

RELAZIONE INTRODUTTIVA
DEL SEGRETARIO GENERALE
VINCENZO CURCIO
A NOME DELLA
SEGRETERIA REGIONALE

CONTESTO - SINDACATO E WELFARE

L'attuale situazione politico-economica dell'Italia richiederebbe più responsabilità, senso della realtà, serietà ed impegno, requisiti rari nel panorama politico italiano; si avverte la necessità di un Governo, prima di tutto, un Governo politico che abbia anche requisiti tecnici e che riesca a coniugare il risanamento dei conti intrapreso con una politica di sviluppo, per una, seppur lenta, ripresa economica del nostro Paese.

Dopo le tante chiacchiere/promesse giunte da tutto l'arco parlamentare su modifica legge elettorale, superamento delle province, riduzione dei parlamentari e quindi in definitiva riduzione dei costi della politica, nessuna di queste è stata portata a termine. Dopo essersi arroccati a difesa dei propri privilegi, con costi ben superiori alla media (non solo europea) e non più sopportabili per l'intera Nazione, sono arrivate le elezioni ed è iniziato il triste avanspettacolo della campagna elettorale, con accuse e maleducazione reciproca. Tutti pronti a promettere ed a spiegare cosa serve per risanare e rilanciare l'economia italiana, peccato che siano sempre gli stessi che in parlamento in un recente passato hanno fatto l'esatto contrario.

Una campagna elettorale improntata più al nome che al programma, con promesse crescenti (sino al voto) per poi valutare l'impatto nel sondaggio del giorno dopo; è sembrato rivedere il film del Principe della risata Antonio De Curtis intitolato "Gli Onorevoli" (promesse, promesse ...) ma purtroppo è la realtà.....

Nessuno, o quasi, che abbia messo al centro del proprio programma (temendo forse di perdere consenso tra i feudatari) temi fondamentali per il rilancio del Paese, quali ad esempio il superamento degli attuali cinque livelli amministrativi (Stato centrale, Regioni, Province, Comuni, Comunità montane) che, a parte la benefica riduzione dei costi della politica, garantirebbe decisioni più rapide e che fungerebbero anche da catalizzatore d'investimenti stranieri. Sicuramente la riduzione dei livelli burocratici/decisionali comporterebbe una forte riduzione del deprecabile sport praticato dai nostri politici che risponde al nome di balletto di responsabilità e che comporta come diretta e grave conseguenza l'immobilismo.

Nessuno, o quasi, che nel proprio programma abbia proposto una riforma fiscale, quella vera non quella dell'avanspettacolo (con tutto il rispetto per questa nobile forma artistica d'intrattenimento).

Una Riforma che abbassi le tasse sul serio, che riscriva le regole per mettere in moto l'economia e che risolva almeno in parte la situazione paradossale in essere che vede oggi i datori di lavoro spendere il doppio rispetto a quanto riceve in busta paga il lavoratore.

La nostra è un' economia che si avvita su se stessa, dove l'aumento della pressione fiscale comporta un impoverimento delle famiglie e di conseguenza un significativo calo dei consumi, e quindi del prodotto interno lordo.

Arriviamo al 25 di febbraio 2013 e quello che nessuno di noi si augurava, nemmeno lontanamente, purtroppo è accaduto. Un paese che esce dalle urne politiche con una situazione di assoluta e gravissima ingovernabilità che dovrà chiamare i nostri rappresentanti politici, anche se dubito fortemente ciò accada, a mettere da parte gli interessi di bottega per provare a salvaguardare il futuro.

Un futuro che non potrà prescindere, nonostante qualche noto ex comico supportato da qualche noto ex imprenditore di successo dichiarino il contrario, da quello che volente o nolente è un contesto politico economico globalizzato, certamente non italo centrico.

Se l'Italia ancora miracolosamente tiene è perché regge il tanto vituperato sistema bancario, ma anche e soprattutto perché il risparmio familiare è più alto del debito pubblico. **Questo è il vero ammortizzatore sociale** che permette tra l'altro alle famiglie di mantenere i figli in età più che adulta.

E' da qualche tempo che umilmente (senza insegnare alla Bocconi) autorevoli rappresentanti di questo SINDACATO, che ha nel suo Dna la ricerca di soluzioni e non lo sbrattare fine a se stesso, provano ad indicare nell'operazione sinergica di riequilibrio sostenibile del sistema fiscale e di riduzione del costo dell'energia l'azione che potrebbe creare un nuovo start up del Sistema Italia, probabilmente rinvigorendo anche il fascino attrattivo nei confronti d'investitori stranieri.

Seguendo lo svolgimento della campagna elettorale appena terminata non ho potuto fare a meno di notare che si è generato una sorta di perverso equilibrio tra i contendenti nell'enunciare promesse accomunate da un unico fattore comune che risponde al nome di **mancanza di regole**, siano queste derivanti dall'applicazione di condoni più o meno tombali, oppure dalla gestione dell'erogazione di servizi sociali essenziali (penso ad esempio al trasporto pubblico ed all'igiene

urbana ma non solo) **regolati dalla più totale mancanza di regole** (il gioco di parole non è un errore, viceversa è assolutamente voluto).

Tutto ciò non farebbe altro che generare un aumento dei costi generali che poi finirebbero inevitabilmente per gravare sulla collettività. Con le politiche di ottimizzazione dei costi, ad esempio, si potrebbero causare ulteriori situazioni di difficoltà occupazionali che dovrebbero essere gestite con l'attivazione di forme di tutele del reddito, molto dispendiose per le casse dello stato (e quindi per i cittadini), che rispondono al nome di ammortizzatori sociali.

Avanspettacolo poi è anche quando un sindacalista, che sembra sia stato oggetto di un esperimento di lunga ibernazione, si sveglia e non conscio che nel frattempo il mondo è andato avanti e si è evoluto, spazia su tutti i mezzi d'informazione lamentando una pseudo mancanza di democrazia nelle fabbriche, dimenticando che il principio fondante delle democrazie è il rispetto del valore della maggioranza (molto spesso a lui non favorevole).

Occorre una presa di coscienza da parte di tutti per sconfiggere l'individualismo dilagante, dove conta solo ottenere privilegi personali ed immediati. Non può e non deve essere più quell'Italia falsamente ipergarantista, dove a causa di veti incrociati dettati da opposti interessi di parte non nasce, ad esempio nei trasporti, l'authority o peggio dove l'antitrust, in nome della libera concorrenza, ammazza le aziende (Alitalia docet).

In tutto questo, il faro guida per tutto il mondo del lavoro non può che essere il Sindacato, anche se recentemente viaggia a velocità diverse, con approcci molto difficilmente conciliabili. Nel panorama sindacale italiano vi è chi cerca di affrontare la crisi, non la solita crisi ciclica, i cambiamenti e le evoluzioni del mondo di oggi con una politica rivendicativa decisamente datata, che poggia le sue fondamenta sul non trovare e non firmare mai accordi (vantandosene addirittura!!!).

Non firmare contratti di lavoro, cristallizzare un modello di stato sociale probabilmente non più sostenibile, continuando ad avere una visione di società statalista, dove pagano sempre i soliti noti, non può che determinare un incremento della tassazione (già ai vertici mondiali) ed un ulteriore balzo in avanti del debito pubblico. Questo è il metodo sicuramente più efficace per danneggiare i giovani, cioè il nostro futuro.

La CISL, la FIT, hanno scelto da tempo un'altra via, sicuramente più complicata e più difficile da seguire in prima battuta, ma che alla lunga paga.

Cercare fino all'inverosimile accordi, soluzioni innovative che tutelino il reddito del lavoratore e contemporaneamente non distruggano le aziende, sono gli elementi costitutivi il DNA della nostra organizzazione la quale non sarà mai la STAMPELLA di nessun governo di qualsivoglia colore.

(Da Stampella piuttosto lo sono stati programmi tv e giornali di una certa sx, che in campagna elettorale hanno aiutato "qualcuno" a recuperare consensi; stampella d'appoggio che invece ha (perso per volere proprio) qualcun altro che era partito come novità, ma poi appoggiandosi ai vecchi schemi partitici ha perso quanto di buono aveva seminato).

L'unica rappresentazione cromatica che noi conosciamo e riconosciamo è l'interesse dei lavoratori di questo grande paese.

Il recente accordo sulla produttività del novembre scorso ribadisce l'importanza ed il ruolo del CCNL, rafforza la contrattazione decentrata dando a questa una chiara delega su materie che incidono positivamente sulla produttività, quali la prestazione lavorativa, gli orari e l'organizzazione del lavoro e rende strutturale la detassazione del 10% sui salari di produttività, incrementando il limite di reddito dei beneficiari a €40.000 e riducendo i contributi a carico delle aziende fino al massimo del 5% della retribuzione, senza effetti sulla pensione del lavoratore; si tende così ad evitare i lunghi periodi scoperti di recentissima memoria.

L'accordo nel suo complesso non sminuisce assolutamente il ruolo del CCNL ed in tema di rappresentanza valorizza prepotentemente quanto contenuto nell'accordo del 28 giugno 2011, per arrivare a definire in via pattizia, e non per imposizione legislativa, le regole che tutti dovranno rispettare nelle relazioni sindacali. **(E' un ottimo accordo, vendiamolo bene in mezzo ai lavoratori e soprattutto non facciamo venderlo a chi non lo ha firmato!!!).**

Non si può, quindi, non condividere pienamente la scelta della CISL e della nostra Federazione di ricercare sempre, anche nella difficile ma suggestiva materia della contrattazione aziendale, quelle opportunità tendenti a generare nello scambio produttività / salario, flessibilità, welfare aziendale, nuove e migliori condizioni di tutela del lavoro, e quindi in definitiva dei lavoratori. Il tutto rispettando il dettame del mantenimento dei costi aziendali che viceversa vedrebbero causare una perdita di competitività

Possono essere possibilità, ad esempio, il miglioramento del rapporto produzione/produttività con annessa rivisitazione dello strumento della flessibilità in cambio di migliori e più moderni servizi

alle famiglie (tipo asili nido) o ad anziani in una società dove si vive di più e si va in pensione più tardi; come può essere una possibilità l'averlo, sempre attraverso l'imprescindibile strumento della contrattazione, nuove coperture sanitarie, così come già contemplato nel CCNL degli autostradali, o nella ultimissima estensione del CCNL della Mobilità area contrattuale AA.FF..

In ultimo, non certamente in ordine d'importanza, è certamente un'opportunità l'istituto della **previdenza integrativa che dovrebbe essere obbligatoria per tutti, alla luce dell'attuale sistema pensionistico**. Purtroppo però tra interessi lobbistici e diverse sensibilità sindacali, talvolta anche motivate dalla non approfondita conoscenza della materia di per sé molto complicata, la situazione attuale è decisamente deficitaria su questo versante; viceversa ai giovani, per la solidità del loro futuro, il SINDACATO dovrebbe spiegare che l'adesione al sistema di previdenza complementare è più importante, anche della stessa adesione all'organizzazione sindacale.

GIOVANI – DONNE – SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

Risulta imprescindibile ripetere, quanto prima, la bella iniziativa sui fondi pensionistici nei trasporti, calandola magari all'interno di una più articolata assise del coordinamento giovani FIT dell'Emilia Romagna.

In relazione a quanto appena dichiarato, colgo quindi l'occasione per esprimere il mio auspicio a che si intensifichino i momenti d'incontro del coordinamento giovani con e per la formazione sindacale, così da far metabolizzare a tutti che sono loro in assoluto, e non solo come enunciato astratto, il futuro dell'organizzazione.

Aldilà del riconoscimento del coordinamento giovani nel regolamento di attuazione allo statuto, la FIT E/R deve tendere a che esso analizzi le tematiche legate al proprio "mondo" e che coerentemente elabori nuove proposte operative propedeutiche alla crescita dell'organizzazione. Esso può e deve assurgere a ruolo di aggregatore concettuale anche di quei giovani che non sono ancora organici al mondo del lavoro.

Ciò detto, è auspicabile che il coordinatore giovani venga coinvolto in tutte le iniziative FIT ed invitato a tutte le convocazioni del C.G. FIT ER, qualora non ne faccia già parte, alla stessa stregua di quanto già in essere con il Coordinamento donne, strumento questo che va rafforzato e rinnovato.

Sono convinto, infatti, che un coordinamento donne più forte ed in generale una maggiore presenza femminile nella nostra organizzazione, sia sinonimo di migliori garanzie nell'applicazione delle tutele di parità salariali, di tutele nelle carriere e nella qualità della vita lavorativa e conseguentemente sociale. Essa potrebbe sicuramente aiutare a meglio coniugare l'attività lavorativa con l'attività post-lavorativa, problemi aziendali con quelli individuali e familiari, trovando soluzioni alternative ed innovative alle difficoltà che possono presentarsi nella propria realtà produttiva.

Compito di un'organizzazione sindacale è anche cogliere il valore aggiunto che può essere apportato da chi ha, per "natura" una sensibilità diversa, non imponendolo come fredda quota percentuale o altro, bensì valorizzandolo semplicemente come contributo di genere.

*A.D. 2013 in Italia ancora si muore **sul** lavoro, si muore **per il** lavoro.*

Come ebbe a dire qualche tempo fa il nostro amatissimo Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano è assolutamente ingiustificabile che cittadini/lavoratori di questo, che si vanta di essere uno tra i paesi più evoluti al mondo, possano non far ritorno alle proprie case, causa il decesso sul luogo del proprio lavoro.

Oggi le statistiche ci dicono che le morti sul lavoro sono calate, sono calate perché c'è più disoccupazione e si lavora meno. Non può essere che l'unico modo per morire meno sul lavoro sia lavorare meno.

La battaglia avverso gli incidenti mortali e non, sui luoghi dai lavoro, deve assolutamente essere un punto fondante di un SINDACATO che abbia la volontà di chiamarsi tale. Bisogna essere attentissimi nel vigilare affinché motivazioni inaccettabili, quali ad esempio la crisi economica, non abbiano a divenire un alibi utilizzato da datori di lavoro (eufemisticamente definibili poco sensibili) per fare economie, utilizzando lo strumento della rarefazione degli standard di sicurezza applicati.

La continua opera del legislatore ha reso le norme esistenti in materia di sicurezza sul lavoro decisamente congruenti alla problematica; purtroppo la catena in molti casi si rompe nel punto della spessissimo deficitaria, nonché colposa, conoscenza e conseguente errata applicazione delle stesse.

Diventa a tal fine fondamentale la (peraltro già prevista dalla legge) completa e puntuale informazione, preventiva ed in itinere, da trasferire al lavoratore.

Risulta del tutto inaccettabile che vi si ricordi di questo imprescindibile tassello del contesto lavorativo, solo quando si verifica l'evento tragico, o ahinoi addirittura luttuoso. Viceversa

programmare una formazione specifica per i lavoratori interessati dal ciclo produttivo e per chi ricopre ruoli che comportino la conoscenza di leggi e normative, spesso in continua evoluzione, non può non essere un atto organico alla gestione di qualsivoglia processo imprenditoriale.

Tutto ciò detto senza dimenticare che l'infortunistica nel mondo del lavoro acquisisce anche un forte impatto sulla socialità complessiva, sulla sfera emozionale da un lato e sulla generazione di consistenti costi per le casse dello Stato (ed anche delle aziende), dall'altra.

FORMAZIONE – DIRITTO DI SCIOPERO

Estendendo poi il concetto di formazione aziendale a quello tipicamente CISL della formazione sindacale del gruppo dirigente, possiamo affermare che la formazione deve essere continua e completa.

Soprattutto al ns. interno occorre metabolizzare, a tutti i livelli dell'organizzazione, che la formazione è necessaria alla luce dei temi da affrontare, se si vuole costruire un futuro gruppo dirigente al passo con l'evoluzione del mercato del lavoro o su altri temi come ad esempio la lettura di bilanci aziendali, la riforma pensionistica, sul corretto uso di strumenti di lotta e di protesta come lo sciopero (quindi è bene conoscere la normativa in tema di regolamentazione del diritto di sciopero nei trasporti).

Su quest'ultimo tema, ricordiamoci che esiste un disegno di legge che, aldilà di dichiarazioni preventive di adesione e di scioperi virtuali, non affronta con decisione il problema di fondo, che ben due leggi precedenti non hanno risolto, ma hanno, anzi, portato al contrario ad una proliferazione delle dichiarazioni di sciopero: non è previsto, al momento, un rigido sistema sanzionatorio per chi non rispetta gli accordi sottoscritti e non risolve il problema di riequilibrio di parità di pubblicità verso la gente sui motivi dello sciopero; un disegno di legge che non cerca di prevenire gli scioperi ma al contrario tende ad inasprire le regole per lo svolgimento dello sciopero (che è poi purtroppo quello che vuole anche l'opinione pubblica).

Qui voglio solo ricordare che, stando molto bassi ben oltre la metà degli scioperi dichiarati, almeno quelli di FILT-FIT-UILT, sono dovuti al mancato rispetto da parte delle aziende degli accordi liberamente sottoscritti e che nel contempo la stessa Commissione di Garanzia si è ben guardata dall'invitare le aziende a non usare comportamenti di mancato rispetto degli accordi.

ORGANIZZAZIONE FIT

Risulta certamente noto ai presenti tutti come la tornata congressuale in corso, abbia avuto gli albori in tempi decisamente anticipati rispetto a quelli canonici. Il tutto si è reso necessario per la corretta implementazione del processo di regionalizzazione della ns. federazione, certificato dalle assisi congressuali straordinarie di scioglimento prima e dalle assemblee congressuali territoriali dopo.

Quanto sopra è stato portato a compimento nella piena condivisione, anche in ottemperanza agli obblighi statutari della nostra organizzazione, del livello nazionale della Federazione Italiana Trasporti e della CISL regionale dell'Emilia Romagna.

Diversamente da quanto un osservatore eventualmente poco attento potesse pensare, tutto il processo non assume assolutamente il valore di un minimale MAQUILLAGE organizzativo, bensì, probabilmente anche andando oltre le desiderate dei dirigenti nazionali della CISL, noi (sottolineo noi) abbiamo mutato radicalmente l'aspetto organizzativo della nostra federazione regionale.

Con questo processo viriamo nettamente verso una maggiore visibilità, partecipazione/presenza laddove i problemi si generano e cioè nei posti di lavoro. Creando i Presidi in luogo delle vecchie FIT territoriali snelliamo la burocrazia delle stesse ed, accentrando la gestione amministrativa, siamo convinti di liberare risorse fresche da utilizzare ove più produttive. Eliminando mille rivoli di costi ridondanti quali Consigli Generali, Sindaci, estensione dei bilanci, senza ledere minimamente loro alcun diritto di titolarità contrattuale e di rappresentanza politica nei territori, nelle aziende e dentro la CISL, crediamo di aver ottimizzato la MACCHINA rendendola sicuramente più pronta rispetto alle sfide che ci si parano dinnanzi.

Pertanto, i Presidi l'unico onere che avranno sarà dedicare tutta la loro energia vitale all'azione sindacale di base, senza distrazioni o dispersioni di sorta.

*In definitiva possiamo dire, con profondo orgoglio, che grazie a tutti voi, al gruppo dirigente, alle diverse strutture della Federazione e soprattutto ai delegati tutti, **ci rinnoviamo**. Lo facciamo con un'ottica progressista, per predisporci alla complementarietà con altre Federazioni che svolgono servizi a rete e per ritornare allo spirito di vicinanza che ha mosso Giulio Pastore, con tutti i dirigenti storici della CISL, nell'atto della fondazione della nostra gloriosa organizzazione.*

I TRASPORTI IN EMILIA ROMAGNA

Perfettamente organici al panorama internazionale, anche se guardando il panorama nazionale dal punto di vista trasportistico siamo sicuramente una regione fortunata, stiamo vivendo quella che universalmente viene riconosciuta come la più grave crisi del dopoguerra, ulteriormente aggravata dal sisma della primavera del 2012, che sta determinando, se non già determinato, la cessazione di importanti realtà produttive storicamente presenti nel territorio emiliano romagnolo.

Nello specifico sono innumerevoli le imprese che operano nel settore della logistica e del trasporto merci che strette nella morsa della difficile situazione congiunturale da un lato e della concorrenza sleale di “pseudo- aziende” dall’altro sono costrette a cessare la propria attività, lasciando centinaia di famiglie con i soli e spesso insufficienti sostentamenti economici previsti, quando ne sussistono le condizioni, dagli strumenti di sostegno del reddito.

Capitolo a parte che merita un momento di riflessione più accurato e approfondito risulta essere, nel contesto appena menzionato, la sempre maggiore invasività del sistema mafioso/delinquenziale. Tale sistema oggi, in una situazione di forte restrizione del credito verso le imprese, ha la caratteristica di essere l’unico a possedere liquidità pronte da essere investite per acquisire aziende in difficoltà che diventano poi delle vere e proprie macchine di riciclaggio di proventi da attività illecite.

In questo, più che in altri momenti, assume valore ancor più rilevante, la sussistenza di una compiuta sinergia tra regione e periferia e che i territori raccolgano a fattore comune regionale le proprie specifiche esperienze intese anche come accordi che vanno a siglare. Tutto ciò in modo da poter costituire una comune banca dati tale da uniformare gli approcci alle diverse tematiche seguendo una linea comune, atta a meglio arginare le negatività del momento.

Sul versante del trasporto di persone sappiamo quanto sia importante l’integrazione modale che permetta l’interscambio tra le varie tipologie di trasporto; purtroppo sviluppare tale trasporto attraverso i processi di aggregazioni tra le diverse aziende operanti nel settore del Trasporto Pubblico Locale non è cosa facile. I troppi campanili nonché i molteplici interessi dei diversi partiti politici nell’ostinarsi a collocare ex propri rappresentanti, rendono assolutamente non competitive

queste aziende che poi per rendere i bilanci “digeribili”, non fanno altro che scaricare i costi sulla collettività.

La stessa Regione Emilia Romagna, pur condividendo con le OO.SS. il percorso di aggregazioni delle varie aziende presenti sul territorio, non ha vita facile con gli EE.LL. anche e soprattutto a causa della forte propensione a tutelare interessi/equilibri locali.

L’idea di fondo in merito alla riorganizzazione del TPL è di mirare a creare una maxi azienda, meglio se regionale (authority permettendo), che gestisca il trasporto persone in regione, in modo da creare una struttura che possa serenamente affrontare le sfide del mercato. Nella fattispecie si prefigura una struttura snella, che abbatta i costi generali e che riduca, o meglio ancora elimini, tutte quelle strutture ridondanti che drenano risorse, diversamente riallocabili in favore del servizio. Ad oggi (oltre la preesistente TEP) sono nate tre maxi aziende (SETA-TPER-START) che, per interessi non immediatamente riconducibili all’ottimizzazione del servizio ed al miglioramento dei risultati macroeconomici, continuano in molti casi a proseguire la loro gestione separatamente come le vecchie municipalizzate, scaricando tutte le intrinseche sul costo del personale d’esercizio, mettendo in sensibile difficoltà il Sindacato che li rappresenta.

Crediamo che non si possano continuare a chiedere rinunce “a senso unico”, che non si possa chiedere solo al personale di rinunciare a proprie specificità figlie di storiche mediazioni contrattuali, mentre gli accorpamenti ai vertici sembrano assumere il carattere di una semplice sommatoria algebrica dei singoli preesistenti apparati aziendali.

Abbiamo bisogno, i lavoratori hanno bisogno, i cittadini delle nostre città hanno bisogno di un piano serio, di un tavolo negoziale che riunisca tutti i soggetti a vario titolo interessati. Convocarlo non rientra certamente nei compiti assegnati al sindacato, questi può solo continuamente sollecitarlo nell’attesa, sinora vana, che la politica si assuma tale onere sapendo sin d’ora che il clima d’incertezza che circonda il comparto, dettato dall’ormai insostenibile situazione del mancato rinnovo del CCNL e dalla crescente riduzione dei trasferimenti di risorse economiche dal governo centrale, finisce per penalizzare regioni sostanzialmente virtuose quali l’Emilia Romagna e dove peraltro è in arrivo la gara per l’affidamento del servizio ferroviario regionale.

Regioni virtuose che l’attuale sistema di ripartizione economica penalizza fortemente, ripartendo con un meccanismo assurdo il 90% delle risorse sul dato storico e lasciando solo il 10% alla premialità; così le regioni che prendono i soldi per il TPL senza investirli continueranno a farlo e le

regioni, come la nostra che provano a dare un servizio decente ai cittadini ed investono (andando anche oltre) le risorse che arrivano dal centro sono ancora di più in difficoltà.

Sullo storico, purtroppo, si assegnano anche le risorse per il Servizio Ferroviario Regionale.

In merito alla gara invito la platea a leggere la Delibera regionale del 29 ottobre 2012, ove si prefigura un progetto di gara dove la regione dà e pretende molto:

affidamento del servizio 15 anni (con possibile proroga per altri 7), risorse annue per il servizio pari a 153 MLN di euro per oltre 18 MLN di treni/Km ed oltre 1 MLN di bus/km per servizi sostitutivi, lotto unico di gara, rinnovo del parco rotabili, garanzia interscambi, unica SpA che gestirà i servizi a partire dal 01/07/2015); all'interno della gara non sarà di facile risoluzione, anche alla luce della considerazione che ha l'establishment della regione Emilia Romagna del contratto della Attività ferroviarie, la problematica legata all'applicazione della clausola sociale e CCNL di riferimento (compito questo in capo alla nuova azienda subentrante).

Anche riguardo la delicatissima questione igiene ambientale, si segue la filosofia della creazione di una maxi azienda che faccia massa critica in modo da reggere il confronto con i grossi operatori stranieri del settore. Interessanti sembrano essere le strutture a scavalco di regione; ben venga inoltre la verticalizzazione di HERA impegnata nel fare Divisioni per Filiera.

La problematica più stringente da affrontare al momento, non può non essere quella legata all'uso selvaggio dell'esternalizzazioni che le due grandi multi utility hanno attivato e continuano ad attivare principalmente nel settore della raccolta.

Il gruppo IREN, ed in parte anche HERA, ha proceduto, talvolta nel passato, forse per l'assenza di opposizione al tavolo sindacale di trattativa, ad esternalizzare quote di raccolta che in città come Parma si attestano intorno al 75 % del valore generale (Reggio Emilia e Piacenza sono appena al di sotto), quota spropositatamente al di fuori dei limiti previsti all'art. 8 bis del CCNL di riferimento.

La volontà ferrea come FIT, che ha generato in qualche caso anche qualche sottile distinguo nell'ambito della nostra organizzazione confederale, di riappropriarci della completa titolarità del ruolo categoriale della contrattazione ci ha permesso di sottoscrivere, in sede regionale e territoriale, importanti accordi sempre in completa sintonia con la nostra Segreteria Nazionale.

Questa linea di condotta ci ha consentito, ci consente e sono sicuro ci consentirà ancora meglio di svolgere un ruolo centrale, rinvigorendo i pur già importanti dati associativi all'interno delle due grandi multi utility.

Alla stessa stregua ritengo si stia egregiamente ricoprendo il ruolo di difensori dei diritti del lavoro e dei lavoratori anche in quelle aziende di dimensioni importanti come ad esempio quelle del gruppo Aimeri, dove ci sono problemi più forti, dove la crisi si avverte maggiormente e dove sussistono seri problemi di tenuta futura a causa degli ormai gravissimi ritardi nei pagamenti dei servizi da parte dei Comuni.

Passando al comparto stradale, non posso esimermi dal constatare come in ANAS si continui a vivere una situazione disastrosa dal punto di vista delle risorse sia umane e sia economiche (senza previsioni di miglioramenti nel breve/medio periodo), nonostante Bologna sia un punto strategico per i collegamenti nord-sud. Nel compartimento operano 124 lavoratori, ma l'assurdo è che, per limiti di spesa e per il notevole calo di risorse assegnate al compartimento, non vengono adeguati gli organici del personale su strada e della sala operativa, con conseguenti ripercussioni per la collettività in termini sia di sicurezza della circolazione e sia economici, in quanto limitazioni e rallentamenti vari abbassano la velocità commerciale delle merci, oltre che delle persone. A livello di R.I. le colpe vanno qui ripartite, ci troviamo da una parte una dirigenza impreparata, poca incline alla contrattazione (un dato storico dell'ANAS in ER, almeno nell'ultimo decennio) ed una cattiva gestione delle poche risorse umane disponibili, dall'altra parte una folta rappresentanza di sigle sindacali (formate talvolta anche da un singolo iscritto) che svolge un'attività sindacale molto "personalizzata". In questa situazione vi assicuro che non è facile fare attività sindacale, pur essendo il primo sindacato in termini di iscritti, ma ci proviamo e ci proveremo sempre a portare avanti le nostre idee ed a tutelare gli interessi dei nostri iscritti.

Il porto di Ravenna, in virtù della sua posizione geografica storicamente ha rappresentato, e rappresenta, una sede importante per gli scambi delle merci nel mediterraneo e con il medio ed estremo oriente; la crisi chiaramente ha colpito anche qui, come quasi tutti gli scali nazionali.

Recentemente sono stati destinati una serie d'investimenti per abbassare i fondali e permettere a navi di maggiori dimensioni di approdare, e quindi individuare nuove quote di traffico.

Il rinnovo contrattuale, in questa particolare fase, non è sicuramente facile in quanto deve reggere le sfide sempre più estreme poste dal mercato (pena la sua definitiva marginalizzazione nel sistema internazionale), salvaguardando i trattamenti economici e normative che tutelano le condizioni dei lavoratori; confidiamo che questa nuova sfida sia percepita anche dalle aziende come priorità per rispondere alla crisi con regole comuni e condivise, e come un'opportunità.

Sul fronte sicurezza è importante sottolineare il lavoro svolto dal nostro rappresentante sulla stesura del nuovo protocollo, che ha attribuito nuove competenze agli RLS di sito portuale, allargandone anche gli ambiti di giurisdizione e sulle linee guida di riferimento per tutti gli operatori terminalisti.

Nel Trasporto aereo a parte la situazione Alitalia che condiziona tutto il panorama nazionale, a livello regionale è chiaro ormai a tutti che ci sono troppi aeroporti (anche se Forlì è in fase di liquidazione e fa fatica a chiudere ed a trovare un nuovo gestore, con ricadute occupazionali, indotto compreso, di quasi 150 persone, lasciando fuori dal conteggio le ricadute su forze dell'ordine e vigili del fuoco). Credo che sarebbe cosa buona che nel sistema aeroportuale regionale le scelte fossero effettuate dal mercato dei vettori e che la politica aiutasse, e non condizionasse più di tanto queste scelte, insomma senza correre il rischio di distruggere quello che c'è di buono.

In tutta l'attività sindacale che svolgiamo voglio ringraziare segretari, attivisti, collaboratori, tutti quanti voi che col vostro lavoro quotidiano permettete alla FIT ER, che ho l'onore di rappresentare, di affermarsi e portare avanti le idee e le proposte della CISL; siete voi gli artefici di tutto questo, ancora grazie.

LA FEDERAZIONE DELLE RETI

Dopo aver brillantemente concluso il percorso d'integrazione tra i vari settori dei trasporti la FIT si prepara ad una nuova sfida che al termine del suo percorso porterà alla nascita della Federazione delle Reti CISL.

Una nuova grande Federazione che aggogherà, come prevede il Patto Federativo siglato a Reggio Calabria in data 13/09/2012, la FLAEI CISL e la FISTEL CISL e la FIT CISL; insieme agli amici delle Federazioni appena citate siamo chiamati a mettere a fattor comune le esperienze indipendentemente maturate negli anni. L'operazione non vuole e non sarà una mera sommatoria algebrica ma nella seppur complicata gestione del processo di accorpamento, sono fiducioso che tale "creatura" possa veder la luce in tempi sensatamente compatibili; riuscita del progetto che sarà decisamente coadiuvata dagli ottimi rapporti interpersonali tra il sottoscritto e gli amici Stefano e Massimo, nonché tra le categorie.

La Federazione delle Reti non è una semplice operazione congressuale, è piuttosto la risultante della convinzione di chi vuole essere partecipe di questa nuova realtà all'interno del panorama CISL (che solo in Emilia Romagna ad oggi aggregherebbe qualcosa come oltre 9200 iscritti); una massa critica importante, come importante sono gli investimenti, circa 500 MLD di euro, che secondo la UE ruoteranno attorno alle reti in Europa.

Rispetto ai nostri amici, come FIT partiamo avvantaggiati, in quanto veniamo dall'appena completato processo d'accorpamento tra gli ex sette settori presenti nella FIT.

Vogliamo iniziare questo nuovo percorso con FLAEI e FISTEL definendo, insieme, un programma formativo su temi comuni e trasversali; la USR Emilia Romagna non potrà che svolgere un importante ruolo di coordinamento nella definizione del processo.

Un programma futuro che dovrà abituarci a vederci lavorare insieme ed a confrontarci, seppur nel rispetto delle proprie specificità e delle proprie conoscenze contrattuali.

Insomma, noi ci siamo, ci siamo per camminare insieme, costruire e migliorare insieme il futuro della CISL, del paese e soprattutto per restituire fiducia nel futuro ai giovani.

GRAZIE A TUTTI , VIVA LA FIT e VIVA LA CISL