



Or.S.A. TPL

Organizzazione sindacati autonomi e di base

SEGRETERIA PROVINCIALE ROMA

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☎ 06/491220 - Fax 06/47307679

Email: trasportiroma@sindacatoorsa.it

Settore Autoferrotranvieri di Roma e Lazio

I° CONGRESSO PROVINCIALE Or.S.A. TPL ROMA

26 OTTOBRE 2018

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Questo è il nostro primo Congresso Territoriale. Sono passati circa 12 anni da quando un gruppo di lavoratori, precisamente macchinisti della Metro A, profondamente delusi dal modo di agire del loro sindacato confederale, decise in blocco di uscirne per dare vita ad un nuovo soggetto che si proponesse come strumento per la difesa dei diritti e degli interessi dei lavoratori secondo i principi della coerenza, della competenza e dell'onestà. Da allora, di strada ne abbiamo fatta. Altri lavoratori si sono uniti al progetto iniziale. Siamo presenti in tutti i settori aziendali e alla Roma TPL. Mantenendo sempre gli originali tratti distintivi, siamo diventati una realtà importante, un punto di riferimento credibile e rispettato dai lavoratori, dai nostri interlocutori aziendali ed istituzionali e dalle altre OO.SS. Un gruppo che fin dall'inizio è stato seguito e ben consigliato dal bravissimo avvocato Alessandro Manno, esperto ed affidabile riferimento giuridico non solo per i lavoratori iscritti ad Orsa, ma anche per molti altri che in questi anni gli hanno affidato le loro vertenze.

Tuttavia, probabilmente, questo gruppo non sarebbe diventato quello che è oggi, se non avesse trovato un ambiente favorevole in cui crescere. Nella Segreteria Regionale Orsa Ferrovie siamo potuti crescere in piena autonomia, nonostante rappresentassimo una evidente anomalia rispetto alla organizzazione strutturata a settori.

Grazie alla disponibilità e all'esperienza del Segretario Regionale Claudio Di Lisio, che ci ha seguito sin dall'inizio, siamo stati messi nelle condizioni di crescere al meglio. In ultimo, vorrei rivolgere un ringraziamento speciale a chi di questo gruppo è stato l'anima, il corpo e la testa in tutti questi anni, ovvero Pino Ricciardelli, nostro Segretario fino a Luglio 2016 e tutt'ora prezioso collaboratore per tutti noi.

La situazione aziendale è mutata sensibilmente dalla nostra costituzione. Allora il servizio di TPL romano veniva effettuato da Trambus per la superficie, Met.Ro. per le metropolitane e le ferrovie in concessione e Roma TPL per le linee affidate obbligatoriamente ai privati (circa il 20%). Senza ripercorrere tutte le tappe, diciamo che il nostro gruppo ha dovuto lottare fin da subito per il suo riconoscimento in Met.Ro. Hanno tentato con vari stratagemmi di impedire la nostra presenza alle elezioni delle RSU del 2007. Siamo stati abili e capaci nel respingere questo ignobile tentativo riuscendo ad ottenere, successivamente, uno straordinario risultato eleggendo ben 3 RSU in settori strategici. Fin da subito ci siamo caratterizzati per le forti denunce nei confronti del sistema politico-sindacale-dirigenziale, che stava letteralmente saccheggiando l'azienda. *Dopo il cambio giuridico in S.p.A., avvenuto nel 1996, il suddetto sistema ha provocato il deperimento di interi settori aziendali strategici: il ricorso sistemico ad appalti generalizzati e a consulenze milionarie ha prodotto lo svuotamento e lo svilimento di reparti un tempo fiore all'occhiello per la loro professionalità di STEFER, poi di Acotral, Cotral, Met.Ro. e Trambus; intere linee di tram dismesse, assunzioni di amici e parenti in posti non operativi, aumenti di parametri per sodali di politici e sindacati, ricostruzioni di carriere per sindacalisti collaborativi; gestione milionaria dei Dopolavoro affidata direttamente a CGIL-CISL-UIL; ATAC arrivata ad avere un organico di 100 dirigenti super pagati (chiaramente tutti di nomina politica) mentre, per fare una comparazione, la più grande azienda europea, la francese RATP (44 mila dipendenti) ne aveva in organico solo 24.*

Le nostre denunce avvenivano mediante la produzione di documenti, interviste e interventi presso le sedi istituzionali che lo permettevano. Denunce che hanno portato soltanto 'pacche sulle spalle', a fronte di impegni mai mantenuti da parte della politica e delle istituzioni. La storia, purtroppo, ci ha dato ragione. Dopo la fusione tra Trambus e Met.Ro. avvenuta nel 2010, la parabola discendente verso il baratro di ATAC è stata velocissima. Abbiamo tentato di contrastare la deriva in ogni modo. Siamo riusciti più volte a riunire attorno allo stesso tavolo

OO.SS. autonome e di base in continuo conflitto tra loro per lo stesso spicchio di consenso aziendale, persuadendole riguardo la necessità di unire le forze per tentare di contrastare i continui attacchi alla categoria, che giungevano attraverso i cervellotici piani industriali che si sono susseguiti dal 2011; questi ultimi, a detta dei cantastorie aziendali e dei sindacati sottoscrittori, avrebbero dovuto risanare le casse di ATAC, ma hanno soltanto peggiorato di molto le condizioni (di lavoro ed economiche) dei lavoratori, predisponendo le condizioni per un appetibile ingresso del settore privato, lasciando, fra l'altro, un miliardo e trecento milioni di debito alle spalle. Ci siamo presentati uniti anche nella vittoriosa battaglia per il ripristino del R.D.148, ignobilmente cancellato per volontà delle lobby del settore, dalla mano di una oscura deputata del PD. Oggi la situazione di ATAC è nota a tutti. Insieme agli amici di USB e Sicel siamo rimasti i soli a tentare di contrastare la decisione del comune di Roma di ricorrere alla soluzione del Concordato che, fin dall'inizio, ossia Settembre 2017, abbiamo ritenuto profondamente ingiusto, dal momento che scarica sui lavoratori gran parte dei costi a garanzia per i creditori, e allo stesso tempo pericoloso, poiché si tratta di una via senza ritorno e i rischi che tale soluzione possa incepparsi sono altissimi, ad iniziare dalla garanzia della Continuità di Servizio: qualora il prossimo dicembre gli attuali creditori accettino di recuperare il 30% del loro credito e di dare il via libera al Concordato, difficilmente sarebbero disponibili, tuttavia, ad aprire nuove linee di credito ed a garantire i necessari pezzi di ricambio. Gli effetti di questo problema già oggi si possono vedere nelle rimesse, dove molti Ode sono costretti a stazionare per tutto il loro turno di lavoro nella sala del personale, in attesa di un mezzo idoneo per uscire. Se, poi, nel prossimo futuro l'azienda dovesse trovarsi, per qualsiasi motivo, nelle condizioni di non avere la liquidità sufficiente a garantire, alla scadenza pattuita, il ristoro dei creditori, gli interventi per scongiurare il fallimento immediato sarebbero trovati sicuramente attaccando il nostro contratto aziendale e successivamente rivedendo al ribasso i livelli occupazionali. Si capisce, di conseguenza, quanto giustificata sia la nostra avversione nei confronti di una soluzione che, qualora andasse a buon fine, non risolverebbe comunque i problemi di mobilità di Roma. ATAC è solo uno di questi problemi: infatti, paradossalmente, anche se fosse un'azienda florida, la mobilità di Roma sarebbe comunque una delle peggiori al mondo; circa il 70% del trasporto cittadino avviene attraverso l'uso di mezzi privati. Un inferno quotidiano, conseguenza di una classe politica cittadina mediocre che negli ultimi 30 anni è stata incapace di pianificare un sistema di mobilità dignitoso per una capitale europea, intenta come era a curare solo i suoi affari personali e quella dei suoi sodali. Non

nascondiamo che siamo delusi dall'attuale governo cittadino. Speravamo che esso fosse, finalmente, la svolta rispetto alla cancrena di un sistema che aveva letteralmente divorato l'azienda e martoriato i cittadini romani. Invece, la giunta Raggi, non ha saputo o non ha voluto fare il tentativo di uscire da questa cornice, affrontando la questione mobilità nel suo insieme. Non ha avuto coraggio o capacità di girare pagina. Timida e timorosa di fronte ai quotidiani attacchi della stragrande maggioranza dei media e di quella classe politica responsabile non solo dello sfascio delle casse aziendali, ma anche della penosa situazione in cui versa Roma, agli ultimi posti europei per servizi e vivibilità, la giunta grillina ha messo in un cantuccio le buone intenzioni manifestate nei nostri incontri, quando sedeva nei banchi dell'opposizione e poi ribadite nella vittoriosa campagna elettorale, ossia-*un piano generale al centro del quale doveva esserci la politica del ferro, intesa come metropolitane sotterranee e di superficie, linee di tram e filobus, corsie preferenziali degne di questo nome, vere piste ciclabili, rinnovo della flotta bus e delle metro, il risanamento di ATAC inteso sia dal lato economico, sia dal lato del rinnovo totale di una governance che fosse in grado di saper gestire ed organizzare il servizio.* Ci aspettavamo un *Governo del Cambiamento* in grado di programmare questa roba, chiedendo le risorse economiche necessarie al governo nazionale, per adeguare la mobilità di Roma Capitale alle altre capitali europee e mondiali; invece è riuscito soltanto a balbettare qualcosa di quel piano generale ed impaurito dai tanti problemi, ha riconsegnato ATAC nelle stesse mani di chi l'aveva ridotta nelle attuali condizioni.

Altro che risanamento!!

Dopo la parentesi in Orsa Ferrovie, abbiamo aderito il 28 marzo del 2013 a Orsa TPL Nazionale, costituita il 27 Novembre 2012, diretta provvisoriamente da una Segreteria Nazionale che avrebbe dovuto portarla entro 4 anni al primo Congresso Nazionale. Sappiamo tutti come è andata, il Congresso Nazionale è previsto alla fine del prossimo Novembre esattamente 6 anni dopo la costituzione. Nel frattempo, abbiamo assistito ad una gestione del massimo organismo nazionale a dir poco mediocre e certamente non all'altezza. Questa situazione particolare, però, ci ha permesso di avere un'ampia autonomia decisionale e di gestione del nostro gruppo. Insomma, abbiamo potuto agire su temi locali e nazionali in modo coerente alla nostra visione generale riguardo al mondo dei diritti e delle garanzie di lavoratori e cittadini, anche se spesso in contrasto con le decisioni della Segreteria Nazionale.

Come ho detto, inizialmente il gruppo era formato quasi esclusivamente da macchinisti MA. Poi, man mano, si sono aggiunti altri settori. Fin da subito, con Pino, abbiamo cercato di far capire a tutti l'importanza di costruire una organizzazione che fosse lo strumento a disposizione di tutti i lavoratori. Abbiamo cercato di cancellare quell'attitudine piuttosto diffusa, purtroppo, a considerare i problemi del proprio settore più importanti di quelli degli altri. Le spinte interne ci sono state e continuano ad esserci. Con Pino, e prima ancora anche con Claudio, ci siamo trovati spesso a dover rintuzzare derive interne settoriali in occasione della preparazione di vertenze generali. L'essere presenti per tanto tempo come Organizzazione solo nel settore Metroferro non ci ha impedito, per esempio, di programmare azioni di lotta anche in quei settori dove non eravamo presenti, come la superficie. Un tratto distintivo, quest'ultimo, che ci ha permesso di crescere. Ormai siamo presenti in tutti i settori ATAC e in Roma TPL. Certo non siamo tanti. Oscilliamo intorno ai 250 iscritti. Sappiamo bene le difficoltà che ci sono per organizzazioni come la nostra nell'attrarre il consenso. Ai lavoratori possiamo offrire una sola cosa: ***un sindacato inteso come strumento per chi ha voglia di lottare contro ingiustizie e difendere i loro diritti.*** Nient'altro. Sappiamo bene che, in questa fase storica, tutto ciò è un prodotto che attira poco nel mondo del lavoro. Trent'anni di politiche sindacali concertative e complici delle associazioni datoriali hanno prodotto un impoverimento non solo economico dei lavoratori, ma anche e soprattutto culturale. E' stata annullata nella mente del lavoratore e in quella delle generazioni sopraggiunte l'importanza della partecipazione diretta. E' stato consigliato ai lavoratori di *'rimanere sul divano'* ad aspettare che altri decidessero per loro. Il sistema politico-sindacale continuava a rassicurare i singoli lavoratori, mentre con accordi su accordi li indeboliva. I lavoratori, per pigrizia e convenienza, si sono adeguati. Oggi il mondo del lavoro è frammentato, debole, preda di imprenditori senza scrupoli (vedi Roma TPL) sottoposti a ingiustizie quotidiane, un arretramento impressionante rispetto gli anni '70, '80. Diventa difficilissimo staccare gli individui da quei divani non soltanto per via dei servizi extra che i confederali promettono loro, dai quali difficilmente i lavoratori si staccano per ragioni di opportunità presente e futura, ma anche perché sembrano sempre più attratti dalle comparsate televisive di qualche illusionista di turno, dai proclami via web di qualcuno o perché presi dall'attivismo compulsivo sui social. Poi, però, questi stessi lavoratori si aspettano da noi delle risposte dure contro le numerose *porcate* sottoscritte dalle loro OO.SS e, quasi sempre, aderiscono compatti ai nostri scioperi. E' palese che, in questa situazione, il dato iscritti è importante, ma non rappresenta a pieno il peso reale della nostra O.S. all'interno delle dinamiche

Questo Congresso rappresenta un appuntamento importante per il futuro del nostro gruppo. Dobbiamo scegliere una nuova Segreteria che si troverà sin da subito a fare i conti con una situazione generale complessa, con un contesto aziendale molto complicato e difficile e una criticità interna all'Organizzazione. Non c'è dubbio che il Testo Unico sulla Rappresentanza Sindacale di CGIL, CISL, UIL e Confindustria miri ad eliminare dal sistema relazionale il sindacalismo antagonista (soglia 5%), spingendo ad agglomerati di necessità il cosiddetto sindacalismo alternativo o autonomo; alcune sigle di tale sindacalismo, comunque, da sempre spingono per sedersi al tavolo che conta, quello dei confederali, sperando di condizionarne l'azione. Nei comparti dove questo è avvenuto, il risultato è stato deprimente: sigle e siglette ridotte a fare da damigelle ai confederali, costrette a sottoscrivere accordi e contratti vergognosi per non essere cacciati dal tavolo che conta. Una situazione futura che, quindi, non preannuncia nulla di buono per l'intero Movimento Operaio Italiano. Si sta delineando uno scenario in cui le associazioni datoriali avranno la possibilità di modulare a loro piacimento normative e salari con tavoli sindacali accondiscendenti e in totale assenza o quasi di conflitto. E' chiaro che nella fase attuale sarebbe necessaria una risposta forte, compatta e determinata di tutto il mondo antagonista. Purtroppo, storicamente, da parte del cosiddetto antagonismo è mancata la propensione all'unità, non vi è stata disponibilità a rinunciare a posizioni di piccoli poteri personali e circoscritti ad ambiti limitati di piccole sigle e pochi iscritti. Ma questa è una vecchia storia più volte oggetto di convegni e inizi di unioni, poi fallite. Ciò che interessa a noi è che questa difficile situazione generale andrà inevitabilmente ad influenzare la nostra storia futura. Ad iniziare dagli effetti che rischia di produrre sul nostro gruppo il Congresso Nazionale. Il 27-28-29 Novembre finirà una generale situazione provvisoria di ORSA TPL Nazionale, la stessa che ci ha permesso fino ad oggi di caratterizzarci come una O.S. territoriale dai tratti chiaramente antagonisti. Per quanto riguarda l'attuale Segreteria Nazionale, abbiamo più volte manifestato la nostra ferma avversione alla sua unilaterale decisione di sottoscrivere accordi (Testo Unico) o di chiedere alle associazioni datoriali di sottoscrivere il CCNL 2015 (prima del referendum definito anche dal Nazionale pura barbarie) come atto propedeutico per avere il via libera dai confederali a sedersi al loro tavolo. I quali dal canto loro non sembrano per niente interessati ad aggiungere *un posto a tavola*. Questo disallineamento con il Nazionale, oltre a procurarci qualche battuta di scherno sui social per l'evidente contraddizione con il nostro agire romano, non ha avuto, però, nessuna conseguenza sul

nostro modus operandi antisistema. E' chiaro che dopo il 27-28-29 Novembre niente potrà essere più come prima. Intanto, verrà ufficializzata da un Congresso una Segreteria Nazionale che, secondo le previsioni, dovrebbe essere del medesimo livello di chi l'ha preceduta. A questo organismo spetterà il compito di dettare la linea politica-sindacale nazionale a tutte le rappresentanze territoriali, le quali saranno tenute a rispettarla e promulgarla. Le speranze che a guidare Or.S.A. TPL Nazionale dopo il 29 Novembre possa essere chiamata una Segreteria in discontinuità rispetto a quella attuale sono pressoché nulle. A parte noi di Roma, le altre realtà territoriali sono pressoché tutte allineate alla politica del raggiungimento del *tavolo che conta* con CGIL-CISL-UIL. Costi quel che costi. E' chiaro che il futuro prossimo di questo gruppo all'interno di questa Organizzazione si prospetta molto difficile. Facciamo un esempio pratico, che potrebbe riguardare il prossimo CCNL: supponiamo che quest'ultimo ricalchi quello del 2015, ovvero che si tratti di un'altra *barbarie*; qualora Orsa TPL Nazionale dovesse decidere di sottoscriverlo per le solite motivazioni sentite e risentite nelle Direzioni Nazionali, ossia - *essere ammessa al tavolo di CGIL-CISL e UIL e favorire il riconoscimento aziendale nei territori, per poter usufruire delle agibilità sindacali, per essere convocati dalle aziende, bla, bla, bla-*, questa firma vincolerà anche le rappresentanze territoriali di Or.S.A TPL a calibrare il loro agire in questo senso. Il Testo Unico sulla Rappresentanza firmato dalla nostra Segreteria Nazionale uscente, impedirebbe poi anche di organizzare-aderire ad azioni di contrasto al CCNL. In sostanza Or.S.A. TPL Roma, a breve potrebbe trovarsi nella difficilissima situazione di dover decidere se contraddire il proprio percorso antisistema, oppure proseguire secondo la propria linea di pensiero e rischiare il Commissariamento da parte degli Organismi Sindacali Nazionali. Per completezza di informazioni sulla questione nazionale, ci sono *rumors allarmanti* che riferiscono di contatti tra esponenti di Or.S.A. TPL Nazionale (?) con esponenti di Fast Mobilità per una possibile fusione in previsione dall'attuazione del famoso 5%. Nella passata primavera, in qualità di Segretario di questo gruppo ho ritenuto opportuno informare tutto il quadro attivo di quanto si andava delineando e dei rischi ad esso connessi. Avevo organizzato incontri settoriali per discutere ed eventualmente condividere le possibili vie d'uscita. A Luglio, visto il disinteresse più o meno generale (a parte i macchinisti Metro A e quelli della Roma Giardinetti) ho preferito fermare tutto. Una sottostima del problema preoccupante. Se qualcuno pensasse che queste dinamiche nazionali possano tranquillamente rimanere fuori dal nostro perimetro aziendale, perché ritenute *ininfluenti* sul nostro modo di agire farebbe un errore di valutazione gravissimo. Comunque spero che

l'attuale indirizzo politico-sindacale che ha caratterizzato Or.S.A. TPL Roma fino ad oggi possa continuare ad essere lo stesso anche in futuro. Senza timore di essere smentito, posso affermare che il nostro gruppo gode di grande autorevolezza e credibilità in tutti i tavoli, aziendali, istituzionali e nei rapporti con le altre OO.SS. Godiamo, inoltre, di un alto peso specifico, conquistato senza mai urlare o minacciare, ma grazie alla conoscenza approfondita degli argomenti e ad una chiara e serena esposizione. Pino Ricciardelli ormai dal 2016 per raggiunti limiti d'età ed il sottoscritto per la vicinanza alla pensione (speriamo) rappresentano il passato. E' chiaro che un piccolo sindacato come il nostro in questi casi si trova a dover affrontare un grosso problema: trovare al suo interno elementi con indubbe capacità per formare una squadra all'altezza delle sfide che lo attendono. Per i grandi sindacati le giornate congressuali si tramutano in atti finali di una guerra tra cordate dei vari settori iniziata mesi prima, per portare a sedere nei più alti scranni interni i loro rappresentanti. Per loro la posta è la visibilità di un gruppo, i privilegi personali, la scalata interna ai livelli nazionali dell'O.S., i rimborsi di spese aggiuntive allo stipendio, i distacchi, l'indubbio potere ecc. Per quanto riguarda noi, oltre a non aver nulla da guadagnare ad assumerci responsabilità di Segreteria o a diventare Segretario, dobbiamo fare i conti anche con le poche risorse da cui attingere. Per questo sono sicuro che chi di voi intenda proporsi per una carica di Segreteria abbia valutato bene le sue capacità a rappresentare l'intero gruppo nei tavoli aziendali, istituzionali, nelle assemblee, di fronte ai media, abbia valutato l'onere di assumersi responsabilità generali e soprattutto quello di sacrificare tempo libero e famiglia. C'è bisogno di un nucleo direttivo ristretto capace e soprattutto operativo. Una Segreteria che va aiutata il più possibile da tutti, astenendosi da inutili e spesso infantili polemiche sui social, che generano solo malumori, con il rischio di minare l'integrità del gruppo e mettono in difficoltà chi è chiamato a prendere decisioni. Per chiudere, credo che di temi per il dibattito ce ne siano abbastanza e che oggi, per tutti noi, sia un'occasione da sfruttare al meglio.

Auguro a tutti un buon lavoro.

Massimo Dionisi