



FONDAZIONE  
GIUSEPPE DI VITTORIO



FILT CGIL

# SINDACATO FERROVIERI ITALIANI



CENTENARIO  
1907-2007

## LAVORO E IDENTITÀ

I CENTO ANNI DEL SINDACATO FERROVIERI ITALIANI

Celebrazione della fondazione dello SFI

3 maggio 2007

Teatro Italia

Via Bari, 18 - Roma



Relazione introduttiva di Franco Nasso

Cento anni,

lavorando, in questi mesi, alla preparazione del centenario, leggendo gli scritti dei compagni che hanno svolto ruoli di direzione nei molti decenni di vita dello SFI, guardando le bandiere, i manifesti e le fotografie, leggendo i libri che ricostruiscono la storia del sindacato ferrovieri italiani, discutendo con i compagni che hanno partecipato alla preparazione di questa celebrazione, è emersa con forza la misura della continuità e del vitale collegamento con quella grande scuola, con quella pratica di rigore, di passione civile e democratica, di partecipazione in prima fila alle lotte del movimento dei lavoratori, cresciuta in un secolo caratterizzato da sconvolgimenti profondi.

Oggi è una giornata dedicata ai cento anni dello SFI, che viviamo con grande emozione, nel ricordo di molte migliaia di dirigenti sindacali, di iscritti e di lavoratori che hanno fatto la storia di un grande sindacato.

Mentre celebriamo il centenario sappiamo che dobbiamo valorizzare la storia dello SFI e dobbiamo conservarne con grande cura la memoria, ma siamo anche consapevoli di portare avanti un'eredità impegnativa, che suscita molto rispetto, insieme all'orgoglio di vivere dentro una continuità che è riassunta nel titolo del libro, ripreso nel manifesto della nostra iniziativa:  
lavoro e identità.

Oggi sono presenti molti compagni che hanno fatto parte del Sindacato ferrovieri italiani, ci sono dirigenti del sindacato e attivisti che hanno vissuto direttamente il lavoro nello Sfi Cgil.

Ascolteremo alcune importanti testimonianze degli anni a noi più vicini della vita del Sindacato ferrovieri italiani.

Abbiamo avuto il privilegio della collaborazione di molti compagni che hanno fatto parte dello Sfi Cgil alla preparazione del centenario.

Abbiamo ricostruito insieme a loro la vita del sindacato, le vertenze, gli scioperi, i progressi della categoria.

Abbiamo avuto la conferma che lo Sfi Cgil è stato anche la grande scuola che ha consegnato alle generazioni successive di dirigenti molti insegnamenti che non si sono dispersi e che rappresentano ancora oggi una grande risorsa dell'organizzazione.

Sono passati ormai 27 anni dalla costituzione della Filt e dallo scioglimento del Sindacato ferrovieri italiani, dal 1980 ad oggi è cambiato tutto: è cambiata l'azienda, è cambiato il paese, non ci sono più i partiti ai quali faceva riferimento una categoria fortemente politicizzata.

Eppure ai molti compagni che in questi mesi ci hanno chiesto cos'è rimasto di quella straordinaria esperienza abbiamo potuto rispondere che nonostante tutti gli stravolgimenti della storia, non si è dispersa l'identità: la ritroviamo nei ferrovieri per ciò che riguarda il lavoro e il rapporto con il sindacato e la ritroviamo nel sindacato.

Nelle Rsu, tra le migliaia di compagne e compagni che rappresentano la Filt Cgil nei posti di lavoro, riconosciamo la continuità con lo Sfi: ritroviamo la competenza professionale, la conoscenza della complessità delle molteplici attività nelle quali si articola il lavoro ferroviario e la capacità di rappresentarlo, il rigore nei comportamenti, la disponibilità ad impegnare il tempo libero nell'attività sindacale, la capacità di affrontare i continui cambiamenti, la capacità di sostenere le iniziative di mobilitazione e di lotta.

Le relazioni storiche proporranno, tra qualche minuto, i risultati della ricerca sul Sindacato ferrovieri italiani, analizzato con i criteri scientifici.

Volendo accuratamente evitare di cimentarmi in un lavoro che non è il mio, lascio molto volentieri a Stefano Maggi e a Adolfo Pepe la discussione sulla Storia dello Sfi.

In questa breve relazione vorrei soltanto mettere in evidenza come tra i ferrovieri e dentro il sindacato siano presenti, in forte continuità con il passato, le risorse indispensabili per affrontare le grandi questioni aperte per il lavoro nel trasporto ferroviario.

Di questa continuità rimane, innanzi tutto, la straordinaria forza organizzativa del sindacato tra i ferrovieri.

Anche nei momenti di divisione tra le organizzazioni sindacali, nelle inevitabili competizioni sulla rappresentanza, i ferrovieri hanno sempre mantenuto una massiccia adesione al sindacato.

Negli anni più recenti ci sono stati molti tentativi intesi ad eliminare questo radicato elemento dell'identità dei ferrovieri: una categoria che ha mantenuto un tasso di sindacalizzazione altissimo, che è rimasto tale nonostante i molti tentativi di ridimensionarlo.

Chi è venuto ai vertici di FS, da altre esperienze aziendali, ha sempre cercato di eliminare quest'anomalia, spesso appoggiato anche dall'esterno da chi ha sostenuto la necessità di ridimensionare il cosiddetto strapotere sindacale in FS.

Tutti hanno prima o poi preso atto di quanto fossero difficili e quanto fossero sbagliati questi tentativi, che hanno prodotto solo danni, perché l'adesione dei ferrovieri ai loro sindacati non è solo l'eredità di una grande tradizione di partecipazione e di lotte e non è l'organizzazione della tutela corporativa di una categoria protetta.

Lo dimostrano i molti esempi di mobilitazioni portate avanti per lo sviluppo e la difesa del trasporto ferroviario.

Lo dimostra la disponibilità al cambiamento che ha visto la categoria nella sua lunga storia impegnata, insieme al sindacato, a sostenere non solo i processi di sviluppo e d'innovazione, ma anche le scelte che hanno trasformato l'azienda ferroviaria; basti ricordare la grande iniziativa degli anni '80 per la riforma e per il superamento dell'azienda di stato.

L'adesione al sindacato ha origine dalla storia dello SFI e dalla forte caratterizzazione politica della categoria, ma è stata sempre alimentata anche dalla profonda consapevolezza che, così com'è stato per il passato, quello lontano e quello più recente, la tutela del lavoro ferroviario, per la sua natura richiede, più che altrove, una diffusa organizzazione della rappresentanza sindacale e della contrattazione, a partire dai posti di lavoro e dai territori.

Molte caratteristiche del lavoro ferroviario sono, infatti, rimaste invariate nel tempo.

La tecnologia ha cambiato molte cose, rappresenta un indispensabile elemento di sviluppo per il trasporto ferroviario, ma per quanto riguarda le condizioni di lavoro, in molte situazioni i problemi sono quelli di sempre.

Il lavoro dei ferrovieri è anche il lavoro notturno, i turni sulle 24 ore, il lavoro all'aperto nelle stazioni e lungo le linee, in tutte le stagioni dell'anno.

Il lavoro dei ferrovieri è fatto dei turni non cadenzati degli equipaggi dei treni, con le partenze e gli arrivi a tutte le ore del giorno e della notte, con il lavoro fuori residenza, il lavoro domenicale e nei giorni festivi, le ferie non sempre fruibili insieme alle famiglie e agli amici.

Il lavoro dei ferrovieri si svolge, in molti casi, in ambienti di lavoro precari e con condizioni logistiche disagiate e rimane un'attività industriale con seri problemi di sicurezza sul lavoro.

Si tratta di condizioni molto particolari e difficili che richiedono una contrattazione diffusa a tutti i livelli.

Negli anni recenti attraverso l'azzeramento della contrattazione, escludendo il confronto con le RSU, è stato portato avanti uno dei molti tentativi di ridimensionamento della rappresentanza sindacale, che si è aggiunto ai precedenti, tutti falliti: dalla promozione dei sindacati autonomi negli anni '80 e '90, alla gestione disastrosa delle relazioni sindacali, alle mille clientele alimentate per indebolire l'azione del sindacato.

La complessità di una grande azienda di servizi è stata scarsamente considerata, insieme ai contenuti professionali del lavoro che devono sostenere la vasta articolazione delle attività del sistema ferroviario.

Si è così compiuto un altro grave errore, trascurando una straordinaria risorsa che origina dalla storia della categoria e dalle condizioni in cui si svolge la produzione ferroviaria.

La consapevolezza del valore del proprio lavoro e l'orgoglio professionale hanno radici molto antiche.

Fin dall'inizio delle ferrovie, ancora prima della nazionalizzazione del 1905, il lavoro dei ferrovieri è stato caratterizzato dalla forte consapevolezza di fare parte di un'attività che ha sempre richiesto ai lavoratori competenze professionali molto specifiche e che ha sempre avuto bisogno di usare il progresso tecnologico per la rete e per i mezzi di trazione.

L'avvento rivoluzionario del vapore e la velocità che esso consentiva aveva collegato il lavoro dei ferrovieri al progresso e al cambiamento epocale dei tempi del viaggio, che accorciava le distanze e consentiva spostamenti di persone e cose con rapidità impensabili prima della costruzione delle ferrovie.

Per far circolare quei treni, per garantire la sicurezza, l'affidabilità delle linee e dei mezzi, era necessario un personale qualificato, sufficientemente scolarizzato e motivato, all'interno di rigide procedure senza le quali il sistema non avrebbe potuto funzionare.

All'inizio la necessità vitale per le ferrovie di personale qualificato favorì la nascita di una categoria con un forte spirito di appartenenza, con una forte consapevolezza del valore del proprio lavoro e, di conseguenza, con una radicata e combattiva presenza del sindacato.

Nei decenni molte cose si sono profondamente modificate, ma il lavoro ferroviario ha mantenuto negli anni molte delle sue caratteristiche fondamentali. Il lavoro dei ferrovieri, nelle diverse condizioni storiche e organizzative dell'attività ferroviaria, ha mantenuto come costante fondamentale la diversità dei mestieri e la loro complessa integrazione nell'organizzazione del ciclo produttivo.

Tutto questo ha sempre richiesto la gestione attenta di un equilibrio molto delicato tra le varie aggregazioni professionali.

Nel libro di Stefano Maggi, in diverse occasioni, viene ricordata l'esistenza della molteplicità dei profili professionali e della corrispondente varietà dei parametri retributivi.

Questo equilibrio tra le spinte dei diversi raggruppamenti professionali alimentate da uno spirito di appartenenza molto sentito, è stato per un lungo periodo gestito mirabilmente dallo SFI che è stato in grado di rappresentare e portare a sintesi le istanze comuni di quel mondo del lavoro e di coglierne, allo stesso tempo, le differenze.

L'unità della categoria e la massiccia adesione al sindacato si sono sviluppate anche in relazione a questa capacità straordinaria di tenere insieme le complesse diversità del lavoro ferroviario.

Quando si è pensato di semplificare, di rendere uguali situazioni che non erano unificabili si sono pagati dei prezzi che si potevano evitare: così è stato per l'inquadramento unico e per l'eccessivo appiattimento retributivo, che sono documentati nel libro.

Questo tema rimane di grande attualità: mentre si afferma il contratto di settore e si superano le frammentazioni aziendali, è necessario trovare soluzioni adeguate al problema della grande articolazione professionale che, per quanto modificata dalle innovazioni tecnologiche, rimane una costante del settore delle attività ferroviarie.

Nella storia più recente delle FS, in particolare negli ultimi venti anni, molto spesso ci siamo dovuti confrontare con il tentativo di superamento della complessità caratteristica del sistema ferroviario.

Abbiamo assistito ad un succedersi di manager che hanno occupato i massimi vertici di FS e che hanno pensato di poter ridurre il sistema produttivo ferroviario e la sua complessa organizzazione industriale, ai modelli dell'industria manifatturiera.

Questo errore si è ripetuto nel tempo, la complessità non era riducibile oltre una certa soglia, spesso questa riduzione è stata la conseguenza delle innovazioni tecnologiche che hanno prodotto mutamenti nell'organizzazione del lavoro e che si sono ripetuti più volte nei lunghi decenni di storia delle ferrovie.

L'innovazione tecnologica ha registrato molti cambiamenti nei regimi di circolazione, nei sistemi di trazione, nei sistemi di sicurezza.

Anche in anni recenti i cambiamenti sono stati molto consistenti e stanno modificando radicalmente l'attrezzatura della rete e dei mezzi di trazione: la ferrovia del 2007 è molto diversa da quella di venti anni fa.

Il sindacato ha sempre sostenuto l'innovazione tecnologica e negoziato gli effetti sul lavoro, per contro abbiamo dovuto assistere al costante tentativo aziendale di forzare il modello produttivo, con tutti gli effetti negativi conseguenti, in base alla pretesa di superamento di una complessità scambiata per inutile complicazione.

Ai ferrovieri e al sindacato è stata spesso mossa l'accusa di difendere le presunte complicazioni introdotte ad arte nel sistema che, secondo alcuni, si potevano facilmente eliminare.

Per molti anni il sindacato ha contrastato questa politica aziendale del lavoro che ha sviluppato una condizione molto negativa in categoria, abbiamo denunciato il degrado crescente e chiesto che in una grande azienda di servizi il lavoro continuasse ad essere considerato la principale risorsa.

Non è stato così e le conseguenze si sono viste.

È un errore che si è ripetuto nel tempo e che ha prodotto danni molto pesanti: si sono scambiati gli elementi di complessità non riducibili, che caratterizzano la natura del sistema, per una macchinosa e artificiale complicazione, di natura corporativa che, in quanto tale, veniva difesa dai ferrovieri.

L'identità dei ferrovieri, ancora viva e attuale, è stata attaccata nei suoi contenuti fondamentali.

I vertici aziendali hanno trasmesso disvalore, hanno tentato di convincere i ferrovieri che il loro lavoro era facilmente sostituibile, hanno spinto al pensionamento indiscriminato, hanno disinvoltamente portato fuori dell'azienda lavorazioni fondamentali per la tenuta del ciclo produttivo.

L'abbiamo visto con il disastro del sistema manutentivo e con la generale dispersione di capacità professionali che ha interessato l'intera azienda.

Tutto questo ha reciso le connessioni operative e professionali in molte delicate funzioni aziendali e ha avuto come effetto, insieme al profondo degrado produttivo, un diffuso e crescente malessere e pessimismo tra i ferrovieri.

Essere ferroviere, non vuol dire, in questi anni, sentire di appartenere ancora alla grande famiglia che in passato ha costruito un piccolo "stato" nello Stato, con le case, le mutue, i dopolavori, molte di queste cose fanno parte della storia.

Essere ferroviere vuol dire, oggi come in passato, fare parte di un sistema produttivo che deve realizzare un servizio fondamentale per il paese e che per questo deve riconoscere il valore del lavoro in ogni sua parte, ripristinando le connessioni tra i vari segmenti di attività che sono saltate negli ultimi anni.

La cura meticolosa dedicata alle singole mansioni, il rispetto delle procedure vissute non come vincolo, ma come elemento indispensabile per garantire la completezza del ciclo e la sicurezza, la misura del fatto che il buon funzionamento di un sistema complesso è frutto del lavoro dei singoli, che sono stati nella lunga storia della categoria uno dei cardini dell'identità professionale, richiedono un'attenta rilettura da parte dei vertici aziendali.

Bisogna recuperare il senso del lavoro, la consapevolezza del ruolo dei singoli dentro la complessità del sistema produttivo.

Il disastro non è ancora compiuto per intero, si è ancora in tempo per riparare i danni e ricostruire una condizione positiva.

Ridare energia a queste risorse, ripartire dal lavoro e dall'identità è condizione assolutamente necessaria per affrontare i molti problemi aperti.

La disponibilità a misurarsi con il cambiamento non è mai venuta meno.

I cambiamenti necessari, i nuovi modelli organizzativi connessi alla tecnologia, possono essere davvero un elemento fondamentale dello sviluppo, se collocati in una nuova conduzione dei rapporti con il lavoro e con il sindacato, che corregga in profondità le recenti gestioni aziendali.

Tutto questo è assolutamente indispensabile: in questi anni, come avvenuto altre volte nella lunga storia della ferrovia, si sta svolgendo un altro fondamentale passaggio di fase, che richiederà una straordinaria stagione negoziale.

Il cambiamento, avviato alla fine degli anni '90, si è sviluppato in mezzo a contraddizioni e ritardi, seguendo il passo del governo del paese nell'ultimo decennio.

L'uscita dalla transizione in corso non ha un esito scontato, la sua conclusione consegnerà, in ogni caso, un sistema ferroviario profondamente modificato e le conseguenze sul lavoro saranno molto rilevanti.

È in discussione il futuro dell'azienda pubblica, per la gravità della crisi finanziaria e produttiva e per il rapido affermarsi delle nuove imprese ferroviarie che si stanno insediando sul traffico commerciale più redditizio.

La crisi di FS e la liberalizzazione del traffico merci e viaggiatori richiede un forte intervento del Governo e delle Regioni, per evitare che il servizio universale garantito fino ad oggi da Fs, non sia più sostenibile, privando il paese di una quota rilevante di trasporto ferroviario.

L'innovazione tecnologica delle linee e dei mezzi di trazione mette in discussione modelli di organizzazione del lavoro che devono essere rivisitati e adattati alle nuove condizioni di gestione della circolazione.

Per il sindacato sarà un'altra prova impegnativa: si tratta di lottare ancora una volta per lo sviluppo e per il futuro del trasporto ferroviario, per la sicurezza, per il contratto e per le clausole sociali e, nello stesso tempo, occorre misurarsi con un cambiamento che, come ci è capitato di dire in passato, può e deve essere un'opportunità.

In tutti i diversi passaggi il Sindacato ferrovieri italiani e poi la Filt, insieme agli altri sindacati, hanno saputo organizzare il conflitto, quando necessario, e negoziare i cambiamenti, sempre con un forte collegamento tra l'azione del sindacato e l'identità professionale della categoria, nelle sue diverse articolazioni.

Questo rapporto tra consapevolezza del valore del proprio lavoro, identità professionale e sindacato rappresenta una costante, nei lunghi decenni di storia, dentro un percorso mai lineare, segnato dalle contraddizioni e dagli sconvolgimenti del secolo scorso, e rimane un tema di grande attualità in una situazione produttiva complessa come quella ferroviaria.

*La celebrazione dei cento anni del sindacato ferrovieri italiani si svolge in una situazione difficile per il trasporto ferroviario, di grandi cambiamenti, anche superiori rispetto a quelli in corso un secolo fa, quando, al contrario di oggi, si passava dalle diverse aziende private a una sola azienda pubblica.*

*Negli ultimi anni abbiamo registrato cambiamenti profondi e pesanti attacchi al valore del lavoro e alla sua rappresentanza sindacale.*

*Eppure in questa situazione di grandi trasformazioni ritroviamo il segno forte della storia del sindacato ferrovieri, ritroviamo la continuità e i valori portanti di un'identità costruita nei decenni, e sappiamo di poter disporre delle necessarie energie che la categoria ha sempre saputo esprimere nei passaggi decisivi della sua storia.*

*Per tutte queste ragioni possiamo dire, senza caricarci tutto il peso di un'eredità molto importante e impegnativa, che condividiamo con altre organizzazioni sindacali, figlie della comune appartenenza, per un lungo periodo, al sindacato ferrovieri italiani, che siamo orgogliosi di continuare il lavoro dei molti che hanno costruito e difeso il nostro sindacato e che hanno contribuito, con la lotta e con enormi sacrifici negli anni, che non sono poi così lontani, a affermare e a difendere la libertà e la democrazia nel nostro paese.*