## CONSIGLIO NAZIONALE UGL FERROVIERI

# CUSTODIRE LA COMUNITÀ, TRACCIARE IL PERCORSO

*Lavoro e ferrovie: un patrimonio sociale e nazionale*

Montesilvano | 10–12 novembre 2026

Relazione Iniziale

Eccoci qui a distanza dei soliti 12 mesi,

ben arrivati e buon consiglio a tutti,

Il titolo che abbiamo scelto per questo Consiglio Nazionale, **«Custodire la comunità, tracciare il percorso»**, non è soltanto uno slogan.

È la sintesi di quello che siamo stati capaci di costruire in questi anni e, soprattutto, della responsabilità che oggi abbiamo nei confronti del futuro.

Custodire una comunità non significa difendere tutto ciò che esiste per il semplice fatto che esiste. Significa riconoscere il valore della nostra storia, delle nostre competenze, delle nostre conquiste, ma anche avere il coraggio di cambiare ciò che deve essere cambiato.

E tracciare il percorso significa non aspettare che siano altri a decidere il nostro futuro. Significa avere idee, proposte, una visione industriale e una posizione politica riconoscibile.

Ed è proprio da qui che voglio partire.

## 1. Il settore ferroviario italiano davanti a scelte decisive

Il comparto ferroviario sta attraversando una fase delicata, nella quale si sovrappongono trasformazioni industriali, nuove regole di mercato, investimenti infrastrutturali e cambiamenti profondi nell'organizzazione del lavoro.

Sono scelte che determineranno non soltanto il futuro delle aziende ferroviarie, ma anche le condizioni di lavoro delle prossime generazioni di ferrovieri.

La gara per il servizio Intercity rappresenta uno dei primi grandi banchi di prova. Noi abbiamo espresso una posizione chiara: **il servizio ferroviario universale deve mantenere la propria unitarietà.**

La nostra contrarietà alla frammentazione del servizio nasce dalla convinzione che non si possa trattare la mobilità dei cittadini come una semplice attività commerciale. Il trasporto ferroviario deve garantire continuità territoriale, qualità, sicurezza e accessibilità. Non può essere organizzato esclusivamente sulla base della convenienza economica delle singole tratte.

Allo stesso modo, guardiamo con grande attenzione e preoccupazione alle scelte regolatorie dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. La delibera ART 49 del 2026 e il percorso di revisione delle regole di accesso alla rete pongono questioni che non possiamo sottovalutare.

Noi non contestiamo il principio della regolazione. Contestiamo una visione nella quale la concorrenza rischia di diventare un obiettivo in sé, anziché uno strumento per migliorare il servizio.

La nostra critica all'ART deve essere ancora più netta. Vediamo il rischio che, attraverso una progressiva sovrapposizione di regole europee sull'apertura dei mercati e di interventi regolatori nazionali, si indeboliscano la programmazione unitaria, l'equilibrio tra servizi e la capacità industriale del sistema ferroviario italiano. È una valutazione politica che rivendichiamo e che chiediamo di misurare sui contenuti concreti dei provvedimenti.

Gli interessi dei grandi operatori privati europei, e delle imprese legate ad altri sistemi nazionali, possono spingere verso assetti che favoriscono l'accesso al mercato senza garantire un analogo impegno verso la coesione del sistema. Per questo chiediamo trasparenza sulle consultazioni, valutazioni d'impatto su lavoro e sicurezza e un confronto pubblico sulle conseguenze industriali delle decisioni. Non basta invocare l'Europa: bisogna dimostrare quale beneficio reale arrivi ai cittadini e ai lavoratori italiani.

Non attribuiamo intenzioni nascoste senza prove; contestiamo un'impostazione che, se non viene corretta, può trasformare l'Autorità nel tramite di una liberalizzazione squilibrata. L'ART deve regolare nell'interesse generale, non limitarsi a facilitare l'ingresso di nuovi operatori trascurando i vincoli reali della rete e le ricadute sull'intero settore.

**Ma c'è un paradosso tutto italiano che dobbiamo denunciare con maggiore forza: in Europa tutti parlano di liberalizzazione, ma non tutti liberalizzano allo stesso modo.**

Guardiamo alla Spagna. Il gestore dell'infrastruttura ADIF ha accompagnato l'apertura del mercato dell'alta velocità con accordi quadro pluriennali, arrivando a sottoscrivere accordi decennali per garantire stabilità e certezza nella programmazione della capacità ferroviaria.

Guardiamo alla Francia. L'apertura alla concorrenza dei servizi regionali viene realizzata progressivamente, attraverso convenzioni pluriennali e un ruolo centrale delle autorità pubbliche nella programmazione dei servizi.

E allora dobbiamo porci una domanda: perché, quando si tratta di aprire il mercato ferroviario italiano, sembra che la concorrenza debba diventare una priorità assoluta, mentre la difesa dell'equilibrio industriale del sistema nazionale rischia di passare in secondo piano?

Non chiediamo privilegi né di sottrarci alle regole europee. Chiediamo che l'Italia abbia la stessa capacità di programmazione e la stessa attenzione ai propri interessi strategici che altri Paesi dimostrano attraverso i loro modelli organizzativi.

È qui che la nostra critica all'ART assume un significato politico e industriale. L'Autorità deve considerare la capacità reale della rete, l'equilibrio tra i servizi, gli investimenti pubblici, la sicurezza e le conseguenze industriali delle proprie decisioni.

**Non possiamo accettare che l'Italia interpreti la liberalizzazione come un obbligo a indebolire il proprio sistema ferroviario, mentre altri Paesi utilizzano gli strumenti consentiti dalle regole europee per governare l'apertura dei mercati.**

**Noi chiediamo una liberalizzazione governata nell'interesse nazionale, non un interesse nazionale subordinato alla liberalizzazione.**

E soprattutto non possiamo accettare che l'apertura del mercato produca una competizione fondata sul costo del lavoro. Per questo abbiamo posto con forza la questione delle clausole sociali e contrattuali.

**Chiediamo al Ministero del Lavoro un intervento che garantisca condizioni contrattuali adeguate e omogenee, impedendo che il vantaggio competitivo di un'impresa sia costruito attraverso minori tutele economiche e normative.**

Non può esserci una concorrenza giusta se i lavoratori vengono messi in competizione tra loro. Non può esserci un mercato efficiente se la sua efficienza viene ottenuta riducendo i diritti. E non può esserci una vera modernizzazione del settore ferroviario se il lavoro viene considerato soltanto una voce di costo.

### 1.1. La Commissione di garanzia e le nuove regole del diritto di sciopero

In un sistema ferroviario che è profondamente cambiato, dobbiamo affrontare anche un'altra questione decisiva: la regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero.

La legge 146 del 1990 nasceva in un contesto industriale molto diverso da quello attuale. Oggi operano numerose imprese ferroviarie, con differenti contratti e modelli organizzativi, su una medesima infrastruttura nazionale. Eppure il sistema delle regole continua a presentare differenze e sovrapposizioni che devono essere affrontate.

Noi riconosciamo il compito della Commissione di garanzia nella tutela dei diritti degli utenti e dei servizi pubblici essenziali. Ma chiediamo che la Commissione non si limiti ad applicare o irrigidire regole pensate per assetti aziendali differenti: contribuisca, insieme alle organizzazioni sindacali, alle imprese e alle istituzioni competenti, ad aprire un confronto per aggiornare la disciplina.

La Commissione non modifica da sola una legge del Parlamento: può però favorire il confronto, formulare proposte e intervenire, nei limiti delle proprie attribuzioni, sulla regolamentazione delle prestazioni indispensabili. È questo il percorso che chiediamo di avviare.

La nostra proposta è chiara: ragionare sulle regole del settore ferroviario nel suo complesso, e non soltanto sulla singola azienda. Un sistema integrato deve avere criteri coerenti, equilibrati e trasparenti per tutti gli operatori, salvaguardando insieme il diritto costituzionale di sciopero e il diritto dei cittadini alla mobilità.

Non possiamo accettare che il mutamento della struttura del mercato comporti, nei fatti, una progressiva compressione della capacità dei lavoratori di esercitare il conflitto sindacale. La liberalizzazione deve portare anche a un aggiornamento delle garanzie, non a un arretramento dei diritti.

La sfida è costruire una regolamentazione ferroviaria di settore, capace di tenere conto dell'intero sistema e non della sola denominazione dell'impresa che gestisce i treni.

## 1.2. Regole contrattuali comuni: senza tutele omogenee la concorrenza diventa dumping

Ma la questione delle regole dello sciopero è inseparabile da quella delle regole contrattuali.

Quando un mercato viene liberalizzato, lo Stato e le istituzioni devono impedire che la competizione si trasformi in una gara a ridurre il costo del lavoro. Servono standard comuni ed esigibili, un contratto di riferimento del settore ferroviario e clausole sociali e contrattuali effettivamente vincolanti, che salvaguardino le condizioni economiche e normative.

Per questo vogliamo avanzare una richiesta precisa al Ministero del Lavoro: aprire un confronto con le organizzazioni sindacali, con il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per definire un intervento normativo che individui il contratto collettivo nazionale di riferimento per chi svolge attività ferroviarie e ne assicuri l'applicazione, o comunque tutele economiche e normative effettivamente equivalenti, a tutte le imprese che operano nel settore.

Dei precedenti esistono già nel trasporto pubblico locale: nel 2017, il decreto-legge n. 91, convertito nella legge n. 123, ha introdotto disposizioni a tutela dei lavoratori nei cambi di gestore, con riferimento alle garanzie del contratto collettivo nazionale di settore e della contrattazione aziendale. Anche il settore ferroviario ha bisogno di regole comuni certe.

E guardiamo anche al settore portuale: la legge n. 84 del 1994 prevede una disciplina specifica per il lavoro nei porti, mentre il CCNL unico dei lavoratori dei porti costituisce il riferimento contrattuale per le imprese e i soggetti che rientrano nel suo ambito di applicazione. Non sono regole identiche a quelle che proponiamo per le ferrovie, ma dimostrano che nei settori strategici dei trasporti è possibile affiancare l'apertura alla concorrenza a una cornice comune per l'organizzazione del lavoro e la tutela delle professionalità. Se questa esigenza è riconosciuta nei porti e nel trasporto pubblico locale, chiediamo che il legislatore la affronti con altrettanta attenzione nel settore ferroviario: non può essere il contratto meno tutelante a determinare chi vince sul mercato.

Il Ministero del Lavoro deve farsi promotore, insieme a noi e alle parti sociali, di una soluzione legislativa chiara: un riferimento contrattuale certo per il settore ferroviario, clausole sociali realmente esigibili, controlli sull'applicazione delle tutele e nessun vantaggio competitivo fondato sul dumping. Chi entra nel mercato ferroviario deve farlo per offrire un servizio migliore, non per pagare meno o tutelare meno chi lavora.

Questa è una richiesta di responsabilità alle istituzioni: liberalizzare il mercato senza fissare regole comuni sul lavoro significa lasciare che la concorrenza si scarichi sui ferrovieri. E noi questo non possiamo accettarlo.

Non possiamo avere un'unica rete ferroviaria, un'unica esigenza di sicurezza e regole di concorrenza comuni, ma condizioni di lavoro che cambiano profondamente a seconda della società per la quale si lavora. Non si può chiedere ai ferrovieri di concorrere tra loro al ribasso.

E qui il caso di Italo è emblematico. Da circa ventidue mesi i lavoratori attendono il rinnovo del contratto aziendale. Le organizzazioni sindacali denunciano proposte economiche insufficienti e la

mancanza di adeguate risposte su turni, condizioni normative, previdenza, genitorialità e riconoscimento del lavoro svolto.

Nel frattempo Italo ha annunciato un investimento complessivo di 3,6 miliardi di euro per l'espansione nel mercato tedesco. Nessuno contesta il diritto di un'impresa a investire e crescere all'estero. Ma noi contestiamo una scelta di priorità nella quale si trovano risorse enormi per l'espansione internazionale mentre, secondo le organizzazioni sindacali, si destinano risorse del tutto inadeguate a chi ha contribuito a costruire il successo dell'azienda in Italia.

Non si può pensare di investire miliardi in Germania e riservare pochi spiccioli ai lavoratori italiani. Non si possono chiedere continuamente flessibilità, produttività e sacrifici senza riconoscere un rinnovo contrattuale dignitoso, sia nella parte economica sia in quella normativa.

Proprio perché esistono contratti aziendali diversi, è indispensabile proseguire il percorso verso l'applicazione di regole comuni e verso il contratto collettivo di riferimento del settore. Chi opera nel mercato ferroviario italiano deve competere sulla qualità, sull'innovazione e sull'efficienza organizzativa, non sulle minori tutele dei propri dipendenti.

La nostra posizione deve essere netta: libera concorrenza non può significare libertà di dumping. Un mercato veramente moderno ha regole comuni per le imprese e diritti solidi per tutti i lavoratori.

### 1.3. Gli appalti ferroviari: continuità del lavoro, contratto di riferimento e contrasto al lavoro povero

C'è un altro tema sul quale la nostra Federazione deve esercitare fino in fondo la propria responsabilità: quello degli appalti ferroviari. Non sono un capitolo secondario della vita del settore. Migliaia di lavoratori contribuiscono ogni giorno, attraverso i servizi appaltati, alla qualità, alla sicurezza e al funzionamento della ferrovia. E devono poter contare su diritti, dignità e stabilità.

Dobbiamo difendere l'applicazione del CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie alle lavorazioni che rientrano nel suo ambito, contrastando i tentativi di ricorrere a contratti diversi e meno tutelanti per attività sostanzialmente ferroviarie. Il contratto applicabile va individuato correttamente in base alle attività svolte e alle regole vigenti: non possono essere le scelte di esternalizzazione o i cambi di appalto a diventare uno strumento per abbassare salari e diritti.

Oggi questa responsabilità è ancora più concreta perché ci prepariamo ad affrontare tre passaggi particolarmente delicati: il cambio di appalto nella ristorazione a bordo dei treni, il servizio accudienza notte e quello dei servizi di pulizia dell'alta velocità. Dobbiamo presidiare questi passaggi fin dall'inizio, chiedendo trasparenza sui capitolati, verifica delle clausole sociali, confronto preventivo con le organizzazioni sindacali e garanzie effettive di continuità occupazionale, anzianità, condizioni contrattuali e stabilità delle persone coinvolte.

Ma dobbiamo avere anche il coraggio di guardare criticamente al sistema degli appalti nel suo insieme. Non possiamo accettare che, anno dopo anno, proliferino rapporti part-time con percentuali di orario talmente basse da non garantire un reddito dignitoso. Avere un contratto non significa necessariamente avere un lavoro sufficiente per vivere. E quando il lavoro viene frammentato tra

troppe persone con pochissime ore, il rischio è che, anche con le migliori intenzioni, si finisca per moltiplicare il lavoro povero.

Su questo dobbiamo essere rigorosi con le aziende, ma anche con noi stessi. Dobbiamo vigilare sulla distribuzione delle ore, sulle possibilità di consolidamento degli orari, sui criteri di organizzazione del lavoro e sulle scelte che, nel tempo, possono aver prodotto una frammentazione eccessiva. Aiutare un singolo lavoratore non può significare creare, involontariamente, condizioni peggiori per molti altri. La solidarietà sindacale deve avere il coraggio di misurarsi anche con gli effetti complessivi delle proprie decisioni.

**Il nostro obiettivo deve essere chiaro: nei cambi di appalto nessuno deve sentirsi abbandonato, e negli appalti il lavoro deve essere vero lavoro, con tutele adeguate, ore sufficienti e una prospettiva di stabilità. Non dobbiamo limitarci a difendere il posto di lavoro sulla carta: dobbiamo difendere la qualità e la dignità di quel lavoro.**

### 1.4. Preparare il rinnovo contrattuale, liberando la trattativa dai problemi irrisolti del settore

Dobbiamo iniziare con determinazione il percorso del prossimo rinnovo del CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie. Il contratto vigente scade il 31 dicembre 2026 e le organizzazioni sindacali hanno già formalizzato l'avvio del percorso per il triennio 2027–2029 e a breve verrà presentata la piattaforma rivendicativa. Non partiamo dunque da zero: dobbiamo dare forza, metodo e contenuti a un confronto che deve riconoscere il valore del lavoro ferroviario.

Salari, classificazioni, professionalità, organizzazione dei turni, conciliazione tra vita e lavoro, formazione, sicurezza e welfare devono essere al centro della nuova piattaforma. Ma la trattativa contrattuale non può essere caricata di tutti i problemi strutturali che la politica, le istituzioni e le imprese non hanno risolto.

Per questo dobbiamo affrontare in parallelo, e con sedi di confronto adeguate, i nodi della gara Intercity, delle regole ART, del dumping, delle clausole sociali, degli investimenti, del futuro industriale e delle diverse condizioni applicate dalle imprese. Altrimenti ogni problema esterno rischia di essere usato come pretesto per rallentare, indebolire o strumentalizzare il negoziato.

Vogliamo arrivare al tavolo del rinnovo con una piattaforma forte e con un settore più ordinato nelle sue regole. Una trattativa libera dalle pressioni improprie, nella quale si discuta del giusto riconoscimento economico e normativo dei ferrovieri, non si chieda ai lavoratori di pagare il prezzo delle inefficienze e delle scelte industriali altrui.

## 2. Gli investimenti e il futuro del Gruppo Ferrovie dello Stato

Un'altra questione fondamentale riguarda il futuro degli investimenti ferroviari. Stiamo arrivando alla conclusione della fase straordinaria degli interventi finanziati dal PNRR.

Questo deve spingerci a una riflessione. Per anni abbiamo parlato di cantieri, di ammodernamento della rete, di nuove infrastrutture e di grandi opere. Ma cosa accadrà quando terminerà questa stagione di finanziamenti straordinari?

La legge di bilancio in discussione prevede circa 6,3 miliardi di euro destinati al settore ferroviario su diverse annualità e capitoli di intervento. Sono risorse importanti, ma la questione che dobbiamo porci non è soltanto quanto si investe.

**La questione è come si investe, per quali obiettivi e soprattutto quale sistema ferroviario vogliamo costruire.**

Perché non basta realizzare nuove infrastrutture se poi non si garantiscono le risorse necessarie per mantenerle, gestirle e farle funzionare in sicurezza. E non basta acquistare nuovi treni se non si investe contemporaneamente sulle persone che dovranno condurli, assisterli e manutenerli.

Tutto questo rende ancora più evidente la necessità di una governance stabile per il Gruppo Ferrovie dello Stato. Una grande realtà industriale, chiamata a programmare investimenti e attività su orizzonti pluriennali, non può vivere nell'incertezza delle proprie responsabilità manageriali.

Abbiamo bisogno di stabilità, di una catena decisionale chiara e di una visione industriale che non cambi continuamente con il mutare degli equilibri aziendali e politici.

E soprattutto abbiamo bisogno di un nuovo piano industriale che torni a concentrarsi sulla missione fondamentale delle Ferrovie: **infrastrutture, circolazione, trasporto passeggeri, trasporto merci, manutenzione e sicurezza ferroviaria.**

Questo deve essere il cuore del Gruppo. Se davvero ci troviamo davanti a una fase di contenimento dei costi, allora bisogna avere il coraggio di stabilire delle priorità.

Prima di parlare di sacrifici per i lavoratori e di contenimento dei costi operativi, occorre valutare tutte quelle attività e partecipazioni che nel tempo sono cresciute intorno al Gruppo senza contribuire in modo significativo alla sua missione ferroviaria.

Non possiamo accettare che si chiedano sacrifici alle attività ferroviarie essenziali mentre si mantengono strutture lontane dal core business e prive di una chiara utilità industriale.

**Prima di tagliare nella ferrovia, bisogna avere il coraggio di tagliare ciò che non serve alla ferrovia.**

## 3. Recuperare le competenze e la capacità industriale

In questa prospettiva si colloca anche il tema delle internalizzazioni. Noi dobbiamo tornare a investire sulle professionalità ferroviarie e sulla capacità del Gruppo di svolgere direttamente le lavorazioni strategiche.

Penso alla manutenzione dell'infrastruttura. Abbiamo progressivamente sviluppato modelli organizzativi nei quali una parte crescente delle lavorazioni viene affidata a imprese esterne, mentre il personale interno viene sempre più indirizzato verso attività di controllo e supervisione.

Ma io credo che dobbiamo porci una domanda: **che futuro può avere un'azienda ferroviaria che progressivamente perde la capacità di eseguire direttamente le lavorazioni fondamentali per il funzionamento della propria infrastruttura?**

Non vogliamo che il ferroviere del futuro diventi soltanto il controllore del lavoro eseguito da qualcun altro. Vogliamo ricostruire professionalità operative, formare nuovi operai specializzati e investire sulla trasmissione delle competenze.

Lo stesso ragionamento vale per la manutenzione dei rotabili. Dobbiamo rafforzare officine, impianti e capacità tecniche interne. Perché una grande azienda ferroviaria deve mantenere il controllo delle proprie competenze strategiche.

**Chi perde il sapere delle lavorazioni rischia, prima o poi, di perdere anche la propria autonomia industriale.** E questo non è soltanto un tema organizzativo. È un tema di sovranità industriale.

## 4. La sicurezza non può essere subordinata alla concorrenza

Tutto questo ci porta a un principio sul quale non siamo disponibili ad arretrare: la sicurezza.

La sicurezza dei lavoratori, la sicurezza dell'esercizio ferroviario e la sicurezza dei passeggeri.

Oggi assistiamo a una continua pressione sull'efficienza, sulla produttività e sulla riduzione dei costi. Ma dobbiamo essere molto chiari: **l'efficienza non può essere perseguita mettendo in discussione i margini di sicurezza del sistema ferroviario.**

Non possiamo inseguire la concorrenza abbassando gli standard organizzativi, riducendo i presidi o comprimendo le attività necessarie a garantire un esercizio sicuro.

Al contrario, dobbiamo avere l'ambizione di dimostrare che si può essere competitivi anche offrendo qualcosa in più: più assistenza, più controlli, più personale dove necessario, maggiore qualità del servizio.

Le stazioni devono tornare a essere luoghi presidiati, sicuri e capaci di garantire assistenza ai viaggiatori e tutela a chi vi lavora.

**La concorrenza non si vince necessariamente togliendo un ferroviere. Si può vincere anche mettendo un ferroviere in più dove serve, offrendo un servizio migliore.**

La sicurezza non è un costo improduttivo. È la prima condizione per garantire un trasporto ferroviario di qualità.

## 5. La perdita di attrattività del lavoro ferroviario

Ma c'è un altro problema che dobbiamo affrontare, e che ritengo particolarmente significativo. Mi riferisco al fenomeno dell'abbandono del lavoro ferroviario.

Un fenomeno che ci viene segnalato nei territori e che riguarda non soltanto i giovani neoassunti, ma anche lavoratori con maggiore esperienza.

Dobbiamo acquisire e analizzare dati completi sulle dimissioni volontarie, perché non possiamo limitarci alle impressioni. Ma soprattutto dobbiamo chiederci perché alcune persone, dopo aver

superato selezioni, affrontato percorsi formativi e ottenuto un posto nelle Ferrovie, decidano di cercare altrove il proprio futuro.

È un'analisi che dobbiamo fare noi come sindacato. Ma è un'analisi che devono fare soprattutto le aziende.

Dobbiamo interrogarci sulle retribuzioni, sull'organizzazione dei turni, sul lavoro notturno e festivo, sulla conciliazione tra vita privata e professionale, sulle prospettive di carriera e sul riconoscimento delle competenze.

E dobbiamo chiederci se i nuovi modelli organizzativi abbiano progressivamente indebolito quel senso di appartenenza che per generazioni ha rappresentato uno dei punti di forza del mondo ferroviario.

Non possiamo liquidare tutto sostenendo che i giovani di oggi non hanno più voglia di lavorare o di sacrificarsi.

**Quando una persona lascia un'azienda, prima di giudicare la sua scelta dobbiamo avere il coraggio di domandarci perché abbia deciso di andare via.**

Io credo che dobbiamo porci un obiettivo ambizioso. Dobbiamo tornare a rendere il lavoro ferroviario uno dei lavori più desiderati dai giovani italiani, come lo era nella percezione di tanti ragazzi anche intorno al 2010.

Non basta assumere nuovi lavoratori. Dobbiamo essere capaci di trattenerli, farli crescere, valorizzarli e offrire loro una prospettiva professionale.

Perché un'azienda che investe nella formazione e poi perde le persone che ha formato disperde un patrimonio di competenze e di risorse.

**Dobbiamo tornare a dare ai giovani non soltanto un posto nelle Ferrovie, ma una ragione per volerci rimanere.**

### 5.1. Il welfare ferroviario: una comunità che si prende cura delle persone

Il lavoro ferroviario torna attrattivo anche se siamo capaci di costruire, intorno alla retribuzione, un sistema credibile di tutele e di qualità della vita. Il welfare aziendale deve diventare una componente stabile della valorizzazione del lavoro: sanità integrativa, sostegno alle famiglie, conciliazione dei tempi, opportunità per i figli, formazione e assistenza nei momenti di difficoltà.

Ma il nostro mondo possiede anche un patrimonio prezioso che non nasce soltanto dalle aziende. Penso al Dopolavoro Ferroviario, ai suoi spazi di socialità, cultura e sport, e alla tradizione mutualistica della Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo. Sono realtà diverse, autonome, che possono integrare il welfare aziendale e rendere concreto il senso di appartenenza alla comunità ferroviaria.

Non devono diventare semplici nomi da ricordare nelle cerimonie. Dobbiamo valorizzarle, rafforzarne la conoscenza tra i neoassunti e ricercare, nel rispetto della loro autonomia, forme di collaborazione che allarghino l’accesso a servizi e iniziative utili ai ferrovieri e alle loro famiglie.

Ma se riconosciamo nel Dopolavoro Ferroviario un patrimonio della comunità, dobbiamo anche avere l'ambizione di rilanciarne la partecipazione democratica. Il DLF non può essere vissuto soltanto come un insieme di sedi, strutture e servizi: deve tornare a essere un luogo nel quale i ferrovieri partecipano, propongono, scelgono e si riconoscono.

Per questo riteniamo importante sollecitare il rinnovo degli organismi attraverso le elezioni, con in precedenza la revisione di alcune regole statutarie. Ridare voce ai soci significa rafforzare la legittimazione delle scelte, favorire il ricambio e aprire nuovi spazi di impegno, soprattutto per le generazioni più giovani.

Anche laddove la nostra Federazione non abbia storicamente avuto una presenza consolidata nel Dopolavoro, dobbiamo saper proporre una prospettiva: non rivendicare incarichi per occupare posizioni, ma contribuire a rendere il DLF più aperto, partecipato e vicino ai bisogni dei ferrovieri e delle loro famiglie. Perché custodire la comunità significa anche restituirle la possibilità di scegliere e di essere protagonista e il percorso che ha iniziato la gestione dell' attuale presidente porta a vedere questa prospettiva già molto vicina.

In questo rilancio dobbiamo porci anche un obiettivo nuovo: rendere il Dopolavoro Ferroviario più attrattivo per i giovani. Non basta chiedere alle nuove generazioni di iscriversi a una realtà che conoscono poco: dobbiamo ascoltare i loro bisogni, coinvolgerle nelle scelte e proporre attività, occasioni di incontro, sport, cultura e servizi capaci di parlare anche a loro.

Una strada da valutare potrebbe essere la nascita di un Dipartimento DLF Giovani, un luogo di partecipazione e proposta in cui i giovani ferrovieri possano contribuire direttamente a rinnovare iniziative, linguaggi e progetti, nel rispetto dell'autonomia e degli organismi del Dopolavoro.

Perché il DLF non deve essere soltanto il patrimonio che abbiamo ricevuto dalle generazioni precedenti: deve tornare a essere una comunità nella quale anche le nuove generazioni desiderano entrare, riconoscersi e assumersi responsabilità. Custodire la sua storia significa renderla viva e capace di futuro.

Una comunità non è forte soltanto quando sa difendere il salario; è forte anche quando sa stare vicino alle persone fuori dall'orario di lavoro, nella salute, nella famiglia, nella cultura e nei momenti difficili. Il welfare non sostituisce il contratto e non può diventare un alibi per salari insufficienti: lo completa, perché il lavoro ferroviario torni a essere una scelta di vita e di appartenenza.

## 6. Liberalizzazione, mercato e sovranità nazionale

Tutte queste questioni, però, ci portano a un problema ancora più grande: il modello di sviluppo del sistema ferroviario europeo.

Negli ultimi decenni abbiamo assistito a un processo di liberalizzazione che ci è stato presentato come la soluzione capace di garantire maggiore efficienza, più servizi e maggiori opportunità. Ma oggi abbiamo il dovere di valutarne concretamente gli effetti.

Prendiamo il trasporto ferroviario delle merci. L'apertura del mercato ha aumentato il numero degli operatori, ma non ha prodotto quel riequilibrio strutturale dalla strada alla ferrovia che sarebbe stato necessario.

I risultati in termini di volumi sono stati discontinui e la quota del ferro continua a essere insufficiente rispetto alle esigenze del Paese. Nel frattempo, in diversi contesti, abbiamo assistito a pressioni sui costi del lavoro e a differenze contrattuali che rischiano di indebolire le tutele.

E allora dobbiamo avere il coraggio di affermare che **la liberalizzazione non può essere considerata automaticamente sinonimo di progresso.**

C'è poi un altro aspetto che viene troppo spesso sottovalutato. Le infrastrutture ferroviarie hanno limiti fisici.

Un binario ha una capacità determinata. Una stazione ha limiti operativi. La convivenza tra treni ad alta velocità, regionali e merci richiede programmazione. La manutenzione necessita di tempi e spazi. E la sicurezza impone condizioni che non possono essere aggirate per fare posto a un concorrente in più.

**Le infrastrutture ferroviarie non sono infrastrutture immateriali, nelle quali si può immaginare di moltiplicare indefinitamente l'offerta.**

La rete ferroviaria non si moltiplica per decreto. Ed è proprio per questo che la politica deve tornare ad assumersi la responsabilità di programmare l'utilizzo delle infrastrutture strategiche nell'interesse generale.

Noi dobbiamo contrastare una visione che, in nome del libero mercato, rischia di frammentare il sistema ferroviario italiano e di indebolirne la capacità industriale.

Perché le Ferrovie non sono soltanto un insieme di aziende. Sono un patrimonio nazionale. Sono infrastrutture, competenze, professionalità e capacità organizzative costruite nel corso di generazioni.

**Sono una componente strategica della nostra sovranità nazionale.**

E difendere questo patrimonio non significa essere contrari all'Europa. Significa rivendicare il diritto dell'Italia di partecipare alla costruzione europea preservando la propria capacità di governare un settore essenziale per la vita economica e sociale della Nazione.

## 7. La nostra idea d’Europa: San Benedetto e il valore delle comunità

Noi non siamo contro l'Europa. **Noi rivendichiamo un'altra idea di Europa.**

Un'Europa che non può essere soltanto quella dei mercati, delle regole economiche e degli interessi dei grandi gruppi industriali.

Un'Europa che deve tornare a riconoscere il valore dei popoli, delle identità nazionali, del lavoro e delle comunità. Un'Europa che sappia ritrovare il significato profondo delle proprie radici.

Ed è qui che voglio richiamare San Benedetto da Norcia, patrono d'Europa. A quella tradizione benedettina che, attraverso il lavoro, la cultura, la responsabilità e la vita comunitaria, ha contribuito alla costruzione dell'identità del nostro continente.

**San Benedetto ci consegna una lezione che va ben oltre il suo tempo: una comunità non sopravvive soltanto perché è efficiente, ma perché possiede ragioni profonde per restare unita.**

E credo che questo principio debba farci riflettere. Perché vale per l'Europa, vale per la nostra Nazione, vale per il mondo ferroviario e vale anche per la nostra Federazione.

Le Ferrovie non sono diventate un patrimonio nazionale soltanto perché erano capaci di far circolare i treni. Lo sono diventate perché intorno a quel lavoro si è costruita, generazione dopo generazione, una comunità fatta di professionalità, sacrifici, solidarietà, orgoglio e appartenenza.

E allora dobbiamo avere il coraggio di affermare che **l'efficienza economica è necessaria, ma da sola non basta a costruire e mantenere una grande comunità.**

Perché un'azienda può essere efficiente nei propri bilanci e, nello stesso tempo, perdere il patrimonio più importante che possiede: la fiducia, la motivazione e il senso di appartenenza delle persone che vi lavorano.

Ed è anche per questo che dobbiamo interrogarci sulle ragioni per le quali alcuni lavoratori decidono di abbandonare il settore ferroviario. Perché se le persone non trovano più ragioni sufficienti per restare, il problema non può essere affrontato soltanto attraverso i numeri e l'organizzazione del lavoro.

Dobbiamo tornare a dare valore all'appartenenza.

**Questa è la differenza tra amministrare un'azienda e custodire una comunità.**

Ed è anche la differenza tra un'Europa che considera il mercato il fine di ogni scelta e un'Europa che considera il mercato uno strumento al servizio dell'uomo, del lavoro e della società.

**Noi vogliamo appartenere a questa seconda Europa. L'Europa dei popoli, l'Europa del lavoro, l'Europa di san Benedetto, l'Europa delle comunità.**

## 8. La crescita della nostra Federazione: rappresentatività, RSU e radicamento nei territori

Ma se parliamo di comunità, dobbiamo avere anche la capacità di guardare a quello che noi stessi abbiamo costruito.

Quando nel 2018 abbiamo iniziato questo percorso, la UGL Ferrovieri aveva dimensioni organizzative molto diverse da quelle attuali.

**Oggi possiamo affermare con orgoglio che abbiamo più che raddoppiato il numero dei nostri iscritti.**

È un risultato importante, ottenuto attraverso anni di lavoro, presenza nei territori, assemblee, vertenze e impegno quotidiano.

Ma io credo che il risultato più significativo della nostra gestione non sia soltanto quello numerico.

**Non siamo diventati soltanto più grandi. Siamo diventati più autorevoli, più preparati e più capaci di incidere.**

Abbiamo imparato a far pesare i nostri no quando era necessario difendere i lavoratori. Ma abbiamo soprattutto dimostrato che un sindacato forte non è soltanto quello che sa opporsi. È quello che sa proporre, indicare soluzioni e contribuire alle decisioni.

Abbiamo acquisito maggiore consapevolezza del nostro ruolo e conquistato un riconoscimento sempre più significativo nelle relazioni industriali.

Le aziende hanno trovato nella UGL Ferrovieri un interlocutore capace di portare ai tavoli non soltanto rivendicazioni, ma analisi, idee e proposte concrete. E questo riconoscimento non lo abbiamo cercato attraverso atteggiamenti accomodanti.

**Lo abbiamo conquistato attraverso la coerenza delle nostre posizioni, la preparazione dei nostri dirigenti e la credibilità delle nostre battaglie.**

Abbiamo anche ampliato gli orizzonti della nostra azione sindacale. Abbiamo costruito una rete di relazioni, competenze e opportunità per avvicinare i giovani al mondo del lavoro ferroviario.

Perché abbiamo compreso che il nostro compito non può esaurirsi nella tutela di chi già lavora nelle Ferrovie. Dobbiamo preoccuparci anche di chi ferroviere ancora non è, ma potrebbe diventarlo domani.

E credo che questo rappresenti uno degli aspetti più importanti della nostra crescita.

**Una Federazione che non si limita a difendere il lavoro esistente, ma che contribuisce anche a costruire opportunità per le nuove generazioni.**

E proprio qui si colloca il prossimo passo della nostra crescita organizzativa: trasformare la forza conquistata in una rappresentanza sempre più vicina ai lavoratori, riconoscibile e capace di assumersi responsabilità concrete. È in questa prospettiva che dobbiamo rilanciare le RSU, non come argomento separato dalla nostra crescita, ma come uno degli strumenti con cui darle continuità.

Vogliamo che i lavoratori possano scegliere i propri rappresentanti attraverso le elezioni delle RSU, nei contesti e secondo le regole applicabili. Dobbiamo perseguire questo obiettivo in tutto il settore ferroviario, compresa Italo, costruendo le condizioni sindacali e negoziali necessarie. Non si tratta soltanto di misurare il consenso: si tratta di radicare la nostra Federazione negli impianti, nei treni, nelle officine e in ogni luogo di lavoro.

Le RSU sono una palestra di democrazia e una scuola di sindacalismo concreto. Da lì possono nascere nuovi quadri territoriali: persone che ascoltano i colleghi, affrontano i problemi, si assumono responsabilità, rendono conto delle scelte e consolidano il rapporto di fiducia tra la Federazione e la sua base.

Ma dobbiamo avere il coraggio di porre una questione ulteriore: eleggere le RSU non basta, se poi le lasciamo senza veri poteri. Dobbiamo lavorare, attraverso gli accordi e le regole di contrattazione applicabili, affinché una parte effettiva delle relazioni industriali e della contrattazione decentrata venga affidata direttamente alle RSU, con materie definite, strumenti adeguati, autonomia e responsabilità.

Non possiamo ridurre il loro ruolo alla sola gestione delle criticità, delle riorganizzazioni o delle condizioni peggiorative che arrivano dall'alto. Devono poter negoziare anche miglioramenti concreti: organizzazione dei turni, conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, condizioni negli impianti, servizi ai lavoratori e soluzioni condivise sui problemi quotidiani, nei limiti dei rispettivi livelli contrattuali.

Questo obiettivo vale anche per Italo: costruire una rappresentanza eletta, radicata e realmente coinvolta può contribuire a rendere più continuativo e trasparente il confronto, avvicinando le decisioni ai lavoratori. Le RSU non sostituiscono la Federazione o le segreterie territoriali: ne rafforzano il radicamento e creano una nuova generazione di dirigenti.

La crescita che rivendichiamo, dunque, non può fermarsi al numero degli iscritti. Deve diventare più democrazia, più partecipazione e più capacità negoziale nei luoghi di lavoro. Perché una Federazione è davvero forte quando la sua rappresentanza non si limita a essere numerosa, ma può decidere, negoziare e rendere conto a chi le ha dato fiducia.

## 9. Il coraggio di cambiare e di costruire una nuova classe dirigente

Ma tutto questo non sarebbe stato possibile senza un'altra scelta fondamentale: **abbiamo avuto il coraggio di cambiare.**

Abbiamo compreso che una Federazione che vuole crescere non può limitarsi ad amministrare il presente. Deve costruire il proprio futuro.

Per questo abbiamo investito sui giovani, portando nuove competenze e nuove energie all'interno della Segreteria Nazionale. Abbiamo formato giovani dirigenti sindacali e affidato loro responsabilità concrete.

E questo processo di rinnovamento si è progressivamente esteso ai territori. Abbiamo valorizzato nuovi dirigenti, favorito la crescita di nuove esperienze e costruito una rete organizzativa sempre più preparata e radicata nei luoghi di lavoro.

Non abbiamo considerato il ricambio generazionale come una minaccia. Lo abbiamo considerato una responsabilità.

Perché **un dirigente sindacale non dimostra il proprio valore soltanto attraverso quello che realizza durante il proprio mandato, ma anche attraverso quello che è capace di lasciare a chi verrà dopo di lui.**

E questo ci porta a un altro principio sul quale voglio soffermarmi. La nostra comunità è cresciuta perché ha saputo dare fiducia e riconoscimento a chi ha lavorato per essa, indipendentemente dal ruolo ricoperto e dalla posizione occupata.

Perché nella UGL Ferrovieri **non deve essere un incarico a dare valore a una persona, ma deve essere il valore di quella persona a dare prestigio all'incarico che ricopre.**

Gli incarichi non sono rendite personali. Non sono privilegi acquisiti. Sono responsabilità che la comunità affida temporaneamente a qualcuno affinché le eserciti nell'interesse di tutti.

Ed è per questo che chi vuole davvero bene alla nostra Federazione deve essere capace anche di fare un passo di lato quando il futuro dell'organizzazione richiede di dare spazio a nuove energie.

**Fare un passo di lato non significa essere messi da parte. Significa comprendere che il futuro della comunità è più importante del proprio presente.**

Chi ama questa comunità continua a lavorare per essa anche quando non ricopre più un determinato incarico. Chi invece dice di amare la comunità soltanto finché occupa una posizione e, quando gli viene chiesto di lasciare spazio, decide di lavorare contro l'organizzazione, dimostra di aver confuso l'appartenenza con l'interesse personale.

E su questo dobbiamo essere chiari. La riconoscenza è un valore. Il rispetto per chi ha contribuito alla crescita della Federazione deve esserci sempre.

**Ma la riconoscenza non può diventare subordinazione. E il rispetto per il passato non può trasformarsi in un ostacolo per il futuro.**

Il dissenso, quando è leale e costruttivo, appartiene alla vita democratica di una grande organizzazione. Diverso è il comportamento di chi antepone sistematicamente la propria posizione agli interessi collettivi e agisce concretamente per danneggiare la Federazione.

In questi casi la comunità deve avere la forza di tutelare sé stessa, attraverso le proprie regole e le garanzie statutarie. Non per vendetta o rancore, ma perché nessuno può essere più importante della comunità alla quale appartiene.

**Le persone passano, gli incarichi cambiano, ma la comunità deve continuare a vivere e a crescere.**

## 10. Una nuova stagione di formazione sindacale

Proprio perché abbiamo scelto di investire sui giovani e sul rinnovamento della classe dirigente, dobbiamo compiere un ulteriore salto di qualità: quello della formazione.

Se la nostra Federazione è cresciuta, dobbiamo continuare a crescere anche noi. Come dirigenti, come quadri e come attivisti sindacali.

Perché una Federazione più grande comporta responsabilità maggiori, problemi più complessi e la necessità di avere persone sempre più preparate.

**Non possiamo pensare che la crescita degli iscritti sia sufficiente se non cresce contemporaneamente la qualità della nostra rappresentanza.**

Dobbiamo investire maggiormente sulla formazione teorica e didattica: sulla conoscenza dei contratti, delle normative, delle relazioni industriali, della sicurezza, dell'organizzazione delle imprese ferroviarie e delle trasformazioni del settore.

Ma dobbiamo investire altrettanto sulla formazione pratica. Perché il sindacato non si impara soltanto nelle aule. Si impara nei luoghi di lavoro, nelle assemblee, ai tavoli di trattativa, nelle vertenze e nel confronto quotidiano con i problemi dei lavoratori.

Dobbiamo costruire percorsi di affiancamento tra dirigenti esperti e nuovi quadri. Dobbiamo valorizzare lo scambio di competenze tra le strutture regionali. Dobbiamo fare in modo che ogni dirigente, ogni quadro e ogni attivista abbia gli strumenti necessari per rappresentare efficacemente la nostra organizzazione.

**Un dirigente sindacale non è forte perché tiene per sé quello che sa. È forte quando riesce a rendere più preparati anche quelli che lavorano insieme a lui.**

E dobbiamo avere l'ambizione di costruire una vera formazione permanente della UGL Ferrovieri. Perché non possiamo chiedere ai giovani di assumersi nuove responsabilità senza aver dato loro gli strumenti per esercitarle.

E non possiamo chiedere ai dirigenti più esperti di lasciare spazio se prima non abbiamo costruito qualcuno pronto a raccoglierne il testimone.

## 11. I coordinamenti di settore: dalla trattativa alla partecipazione

La formazione, però, deve tradursi in una pratica quotidiana di partecipazione. Ed è qui che i coordinamenti di settore hanno dimostrato di essere uno degli strumenti più importanti della nostra organizzazione.

I coordinamenti non sono riunioni riservate a pochi dirigenti. Sono il luogo nel quale si condividono informazioni, si costruiscono proposte, si discute la linea sindacale e si rende ogni territorio consapevole del lavoro che la Federazione svolge ai tavoli di trattativa.

L’esperienza dell’accordo MIST rappresenta per noi un esempio significativo: un percorso costruito insieme, attraverso il confronto e la condivisione, che ha consentito di raggiungere risultati importanti. Il valore di quell’esperienza non sta soltanto nell’accordo, ma anche nel metodo che ci ha portati a realizzarlo.

Dobbiamo insistere su questo metodo. Ogni segretario regionale deve essere presente ai coordinamenti di settore oppure individuare persone preparate, responsabilizzate e realmente coinvolte nella discussione, capaci di crescere come quadri sindacali.

Chi partecipa a un coordinamento non deve farlo per accumulare informazioni o per rafforzare la propria posizione personale. Deve essere il collegamento vivo tra la trattativa nazionale e i lavoratori: ascoltare la base, portarne le esigenze al tavolo e poi tornare nei luoghi di lavoro per spiegare le scelte, i risultati e anche le difficoltà.

Non può esistere una Segreteria Nazionale che tratta e una base che scopre soltanto alla fine che cosa è stato deciso. La condivisione deve accompagnare l'intero percorso, prima, durante e dopo la trattativa.

Un coordinamento funziona quando chi vi partecipa non parla soltanto per sé stesso, ma diventa il volano della consapevolezza e della partecipazione di tutta la comunità ferroviaria.

## 12. Una UGL più forte nell'intero mondo dei trasporti

Ma credo che la nostra crescita ci consegni oggi anche una responsabilità più ampia. Perché se diciamo che il sistema dei trasporti è strategico per la sovranità nazionale, se denunciamo i rischi delle liberalizzazioni e se vogliamo incidere sulle grandi scelte industriali, allora dobbiamo essere capaci di ragionare oltre i confini della nostra Federazione.

**Oggi abbiamo bisogno di un sindacato più forte. Più forte nelle Ferrovie, ma soprattutto più forte nell'intero sistema dei trasporti.**

Le grandi imprese ragionano in termini di mobilità integrata, logistica, infrastrutture e mercati internazionali. Le istituzioni europee assumono decisioni che attraversano contemporaneamente più comparti.

E allora anche noi dobbiamo essere capaci di costruire una visione più ampia. Io credo che sia arrivato il momento di promuovere un coordinamento politico e strategico stabile tra tutte le federazioni UGL che rappresentano i lavoratori dei trasporti.

Non per cancellare le identità delle singole federazioni. Non per sovrapporre competenze. Ma per unire idee, esperienze e capacità di rappresentanza.

Dobbiamo costruire una posizione comune sulle grandi questioni che riguardano il futuro dei trasporti italiani: investimenti, infrastrutture, liberalizzazioni, sicurezza, occupazione, contratti e politiche industriali.

**Perché una posizione sostenuta da una sola federazione può rappresentare una rivendicazione di categoria. La stessa posizione, sostenuta da tutta la UGL dei trasporti, può diventare una proposta politica nazionale.**

A questo percorso si collega la proposta avanzata dal nostro Segretario Generale di organizzare, nei primi mesi del 2027, gli Stati Generali dei Trasporti. Noi siamo pronti a lavorare concretamente per dare forza e contenuto a questa iniziativa.

Credo sia importante partire da un momento di confronto nazionale, nel quale tutte le federazioni UGL dei trasporti possano mettere a sistema analisi, proposte ed esperienze, per poi portare gli Stati Generali sui territori, ascoltando le realtà locali, i lavoratori e le esigenze dei diversi comparti.

Non dobbiamo immaginare un appuntamento soltanto celebrativo. Gli Stati Generali devono diventare l'occasione per costruire una piattaforma politica e sindacale condivisa: infrastrutture, sicurezza, mobilità, logistica, politiche industriali, qualità del lavoro e contrattazione.

La UGL Ferrovieri è pronta a offrire il proprio contributo di competenze, rappresentanza e organizzazione, perché da questo percorso possa nascere una visione comune dei trasporti, prima nazionale e poi radicata nei territori.

Questo è il salto di qualità che dobbiamo compiere. E credo che l'esperienza della UGL Ferrovieri, con i risultati ottenuti dal 2018 a oggi, possa offrire un contributo importante alla costruzione di questo percorso.

Non ci serve soltanto un sindacato capace di reagire alle decisioni prese da altri. **Ci serve un sindacato capace di contribuire a determinarle.**

## 13. La forza confederale: rappresentatività e solidarietà tra federazioni

C'è infine una riflessione che riguarda la UGL nel suo insieme. La rappresentatività delle singole federazioni non è soltanto un risultato di categoria: contribuisce alla consistenza, alla credibilità e alla capacità di interlocuzione dell'intera Confederazione.

Ogni federazione che consolida gli iscritti, la presenza nei luoghi di lavoro e la capacità negoziale rafforza anche la casa comune. La forza confederale non può essere separata dalla forza reale delle organizzazioni che la compongono.

Ma proprio per questo non possiamo immaginare una Confederazione nella quale le federazioni più rappresentative procedano da sole e quelle meno strutturate restino indietro. Una Confederazione cresce davvero quando sa mettere in sinergia esperienze, competenze, strumenti e opportunità.

Le federazioni con maggiore radicamento hanno una responsabilità in più: mettere a disposizione buone pratiche, formazione, capacità organizzativa e relazioni. Le federazioni meno rappresentative devono poter contribuire con le proprie specificità e, nello stesso tempo, rafforzare la propria presenza.

Non si tratta di annullare autonomie o identità. Si tratta di costruire un metodo confederale fatto di collaborazione, progetti condivisi e reciproca responsabilità, nel quale la crescita di una federazione non venga percepita come la debolezza di un'altra, ma come un investimento nella forza di tutti.

Una federazione rappresentativa deve essere una risorsa per l'intera Confederazione, non un'isola autosufficiente. E una Confederazione forte deve saper far crescere tutte le sue federazioni, senza lasciare nessuno ai margini.

Per questo la nostra esperienza di crescita nella UGL Ferrovieri deve diventare anche un contributo costruttivo per la UGL tutta: dalla rappresentanza di settore a una rete confederale più coesa, più competente e più incisiva.

## 14. Da Montesilvano una posizione politica per il futuro

Care amiche e cari amici,

credo che tutto quello che abbiamo detto ci consegni una responsabilità molto più grande di quella di amministrare una Federazione sindacale.

Abbiamo analizzato i problemi del settore ferroviario. Abbiamo indicato le criticità delle scelte industriali e del modello di liberalizzazione. Abbiamo ribadito la centralità del lavoro, della sicurezza, delle competenze e delle infrastrutture strategiche.

Abbiamo raccontato la crescita della nostra Federazione e la capacità di rinnovare la nostra organizzazione. Adesso dobbiamo compiere un passo ulteriore.

**Noi non dobbiamo uscire da questo Consiglio Nazionale soltanto con una relazione approvata o con un elenco di rivendicazioni sindacali.**

Dobbiamo uscire da Montesilvano con una posizione politica chiara, forte e riconoscibile. Una posizione che identifichi la nostra visione del sistema ferroviario e dell'intero mondo dei trasporti.

Una posizione che dica quale modello industriale vogliamo, quale ruolo debbano avere le infrastrutture strategiche, quali garanzie debbano essere riconosciute ai lavoratori e quale rapporto debba esistere tra mercato, sicurezza e interesse generale.

Noi vogliamo una ferrovia nazionale forte, moderna, integrata e capace di rappresentare un patrimonio strategico della Nazione.

Vogliamo un sistema dei trasporti che non consideri il lavoro un costo da comprimere, ma una risorsa sulla quale investire. Vogliamo un modello industriale che valorizzi le competenze, la manutenzione, la sicurezza e la qualità dei servizi.

E vogliamo collocare questa nostra proposta all'interno di una precisa idea d'Europa: **l'Europa dei popoli, l'Europa del lavoro, l'Europa benedettina, l'Europa delle comunità.**

Un'Europa nella quale le identità nazionali non siano considerate ostacoli al progresso, ma componenti fondamentali di un progetto comune. Un'Europa nella quale il mercato sia uno strumento al servizio dell'uomo e non il contrario.

Ecco perché voglio che da questo Consiglio Nazionale esca un documento politico che non sia una semplice dichiarazione di principi. Deve rappresentare la nostra visione e i nostri impegni per i prossimi anni.

Deve diventare il riferimento della nostra azione sindacale e del confronto con il Governo, con le istituzioni europee, con le aziende e con tutte le realtà che operano nel sistema dei trasporti.

**Una proposta che parta dalla ferrovia, ma che abbia l'ambizione di contribuire a disegnare il futuro dell'intero sistema nazionale dei trasporti.**

Perché la forza che abbiamo costruito non deve servire soltanto a difendere quello che siamo. Deve servire soprattutto a determinare quello che vogliamo diventare.

La forza costruita nei coordinamenti e la responsabilità delle federazioni più rappresentative verso tutta la Confederazione devono entrare a pieno titolo nella nostra proposta per il futuro. Non soltanto più iscritti: più partecipazione, più condivisione e più capacità collettiva di incidere.

## 15. Conclusioni – Custodire la comunità, tracciare il percorso

Care amiche e cari amici,

in questi otto anni abbiamo dimostrato di saper crescere. Abbiamo dimostrato di saper cambiare. Abbiamo dimostrato di saper formare una nuova classe dirigente e di saper costruire una comunità sempre più grande, autorevole e rappresentativa.

Adesso dobbiamo dimostrare di saper trasformare questa crescita in una forza capace di incidere sul futuro.

Ed è qui che torna il significato del titolo del nostro Consiglio Nazionale.

**CUSTODIRE LA COMUNITÀ, TRACCIARE IL PERCORSO.**

Custodire la comunità significa difendere il nostro lavoro, la nostra identità, le nostre competenze, la nostra storia e il patrimonio ferroviario nazionale.

Tracciare il percorso significa avere il coraggio di cambiare, di formare nuove generazioni, di rafforzare il sindacato e di proporre una diversa visione del futuro.

Non vogliamo una ferrovia più debole per avere più mercato.

**Vogliamo una ferrovia più forte per avere un'Italia più forte.**

Non vogliamo un'Europa che indebolisca le comunità in nome della concorrenza. Vogliamo un'Europa che sappia riconoscerle, rispettarle e valorizzarle.

Non vogliamo un sindacato che si limiti ad accompagnare il cambiamento. **Vogliamo un sindacato capace di orientarlo.**

E soprattutto non vogliamo limitarci a conservare ciò che abbiamo ricevuto. Vogliamo avere la forza, il coraggio e la responsabilità di consegnare a chi verrà dopo di noi una comunità ancora più forte, più autorevole e più capace di affrontare il futuro.

**Perché il nostro compito non è soltanto custodire una storia. È avere la responsabilità di scrivere quella che verrà.**

**E quella storia, con Amore e Coraggio la continueremo a scrivere, con tutta la nostra comunità.**