



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

V CONGRESSO OR.S.A FERROVIE

SALERNO 7/8/9/ OTTOBRE 2014

MOZIONE FINALE

Si è svolto a Salerno nei giorni 7/ 8/ 9 Ottobre 2014 il V Congresso Nazionale OR.S.A. Ferrovie.

Dopo aver ascoltato la relazione del commissario Pelle dell'Esecutivo Nazionale, ne hanno apprezzato i contenuti e il lavoro svolto. Dopo gli interventi dei delegati si è proceduto alla nomina del nuovo Esecutivo.

I lavori dell'assemblea hanno avuto inizio ricordando, purtroppo, le gravi perdite di quei lavoratori che nell'espletare il proprio impegno sono morti durante il lavoro. Alle loro famiglie va tutta la solidarietà dell'Orsa.

L'assemblea, nel dare mandato al nuovo esecutivo OR.S.A Ferrovie, chiede con veemenza un impegno ancora maggiore nell'affrontare le nuove sfide che questo sindacato si troverà di fronte nei prossimi anni e per superare la fase congiunturale che caratterizza questo periodo come uno dei peggiori del dopoguerra. Questa fase storica vede il mondo del lavoro sotto attacco continuo della parte imprenditoriale e vengono continuamente messi a rischio diritti conquistati in anni di lotta.

I continui attacchi del governo e delle forze politiche ci impongono una forte presa di posizione promuovendo e aderendo a quelle azioni di lotta, anche esterne al nostro sindacato, necessarie a tutelare i diritti di tutti i lavoratori.

L'assemblea ha evidenziato come sia necessario intervenire e proporre iniziative atte a:

- respingere, anche con manifestazioni di piazza, ogni tentativo che il governo vuole intraprendere per modificare l'art. 18 dello Statuto dei lavoratori;
- ribadire con ogni iniziativa la contrarietà dell'Orsa all'applicazione della legge Fornero;
- ostacolare in ogni modo l'applicazione dell'accordo tra Confederali e Confindustria sulla rappresentanza;
- opporsi fortemente allo smembramento del gruppo FS con lo scorporo di RFI;
- superare l'ostacolo delle relazioni industriali dovute al mancato accordo sul contratto di TRENORD.

L'ORSA rinnovata nei suoi ranghi deve prepararsi a sfide importanti, a cominciare dalla stesura di una piattaforma contrattuale che abbia l'obiettivo di modificare un contratto delle attività ferroviaria che è stato penalizzante in molti aspetti e principalmente:

- gli impegni dei lavoratori che oggi hanno raggiunto livelli insopportabili, siano più adeguate soprattutto per il recupero psico-fisico;

- l'insostenibilità di 10 ore di lavoro, l'assenza dalla residenza di quasi 24 ore, il riposo fuori residenza di 6 ore, sono condizioni che devono essere riviste, in particolare per il personale mobile.

Restano irrisolti alcuni capitoli del vigente CCNL che dovranno essere definiti prima del rinnovo contrattuale: la tutela economica delle inidoneità, il soccorso e la regolamentazione delle attività polifunzionali. Parimenti la questione logistica (accesso ai treni AV per gli spostamenti di servizio, le mense e gli alloggi/aree di riposo) è un tema centrale, soprattutto ora che la chiusura degli impianti e le riorganizzazioni aziendali costringono il personale a trasferimenti che impediscono il rientro in residenza tra un turno e l'altro.

Rivedere la normativa che vede interessate professioni impiegate in turni di lavoro notturni, prevedendo clausole di salvaguardia per il personale inidoneo, a garanzia di queste figure professionali che a seguito dell'attività svolta possono incorrere in inidoneità fisica. A questo proposito l'applicazione dell'accordo del 30 Luglio 2013 sul fondo di sostegno deve considerare determinante la tutela di eventuali esuberanti, con l'accesso prioritario ai dipendenti che garantiscono una minore permanenza nel fondo necessario al raggiungimento del primo requisito utile alla pensione.

L'avvento di nuove tecnologie comporta necessariamente la rivisitazione di modelli organizzativi e organici e nell'ambito del CCNL si devono trovare strumenti e condizioni affinché si possano evitare probabili demansionamenti e "novazioni" che potrebbero essere inserite in provvedimenti legislativi di prossima emanazione.

E' necessario respingere decisamente la strategia Aziendale di eliminare le biglietterie, considerando che le stesse possono essere utilizzate per ampliare il campo di utilizzo con attività più estese.

Rafforzare con proposte ben definite l'urgenza di un intervento sulla manutenzione implementando le attività che oggi sono affidate a ditte esterne.

Rilanciare con convinzione il settore della navigazione affinché rientri negli interessi strategici del gruppo FS cogliendo l'opportunità di una vera sfida che quel mercato offre.

Riconsiderare la possibilità di introdurre la clausola sociale per arginare la deriva di liberalizzazione che sta investendo il mercato ferroviario.

Riproporre l'eventualità di un progetto svincolo mirato a turn-over genitori/figli.

L'esecutivo eletto si faccia promotore presso tutte le associazioni datoriali per fissare il rinnovo delle RSU / RLS dopo aver considerato le ricadute dovute all'accordo sulla rappresentanza.

L'Assemblea auspica l'allargamento nello scenario europeo della nostra organizzazione ad altre analoghe organizzazioni Autonome Europee prendendo atto delle mozioni congressuali.

L'Assemblea dei congressisti insiste affinché il nuovo esecutivo ponga attenzione alla vitale necessità di riorganizzare strutturalmente l'Orsa ponendo le basi per il superamento dei settori e con l'intento di rafforzare la presenza nelle nuove Aziende di trasporto.

Viva l'OR.S.A.! Uniti si Vince!

La Commissione Mozione Finale

Benvenuti al V Congresso Nazionale dell'OR.S.A. Ferrovie

Come era prevedibile la crisi economica ha innescato un grave degrado del tessuto sociale del nostro Paese.

Le Istituzioni sembrano incapaci di trovare soluzioni che fermino la recessione economica e sociale, altrettanto di infondere un senso di autorità e imparzialità; con la conseguenza che la rassegnazione dei cittadini man mano si trasforma in un "si salvi chi può".

A sei anni dall'inizio della crisi sono ormai compromesse anche le funzionalità dei servizi pubblici. Le strutture pubbliche faticano a garantire anche le prestazioni essenziali. Pubblica sicurezza, sanità e mobilità sono ridotti ai minimi termini; la sopravvivenza del servizio pubblico è affidata alla buona volontà dei lavoratori e all'adattamento dei cittadini.

D'altra parte, nonostante la dottrina insegna che una politica di investimenti nel pubblico è fondamentale per la ripartenza dell'economia, la Politica lascia al mercato e alle privatizzazioni la speranza di ripresa economica del Paese.

Esemplare l'ultimo ciak della vicenda Alitalia. Persi migliaia di posti di lavoro, peggiorata pesantemente la qualità della vita dei lavoratori, impacchettata e venduta con i debiti la compagnia aerea di bandiera italiana: eppure, nonostante tutto, per la Politica la vicenda si è chiusa positivamente. Indubbiamente visto dalla loro parte è un problema di meno.

Esprimiamo solidarietà ai lavoratori di Alitalia, alle maestranze, a quei lavoratori ai quali in pieno Agosto, in periodo di tregua sindacale, è stato comunicato che a settembre avrebbero perso il posto di lavoro.

Stupisce che nessuno delle parti in causa abbia preso in considerazione la legittima reazione di questi lavoratori. Stucchevoli le illustri dichiarazioni di condanna; ulteriore conferma del distacco dalla realtà della nostra classe politica e sindacale.

Messa in salvo l'azienda attendiamo che si chieda conto al management di Alitalia del tracollo aziendale; quantomeno per smentire quelli che insistono a dire che in Italia l'ultimo paga per tutti.

Nel trasporto su ferro la situazione non è molto diversa, permane l'atavica incapacità di concertare un piano sostenibile della mobilità.

Anche in questo caso il Privato viene indicato come la soluzione alle carenze del Pubblico.



Tutta colpa dell'Europa si dice: normative europee, pacchetti ferroviari. E' possibile che in un sistema globale come la U.E., le specificità dei singoli Paesi possano essere sottovalutate, ma è altrettanto vero che poche Nazioni sono così solerti come l'Italia nel recepimento degli orientamenti comunitari.

Diversamente dall'Italia, nel resto d'Europa, resistono le difficoltà a instaurare rapporti di reciprocità concorrenziale. Conosciamo le difficoltà del Gruppo FSI ad esportare il proprio marchio all'estero, mentre buona parte delle aziende di trasporto private giunte nel nostro Paese, comprendono capitali privati esteri.

Per quanto concerne le gare di affido del trasporto regionale, è in fase di stesura la normativa che organizzerà l'espletamento del servizio di mobilità regionale. Constatiamo purtroppo che i richiami delle parti sociali in merito alla diversa commerciabilità delle linee ferroviarie, non sembra vengano presi in considerazione.

E' concreto il rischio che la segmentazione delle gare in lotti comporterà una concentrazione delle offerte sulle linee redditizie, con la conseguenza - nella migliore delle ipotesi - che sia il Pubblico a dover garantire la continuità del servizio nelle aree a scarso interesse imprenditoriale; vanificando dunque i presupposti della privatizzazione e riproponendo scenari già visti di privatizzazione dei profitti e socializzazione delle perdite.

Naturalmente più si scende a Sud e più i rischi aumentano. Evidentemente nelle Regioni "ricche" si concentrerà l'interesse del privato, a scapito delle altre dove già si registra la chiusura di intere tratte ferroviarie.

Anche in questo caso le Amministrazioni si limitano ad evidenziare il contenimento dei costi, tralasciando però di informare i cittadini che intere aree del Paese rimarranno senza treno.

Sotto il punto di vista della tenuta occupazionale e delle garanzie contrattuali dei lavoratori, le proposte avanzate non lasciano ben sperare.

Il problema delle tutele contrattuali, del Contratto Unico, è una richiesta sindacale che risale all'anno 2000; avanzata per tutelare sia le condizioni di lavoro e per garantire adeguati livelli di sicurezza del sistema ferroviario.

A distanza di anni gli argomenti sono gli stessi, ma la situazione è in preoccupante peggioramento. La bozza normativa di regolazione delle gare non lascia dubbi; saranno inevitabili le ripercussioni sulle condizioni lavorative dei ferrovieri.



Se i testi in discussione non saranno emendati, in caso di nuovo affidamento del servizio, non ci sarà per i lavoratori la garanzia di mantenimento del precedente contratto di lavoro. Verrebbe meno il vincolo di applicazione del CCNL di provenienza, individuando la contrattazione aziendale quale ambito deputato alla stipula del contratto collettivo di lavoro.

L'esperienza di Trenord non sembra fare presa sul Legislatore; nonostante sia di dominio pubblico che quel contratto, sbagliato, ha compromesso la stabilità economica aziendale oltre che cagionare pesanti lacune nella gestione del servizio.

Siamo in presenza dell'ennesimo tentativo di destrutturare lo statuto dei lavoratori; nonostante diverse Associazioni datoriali dichiarino che dal 2008 siano andati persi un milione di posti di lavoro. Gli stessi Imprenditori rilevano che i veri problemi per l'imprenditoria sono da imputare alla corruzione e all'evasione fiscale. Oltretutto nei contratti collettivi sono presenti sia stringenti norme disciplinari sia la possibilità di ricorso a strumenti legislativi di mobilità nel caso di esigenze strutturali aziendali. Tuttavia, secondo il Governo per creare occupazione c'è bisogno di poter licenziare facilmente.

Il Governo "Renzi" è l'ultimo in ordine di tempo a raccontarci che l'Art.18 è desueto, in quanto impedisce il rilancio occupazionale del Paese.

Quello a cui assistiamo potrebbe diventare l'ennesimo dei colpi di potere che gli italiani hanno subito negli ultimi vent'anni. Con la perdita di una protezione come l'Art. 18, l'Italia tornerebbe ad un sistema padronale, antidemocratico e anche il Sindacato diverrebbe uno strumento inutile e proibito.

Il 24 ottobre l'OR.S.A. Ferrovie effettuerà una prima azione di sciopero contro l'abolizione dell'articolo 18 e in appoggio alla richiesta di riforma della legge Fornero; quest'ultima certamente causa di un'ingiustizia sociale che ha colpito giovani e anziani. Su queste rivendicazioni esortiamo tutto il movimento sindacale ad assumere una posizione decisa, coerente con le proprie finalità, a protezione della dignità dei cittadini.

A tal proposito, dalla relazione annuale del Presidente della Commissione di Garanzia, si evince la necessità di una nuova e più stringente regolamentazione del diritto di sciopero. Intenzioni già percepite in occasione degli scioperi proclamati per la vertenza pensioni.

In questa maniera si cerca di imbavagliare il dissenso sociale che dilaga nel nostro Paese.



Il sindacato buono è quello che non rivendica, quello che non dà fastidio, quello che si auto censura.

Inevitabilmente anche la regolamentazione delle gare regionali diverrà un argomento da OR.S.A.; non staremo a guardare inermi lo sfascio del sistema ferroviario e la frammentazione delle condizioni di vita dei lavoratori. Se difendere gli interessi di una prestigiosa categoria come i ferrovieri è un atteggiamento corporativo, vi rassicuriamo: lo siamo e con orgoglio!

TESTO UNICO SULLA RAPPRESENTANZA

L'accordo "Alitalia" è stato un interessante banco di prova della riforma del sistema delle relazioni sindacali, scaturita con l'accordo del 10 gennaio 2014 sottoscritto da Confindustria e le Organizzazioni Sindacali tradizionali.

In quell'occasione la portata dell'intesa ha prodotto una scollatura tra i firmatari del Testo Unico e la conta l'ha subita chi l'ha congegnata. Di più, Organizzazioni sindacali pubblicamente contrarie al Testo, con la firma dell'accordo aziendale hanno partecipato alla composizione della maggioranza utile all'efficacia dell'accordo.

In un solo colpo e praticamente alla prima occasione in cui il testo si è applicato in una grande Azienda, si sono viste tutte le potenzialità e i limiti della nuova regolamentazione. Anche le proteste spontanee messe in atto dopo la firma dell'accordo aziendale, sono la conseguenza del mancato coinvolgimento dei lavoratori nelle scelte del Sindacato nonché dell'impossibilità di organizzare forme di protesta a norma di legge. Dunque le nostre obiezioni all'accordo hanno trovato conferma alla prima occasione.

Ben venga uno strumento di misurazione della rappresentanza sindacale, ma è evidente che le norme contenute nel testo vanno al di là della certificazione di rappresentatività di un Sindacato.

Forme di protesta organizzate come lo sciopero o la consultazione dei lavoratori, sono strumenti di libertà e le Istituzioni, solerti a condannare episodi di protesta come quelli capitati lo scorso agosto all'aeroporto di Fiumicino, dovrebbero riflettere sull'opportunità di correggere gli errori commessi in tutta questa vicenda.

Chiediamo che dal Testo Unico siano cancellate le limitazioni del diritto di sciopero e soprattutto sia resa obbligatoria la consultazione dei lavoratori per la validità degli accordi contrattuali di primo e secondo livello.



In ogni caso l'accordo ha definitivamente cambiato il tradizionale sistema delle Relazioni Industriali. E' innegabile che la riforma ha stabilito un metodo di misurazione della rappresentanza del Sindacato, ponendo fine alla legittimazione discrezionale tra le parti.

Realtà come la nostra, se capaci, avranno l'opportunità di misurarsi in nuovi contesti e non va sottovalutato che il vincolo contrattuale non sarà più l'elemento essenziale per rappresentare i lavoratori di un'Impresa.

Tutto il movimento sindacale sarà chiamato a misurarsi con la propria base associativa. In quest'ottica le misure di autoregolamentazione che il Sindacato ha inteso darsi, rendono fondamentali le fasi della negoziazione. Per gli interessi dei lavoratori diviene basilare saper sfruttare la fase di trattativa, anche perché, nella migliore delle ipotesi - ovvero in caso accordo validato attraverso referendum - non vi sarà più possibilità di organizzare forme di protesta.

A breve noi di OR.S.A. Ferrovie saremo chiamati ad una valutazione rispetto all'adesione o meno all'accordo. Fermo restando che la decisione dovrà essere collettiva, nei ragionamenti del dopo andrà presa in considerazione la necessità di dover organizzare dei contesti nei quali si possa garantire maggiore partecipazione alle fasi decisionali, restituendo la compartecipazione alle decisioni assunte dal Sindacato.

Il Contratto delle Attività Ferroviarie, quello di FSI, e di altre Imprese ferroviarie, sono di prossima scadenza e le trattative sono già cominciate.

L'esperienza ci ha insegnato l'importanza delle fasi di trattativa e in quest'ottica l'OR.S.A. ha un problema in più, il Testo Unico sulla Rappresentanza.

Le Organizzazioni Sindacali firmatarie del testo, già dalla presentazione della piattaforma rivendicativa, hanno intrapreso un percorso alternativo all'OR.S.A., così anche la prima riunione in Federtrasporto si è svolta a tavoli separati.

Niente di nuovo per noi. Permane, purtroppo, una certa miopia da parte dei Sindacati, sempre pronti a utilizzare sistemi penalizzanti al loro interno, atteggiamenti spesso non riscontrati nei confronti della controparte.

Recentemente questo Sindacato ha dimostrato la propria professionalità sui tavoli di trattativa, competenza di cui ha beneficiato tutto il fronte sindacale, come dimostra, ad esempio, l'accordo con Trenitalia del luglio scorso.



L'atteggiamento ostile nei confronti di OR.S.A. farà perdere l'occasione di offrire ai lavoratori una controparte forte. Tale condizione merita un'attenta riflessione perché il prossimo rinnovo contrattuale porrà i Sindacati dinanzi a scelte difficili, che non potranno essere assunte eludendo il gradimento di un sindacato radicato come l'OR.S.A.

Siamo certi il personale di esercizio sarà, ancora una volta, al centro dell'attenzione. Non è un caso che in corso di vigenza contrattuale le Società continuano a chiedere modifiche contrattuali delle norme di utilizzazione dei lavoratori.

Abbiamo il dovere di prepararci a confronti serrati. Le priorità sono la tutela delle condizioni lavorative e di salute dei lavoratori, pertanto va innanzitutto affrontato quello che non si è applicato di questo Contratto.

L'esperienza ci ha insegnato che i rinvii vengono traditi da una controparte inaffidabile, è da escludere quindi accordi "cambiale", con rimandi senza scadenza.

Di altro profilo è la vicenda Cargo di Trenitalia.

In un contesto dove la crisi economica e le gravi lacune imprenditoriali hanno relegato il trasporto merci su rotaia ad un servizio accessorio, la possibile perdita del contratto di servizio potrebbe offrire il pretesto per rinunciare al trasporto merci su rotaia in diverse aree del Paese.

Di questo settore e dei suoi lavoratori se ne parla in continuazione dentro e fuori il Palazzo. Da tempo chiediamo di instaurare un tavolo di trattativa libero da condizionamenti del momento.

Preoccupa l'atteggiamento rinunciatario di Trenitalia, che sembra orientata a limitare ulteriormente le capacità produttive del settore, con l'intenzione di abbandonare definitivamente il Meridione, rinunciando anche allo sviluppo di un sistema di trasporto intermodale nelle aree già attrezzate.

Siamo contrari ad affrontare il problema nella fase di rinnovo contrattuale. Il contratto delle Attività Ferroviarie è già un CCNL competitivo e articolato. Limitare gli interventi al solo aumento dei carichi di lavoro è riduttivo, sintomo di un altro fallimento.

Chiediamo che sia da subito aperta una trattativa di carattere riorganizzativo, nella quale si realizzi una fase di investimenti e di rilancio del servizio. L'OR.S.A. saprà fare la sua parte.

Continuano le trattative per la riorganizzazione territoriale di RFI.



Da tempo si discute su improbabili progetti aziendali, prima rivolti ad una netta differenziazione manutentiva tra linee ferroviarie ad alto rendimento economico e le altre, ora ipotizzando un'utilizzazione dei lavoratori in un raggio di centinaia di chilometri. Inoltre, attraverso quella che viene chiamata riduzione della catena di comando, la società vorrebbe redistribuire sulle maestranze ulteriori responsabilità lavorative.

Stesso discorso per il personale addetto alla circolazione treni. Anche in questo caso, esauriti i ridimensionamenti di organico dovuti alla centralizzazione dei posti di movimento, l'Azienda vorrebbe dequalificare la maggior parte delle residue postazioni locali non riassorbibili.

In ambedue le trattative abbiamo manifestato indisponibilità a scaricare sui lavoratori i deficit occupazionali dell'azienda. Chiediamo assunzioni di personale ma soprattutto ci aspettiamo dalla dirigenza di RFI un atteggiamento diverso rispetto ai continui tagli dei trasferimenti pubblici. E' evidente, ma mai adeguatamente pubblicizzato, che il risanamento aziendale è dovuto essenzialmente alla disponibilità dei lavoratori a sopperire come possono alle gravi lacune organizzative e di organico di questa Società. Siamo contrari a incrementare ulteriormente i carichi di lavoro in settori dove il problema della sicurezza è ormai sfociato in dramma.

Sono ormai tangibili le ricadute dovute alla mancanza di una normativa contrattuale unica per il settore ferroviario; vuoto colmato da una giungla di accordi aziendali che, anche secondo la controparte aziendale, impediscono alle Imprese di disporre di una sostenibile offerta commerciale.

Indicative delle difficoltà imprenditoriali incontrate dalle Aziende, sono le perdite di bilancio palesate da NTV.

Questa Impresa, nonostante un contratto aziendale più che competitivo anche in termini di costo del lavoro, nel giro di pochi anni è stata costretta a chiedere un accordo di solidarietà ai suoi dipendenti ed ha ormai dichiarato la necessità di dover procedere ad una riorganizzazione aziendale.

Stesso discorso per il settore merci, nel quale gravitano decine di Imprese che applicano normative e trattamenti retributivi differenti.



Alla prima convocazione di rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie erano presenti solamente FSI e ANCP; questo la dice lunga rispetto i propositi del Sindacato di ottenere un CCNL forte e le capacità della controparte datoriale di stabilire regole comuni tra le imprese.

Anche in questo caso, l'assenza di una legislazione adeguata non aiuta né le Imprese – impegnate in uno scontro fratricida – tantomeno i lavoratori – oggetto di continui incrementi dei carichi di lavoro e di un peggioramento della qualità della vita.

Anche gli Appalti ferroviari risentono della mancanza di una normativa contrattuale di riferimento. Le gare di appalto al ribasso rappresentano la garanzia di un servizio precario, di instabilità economiche aziendali che puntualmente sfociano in cambi di appalto con l'incertezza per i lavoratori di mantenere il posto di lavoro.

L'aumento delle flessibilità lavorative, l'erosione dei tempi di riposo, la scarsa attenzione nell'affido dei servizi è causa di malfunzionamenti, infortuni e malori nei luoghi di lavoro; con conseguenti rischi anche per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Crediamo che solo l'istituzione di un Contratto di settore possa fermare questo trend negativo. E' necessario che le Istituzioni preposte facciano la loro parte, restituendo al settore ferroviario regole certe e maggiori tutele a favore dei lavoratori e delle Imprese.

Sul futuro del Gruppo FSI chiediamo si faccia chiarezza. Assistiamo a esternazioni provenienti da ogni parte. Si parla della quotazione in Borsa di tutto piuttosto che di parte del Gruppo. L'Autorità dei trasporti paventa una "opportuna" scissione di R.F.I., nonostante le esperienze estere sconsiglino tale soluzione.

Dopo i tagli ai trasferimenti, la privatizzazione sarebbe la naturale evoluzione del disfacimento di questo bene Pubblico.

Come per altre iniziative di questo Governo, anche in questo caso le Ferrovie dello Stato dovrebbero essere privatizzate e forse addirittura spaccettate in nome del progresso: la new economy.

A noi sembra l'ultimo atto, il colpo fatale, al servizio di trasporto pubblico sociale. Il treno diverrebbe un mezzo di trasporto per chi se lo può permettere.



L'OR.S.A. Ferrovie dovrà farsi carico di iniziative che informino i cittadini delle conseguenze negative dovute alla privatizzazione, ancora più amplificate in caso di smantellamento del Gruppo F.S.I.

Al Governo chiediamo massima attenzione rispetto ai precari equilibri del sistema ferroviario nazionale. Il Gruppo Ferrovie dello Stato è un'Azienda in sostanziale equilibrio finanziario. Alitalia ha mostrato che la separazione dei business ha scaricato sulla collettività i costi dei servizi scartati dal privato. Oltretutto in quel caso la soluzione non ha evitato il fallimento aziendale.

Siamo contrari ad ogni ipotesi di spaccettamento del Gruppo F.S.I. e ci faremo parte attiva per mantenerne l'unicità.

CONCLUSIONI

Sembra che il peggio sia passato, il termine "Organizzazione" è finalmente di uso comune e i risultati sono tangibili.

Grazie al sacrificio di tutti, quello che ne è scaturito è un Sindacato rigenerato, che ha voglia di fare sindacato.

Non che manchi un'energica dialettica interna, adesso però si discute sulle diverse opinioni, sul come fare sindacato; diversità che probabilmente sono la nostra forza.

E' straordinaria la progressione del Sindacato, tornato soggetto determinante nelle vertenze sindacali e indiscutibilmente promotore di vertenze apparentemente dimenticate o erroneamente trascurate.

Fondamentale quest'ultimo aspetto perché dopo anni siamo tornati a pesare in maniera decisiva sui tavoli di trattativa, rimettendo in discussione interventi legislativi e datoriali che nel tempo hanno compromesso la dignità e le condizioni di vita dei lavoratori.

La ritrovata comunanza di intenti ha portato i suoi frutti e non c'è dubbio che se questa Organizzazione sindacale saprà coniugare l'abilità di mobilitare i lavoratori, alle capacità relazionali, la sua crescita sarà inesorabile.

I benefici del fare sindacato sono tangibili, viene naturale selezionare gli argomenti meritevoli di attenzione. Nuovi attivisti si avvicinano al Sindacato. Le sedi sono tornate ad essere un punto di incontro. Evidentemente, sta alla nostra intelligenza saper beneficiare di questa nuova energia, allo stesso modo occorre saper ascoltare senza presunzione le idee altrui.



Nel panorama sindacale non c'è un'altra Organizzazione come la nostra. Ha ragione chi pensa che siamo un'anomalia del sistema. Nonostante i numeri restiamo un Sindacato attaccato alle nostre professionalità, al nostro lavoro; ottenendo una formazione sindacale che mai sottovaluta i problemi giornalieri dei lavoratori.

Ci attendono tempi difficili. L'attacco ai diritti dei lavoratori, la fragilità delle nostre Aziende, la riforma delle relazioni sindacali; sono tematiche che questo Sindacato deve saper affrontare.

Saremo utili ai lavoratori se uniti, se ci sarà la disponibilità di tutti a impegnarsi per la causa comune.

Questo Congresso può e deve offrire un'opportunità alle persone che credono nell'OR.S.A. Il nostro Sindacato è un bene da proteggere, il punto di rottura del "sistema", ultima realtà sindacale libera da condizionamenti che non siano quelli provenienti dalla Base. E' quindi nostro dovere favorire la salute e la crescita di questo grande Sindacato.

Buon lavoro

