

A tu per tu con il sindacato

a cura di Pasquale Andreozzi, Germana Caruso e Licya Vari

A colloquio con Giovanni Martinelli

Segretario nazionale Fast Pensionati



Giovanni Martinelli, classe 1950, è attualmente Segretario nazionale della Fast Pensionati. Sin da giovanissimo entra in contatto con il settore dei trasporti e le iniziali e-

sperienze come “aiuto fuochista in prova” e “macchinista” segnano l’inizio di un percorso che ancora non può dirsi concluso. Nel 1983 arriva l’elezione come RSA del Sma-Fisafs per approdare, solo tre anni dopo, alla Segreteria nazionale del Sma come Segretario organizzativo. Vive in prima persona le vicende e le trasformazioni del suo sindacato, seguendone dall’interno tutte le evoluzioni, sino a quando nel 2001 viene chiamato a ricoprire la carica di Segretario generale della Fast-Confsal (carica che gli verrà confermata anche una seconda volta). Una vera e propria vocazione, la sua, arricchita dalla passione per il continuo apprendimento e per l’insegnamento (più volte è stato anche docente ai corsi per quadri e dirigenti).

Il sindacato in cui lei ha militato ha una storia che affonda le radici in un passato lontano. Vogliamo ripercorrere insieme le tappe fondamentali di questa storia? Ci può dire quali, a suo giudizio, sono stati i momenti più difficili e soprattutto con quale spirito sono stati affrontati?

Per capire il perché della nascita del Sindacato macchinisti, aiuto macchinisti e capi deposito (Sma) occorre fare una premessa storica. I macchinisti nelle FS hanno contribuito come nessun’altra categoria alla costituzione del sindacato, sia nelle ferrovie che, di riflesso, nell’intero Paese. Sotto il regime fascista i macchinisti più di altri hanno pagato in termini di vite umane, in sospensioni dal lavoro e in aggravamento della loro normativa di lavoro; eppure, nonostante questo, il regime non ha potuto non riconoscere il sacrificio e la professionalità per il loro insostituibile apporto. Riconoscimenti, questi, che dopo la caduta del Fascismo sono spariti e negli anni a venire la categoria è stata strumentalizzata attraverso una strategia

politico-sindacale che la voleva sempre pronta alla lotta. Per far ciò i sindacati tradizionali (Sfi-Cgil in particolare, in quanto i macchinisti erano quasi tutti associati a quel sindacato), legati ai partiti politici del tempo, tenevano i lavoratori in condizioni di frustrazione continua. Lo Sma nasce da un gruppo di macchinisti (quasi tutti già militanti Sfi-Cgil) oramai convinti dell'impossibilità di modificare o ottenere dei riconoscimenti per la categoria dall'interno dei sindacati politicizzati. Di tappe importanti, nello Sma, ce ne sono state molte, ma quelle che in qualche modo hanno dato una "svolta" all'organizzazione sindacale sono state: la costituzione della prima Federazione autonoma nelle FS, avvenuta il 22 novembre 1964 a Rimini, insieme al Sinfat (uffici), al Snac (capistazione) e allo Sfipe (esecutivo degli uffici), e della Fisafs (Federazione italiana sindacati autonomi Ferrovie dello Stato); l'atto costitutivo della Fisafs ed il relativo statuto (22 gennaio 1965); l'entrata di un macchinista (Michele Apolito del Dep. Loc. di Napoli Smistamento) nel Consiglio di amministrazione delle FS, per conto Fisafs nel 1972, che ottenne tantissimi voti dai ferrovieri (in particolare dai macchinisti) sfatando il mito che a quei posti accedevano solo i sindacati unitari; gli scioperi del 1975, che presero il nome di "vento del sud" perché coinvolsero tutto il sud d'Italia e videro una partecipazione plebiscitaria del personale di macchina determinando un forte rilancio del Sma anche in termini di associati al sindacato; l'entrata dei macchinisti del Dep. Loc. di Pisa nel 1983 che, oltre ad aver trascinato con loro più di mille macchinisti della "rossa" toscana e di altre località come Ancona, determinarono la fine delle dicerie e dei vari appellativi, che ancora da molte parti erano utilizzati per "individuare" o "definire" lo Sma come un sindacato di destra; la grande manifestazione Sma del 1985, che portò per la prima volta, con i macchinisti, il sindacato autonomo "in piazza"; la stipula del Ccnl 1999-2003 in rappresentanza di tutti i ferrovieri e non più solo del settore macchina; il rilancio, nel 2001, della già costituita Federazione autonoma dei sindacati dei trasporti (Fast) che ha posto le basi per una futura garanzia della rappresentatività sindacale. Il nostro sindaca-

to ha vissuto molti momenti critici. Vede, nel nostro ambiente è difficile fare carriera, è un sindacato che "non paga", che vive essenzialmente sulle quote associative degli iscritti e che non è "proprietario" di Caf o Patronati. Chi si iscrive al nostro sindacato deve avere un particolare Dna, quello stesso Dna che spinse i fondatori della nostra organizzazione a mettersi contro un sistema di rappresentanza e rappresentatività sindacale con la volontà di modificarlo, subendo attacchi anche personali. Ma a parte il vivere difficile del "quotidiano", sicuramente un periodo particolarmente duro da superare è stata l'uscita del Sma dalla Fisafs. Siamo agli inizi del 1990, e il Congresso Straordinario del Sma delibera l'uscita dalla federazione. Di lì a breve agli allora responsabili sindacali Sma furono tolte le agevolazioni sindacali che consentivano di compiere liberamente le loro attività (come le assenze giustificate). Tuttavia quel periodo, che durò molti mesi, è stato anche un periodo che ricordo con estremo piacere, perché il sindacato continuò ad andare avanti anche senza le assenze giustificate. Io e gli altri attivisti sindacali accumulavamo i riposi e le ferie per svolgere l'attività sindacale... forse oggi simili atti e comportamenti sarebbero impensabili.

Lei ha avuto la possibilità di vivere quotidianamente i tanti cambiamenti che il settore ha subito e di seguirne da un osservatorio privilegiato tutte le contraddizioni e le tensioni. Ci può aiutare a capire come i trasporti si sono evoluti e come in particolare è cambiata l'organizzazione del lavoro? Quali possibili scenari ipotizza per il futuro?

Una domanda per la quale occorrerebbe un'intera giornata per fornire una risposta esauriente. Ad ogni modo, mi sento di annoverare tra i cambiamenti fondamentali la nascita del mercato europeo, la liberalizzazione dei trasporti regolamentata dalle varie normative e disposizioni europee, le vie del mare (c.d. autostrade del mare), i grandi corridoi europei di collegamento, il nuovo sistema di cabotaggio, la necessità dei raccordi porto-ferrovie. In sintesi, la pianificazione, a livello eu-

ropeo, delle varie reti di trasporto nei Paesi della comunità, che consentano nei vari comparti la migliore viabilità del prodotto/manufatto all'insegna della liberalizzazione e della concorrenza. Il tutto "condito" a livello italiano dal federalismo, dal decentramento e dalla regionalizzazione del trasporto pubblico locale. Una rivoluzione che ci ha trovato impreparati e ci costringe a fare sforzi per recuperare un passato privo di investimenti governativi sulle infrastrutture e sui trasporti, con la prospettiva che chi rimane al "palo" esce dal mercato... Quello vero!

Nei trasporti, più che altrove, è storicamente presente una tradizione di "sindacalismo autonomo", sganciato quindi dalle azioni e dalle logiche delle grandi confederazioni. Cosa risponde a chi vi accusa di eccessivo corporativismo e di strenua difesa di interessi "particolari" invece che "collettivi"? Non crede che le vostre agitazioni ed i vostri scioperi, portati avanti senza le sigle maggiori, possano gettare cattiva luce sul vostro operato?

A questa domanda già in parte si trovano risposte nel mio primo intervento. Vede, è mia precisa convinzione che nel sindacato unitario i profili professionali "forti", cioè quelli determinanti per l'esercizio del trasporto, nei vari comparti, non trovano la giusta rappresentanza. Il sindacato unitario si pone a rappresentanza essenzialmente di "tutti" i lavoratori con riconoscimenti spesso a pioggia e parimenti distribuiti. L'uguaglianza tra i lavoratori non si crea con riconoscimenti ugualitari perché ciò non determina uguaglianza tra gli stessi bensì disuguaglianza, disparità e discriminazione tra i lavoratori. I "pochi" lavoratori altamente specializzati capaci di bloccare il settore rappresentano più un fastidio che una risorsa per le O.O.SS. che, al di là dei loro proclami, restano comunque collegate al mondo della politica partitica. Ai macchinisti, da parte dei loro rappresentanti nazionali, veniva spesso detto di guardarsi indietro, di vedere chi sta peggio, ma a tutto c'è un limite. Quando ti accorgi che tanti ti passano avanti è difficile continuare a guardarsi indietro, a mag-

gior ragione se vedi che il "gruppo di coda" si assottiglia sempre di più. È ovvio, quindi, che i profili professionali come i piloti, i controllori di volo, i macchinisti, ecc. occupino spazi al di fuori delle grandi confederazioni, tese a pianificare le proprie scelte sindacali in un quadro che, naturalmente, esclude tali professionalità.

Nell'ottobre del 2005 lei è stato eletto per la seconda volta alla carica di Segretario nazionale. L'elezione è avvenuta per acclamazione, segnale di grande fiducia ed apprezzamento per l'operato e per l'indirizzo che è riuscito ad imprimere alla sua federazione. Facendo adesso un bilancio, c'è stato un momento in particolare che le piace ricordare di tutti quegli anni? Prova rammarico o delusione per non essere riuscito a vincere una battaglia?

Vede, come federazione siamo "realmente" nati nel 2001 (esistevamo già come sigla sindacale ma contavamo pochi associati perché non c'era la "volontà" – o la necessità – di crescere). In pochi anni abbiamo costituito una federazione che ha stipulato, direttamente o con i sindacati aderenti, oltre 10 Ccnl regolarmente depositati e riconosciuti dal Cnel. Un gran lavoro dunque, ma quando c'è un gran lavoro, accompagnato da buoni risultati, le assicuro che è grande anche la soddisfazione personale. Nell'anno precedente la mia rielezione, poi, c'era stato l'impegno di tutta la federazione a sostegno della vertenza Fast Ferrovie (il sindacato della federazione presente nelle FS) contro lo smembramento del gruppo FS. Una vertenza chiusa positivamente e con un ruolo decisamente importante svolto dalla nostra federazione che aderisce alla Confsal (Confederazione generale dei sindacati autonomi lavoratori) e che rappresenta così la terza o quarta confederazione sindacale, in ordine di grandezza (per numero di iscritti). Ho però un rammarico, un grande rammarico. Per anni ho cercato di creare con la Fast-Confsal una federazione decisamente forte e rappresentativa per tutto il comparto dei trasporti. Una Federazione "temuta" e allo stesso tempo forte della presenza di tutti i profili professionali eccellenti che sacrificassero

il proprio sindacato professionale di provenienza per la costituzione di una siffatta federazione... Ancora non ci sono riuscito, ma spero che con il prossimo congresso di dicembre ciò possa avere inizio.

I trasporti si caratterizzano anche per essere uno dei settori a più alto rischio per la salute e la sicurezza dei suoi lavoratori. Dal 2009 si registra tuttavia una lenta e costante diminuzione degli infortuni e questo grazie alla sinergia di più fattori, tra cui l'entrata a pieno regime del Testo Unico sulla sicurezza, una maggiore formazione e lo sviluppo di una cultura della prevenzione. Quali sono a suo giudizio gli ostacoli che ancora devono essere superati e quali le politiche da implementare?

Questa è una domanda troppo vasta per un comparto come quello dei trasporti, che non è solo influenzato dalle statistiche relative agli infortuni "aziendali" ma anche a quelle legate agli incidenti stradali che coinvolgono i nostri autisti del trasporto su gomma (e tutti sanno che ne uccide di più la strada piuttosto che le varie guerre sparse per il mondo). Nello specifico mi sento solo di dire che è innegabile che con il d.lgs. n. 626/1994, e successive modifiche sino al Testo Unico attualmente in essere, si è avuta una vera e propria rivoluzione nel mondo della salute e soprattutto della sicurezza per i lavoratori. Finalmente si parla di vera prevenzione e di miglioramento continuo nei luoghi di lavoro. Al sindacato è riconosciuto un ruolo importante in tale ambito con il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (eletto unitamente alle RSA o RSU) e proprio il sindacato deve essere presente e capace di vedere, intervenire e proporre. Ma ciò detto, per molti lavori/professioni nel mondo del trasporto rimangono ancora dubbi e non sicurezze. Per anni e anni abbiamo lavorato fianco a fianco con l'omicida dal nome Amianto (le macchine a vapore, le locomotive, le navi, ecc. ne contenevano grandi quantità) senza sapere i danni che questi provocava. Ma oggi sappiamo veramente tutto? E i controlli che vengono effettuati sono sufficienti e all'altezza di stabilire

cosa comportano, ad esempio, i campi magnetici, le frequenze, le onde, ecc. a cui sono esposti i lavoratori di certi profili professionali nel nostro mondo dei trasporti?

* Intervista realizzata da Licya Vari.