

RELAZIONE A CURA DEL SEGRETARIO GENERALE
MAURIZIO MAROZZI IN OCCASIONE DEL
X CONGRESSO FIT CISL LAZIO

“HOTEL ANTONELLA”, POMEZIA (RM) - 12 e 13 MARZO 2013

• **IL CONTESTO SOCIALE, POLITICO ED ECONOMICO ATTUALE.**

Il 2013, oltre che per il Nostro X Congresso Regionale, lo ricorderemo senz'altro anche per via di altri numerosi avvenimenti, tutti di enorme portata, che lo stanno caratterizzando fin da questi primi mesi.

Indubbiamente l'evento che più ha avuto un forte impatto sulla vita e sulla coscienza di tutti noi sono state le dimissioni annunciate l'11 febbraio scorso da Papa Benedetto XVI e poi rassegnate a far data dal 28 febbraio. Chi si sarebbe mai aspettato una cosa del genere? Addirittura dobbiamo tornare indietro fino al 1294 per trovare un'altra rinuncia al Pontificato, ad opera di Celestino V.

L'inatteso congedo di Benedetto XVI, pur creando un vuoto, rappresenta tuttavia un segnale di grande responsabilità e coraggio nei confronti di tutta l'umanità.

Con molta umiltà e di fronte ai tempi che stanno cambiando, con la Chiesa Cattolica attraversata da problematiche enormi, il Papa ha ammesso di non farcela, di non avere più quell'energia necessaria per governarla. Da qui la scelta responsabile dell'Uomo prima di tutto, e poi del Papa, di lasciare il Pontificato ad una guida più forte, cosa che sicuramente cambierà il volto della Chiesa, ma che al tempo stesso la rafforzerà.

Questa capacità di farsi indietro non essendo più in grado di adempiere in modo responsabile alla propria missione, dovrebbe essere di insegnamento per tutti noi e soprattutto per tutti coloro che svolgono compiti al servizio del prossimo, a partire dalla classe politica.

Non è mai facile riconoscere le proprie debolezze e con estremo valore farsi da parte.

Tra l'altro, l'inizio dei lavori del Conclave per l'elezione del nuovo Pontefice coincide con l'apertura pomeridiana del nostro Congresso e sicuramente, anche per questo motivo, lo ricorderemo a lungo. In Italia, purtroppo, oltre ad essere senza Papa, siamo pure senza Governo e, a breve, anche senza Presidente della Repubblica.

Le recenti elezioni politiche del 24 e 25 Febbraio scorso, complice l'attuale sistema elettorale, non hanno infatti prodotto una maggioranza netta e in grado di governare stabilmente il Paese. Il risultato della tornata elettorale, oltre a non aver prodotto alcun vincitore, ha evidenziato più grande che mai la voglia di cambiamento e di trasparenza nelle Istituzioni ed in tutti i settori della Società da parte del popolo italiano.

E' emersa la legittima aspirazione affinché la Politica torni ad occuparsi dei problemi dei cittadini ed a trovare le risposte adeguate ai problemi economici e sociali che attanagliano il Paese.

La classe dirigente, pertanto, dovrà saper leggere il segnale forte e inequivocabile arrivato dalle urne, assumendosi le proprie responsabilità e facendolo anche in fretta, perché non c'è più tempo da perdere.

L'ondata populista e di protesta, sapientemente cavalcata in questo particolare momento storico, rappresenta inoltre un campanello di allarme anche per l'Unione Europea, che negli ultimi anni ha chiesto sempre e solo sacrifici, in un'unica direzione, con il fine di assicurare i mercati ma disinteressandosi dell'economia reale.

Non dimentichiamoci, infatti, che soprattutto il mondo Occidentale deve far fronte al perdurare della crisi finanziaria esplosa in modo evidente nell'estate del 2007, con la cosiddetta bolla dei mutui "Subprime".

Com'è normale che sia, in un'economia globalizzata e in cui i mercati risentono delle tensioni mondiali, la crisi dal mercato statunitense si è progressivamente estesa sugli altri mercati finanziariamente evoluti, in particolare in Italia.

Dall'allora fino ad oggi, purtroppo, la parola "**CRISI**", senza soluzione di continuità, ci accompagna e ci influenza in tutte le nostre vicende quotidiane, sia lavorative che familiari.

Tuttavia, se negli anni passati la preoccupazione maggiore è stata quella di contenere l'eccesso di liquidità, dovuto a tassi di interesse molto bassi e con elevate possibilità di accesso al credito per tutti, oggi il problema è esattamente l'opposto, ovvero manca la liquidità necessaria, ci sono meno soldi per alimentare i consumi e di conseguenza l'acquisto di beni e servizi, con il risultato che tutti noi conosciamo sulla produzione industriale. Quanto appena descritto, poi, viene aggravato dal fatto che

le banche non concedono più prestiti per via della scarsa fiducia nel sistema economico e produttivo del Paese.

Tale crisi di liquidità si trasferisce principalmente su famiglie e imprese, che sono i soggetti più colpiti da questa crisi mondiale.

I settori dell'economia reale più sostenuti dal credito al consumo, infatti, sono quelli che ne pagano per primi le conseguenze, con l'effetto, che è sotto gli occhi di tutti, di trovarci di fronte una profonda crisi globale fatta di continui fallimenti, ristrutturazioni e chiusure da parte delle imprese, anche di medie dimensioni e con una lunga tradizione storica alle spalle (mi viene in mente il caso del marchio Richard Ginori). Non di rado, poi, capita di assistere a fusioni spesso dettate da questioni di sopravvivenza industriale (ad es. i Grandi Gruppi Automobilistici) oppure a delocalizzazioni della produzione al fine di abbassare i costi o, ancora, a riduzione della capacità produttiva, attivazione di contratti di solidarietà, cassa integrazione, mobilità e licenziamenti.

E, purtroppo, troppo lungo ancora potrebbe essere l'elenco.

I dati sull'occupazione e sull'inflazione, in particolare, diventano un segno tangibile di come la crisi si stia propagando all'economia reale.

Questa dunque è la situazione economica in cui si trova oggi il mondo occidentale e l'Italia non fa certo eccezione. Per uscire dalla crisi servirebbero serie e mirate politiche di bilancio, coordinate a livello europeo, per ridare quello slancio oggi più che mai necessario per l'economia, favorendo altresì la ripresa dei consumi, l'abbassamento delle imposte per lavoratori dipendenti, pensionati e imprese, il rilancio degli investimenti e delle esportazioni, oltre a politiche collegate di lotta all'evasione, di innovazione e di sviluppo di nuovi posti di lavoro.

Purtroppo però l'Italia, per quanto ci riguarda, sconta la crisi e fatica a ripartire soprattutto per due motivi particolari, tra loro strettamente connessi e pertanto in grado di influenzarsi a vicenda: da un lato risulta sempre più alto e quindi insostenibile il rapporto tra ***“Debito Pubblico e Prodotto Interno Lordo (P.I.L.)”***; dall'altro, il Paese deve quotidianamente cercare di frenare le continue fluttuazioni al rialzo dell'ormai tristemente famoso ***“SPREAD”***, ovvero il differenziale di rendimento tra i Nostri Titoli di Stato e quelli della migliore economia europea di riferimento, che attualmente è rappresentata da quella tedesca.

Ecco, quindi, che diventa più che mai indispensabile trovare misure in grado di contenere questi due parametri, direttamente correlati, perché altrimenti il nostro Paese difficilmente uscirà dalla crisi e sarà quindi in grado di rilanciarsi.

Il tutto, inoltre, facendo attenzione a non sottovalutare anche il rapporto tra **“Deficit e Prodotto Interno Lordo (P.I.L.)”**; secondo il Patto di Stabilità, che è l'accordo che sta alla base dell'Euro, tale rapporto non deve superare il 3%.

In particolare, avere alti livelli di **“Debito Pubblico”** e **“SPREAD”**, oltre ad esporci al rischio bancarotta, è sinonimo di poca affidabilità sui mercati finanziari e quindi di scarsa fiducia da parte degli investitori nel Paese. In questa situazione, il pericolo maggiore è rappresentato dall'aver pochi margini a disposizione per attuare scelte responsabili di politica economica e fiscale, che siano in grado di reperire le risorse necessarie per investire in Infrastrutture, Sanità, Trasporti, Istruzione, Energia e Ambiente, ovvero su tutti quei fattori che sono necessari per far crescere una Nazione e renderla competitiva a livello mondiale.

Lo scenario appena descritto è quello che aveva il nostro Paese nel Novembre 2011, allorquando si è insediato il Governo Tecnico di Mario Monti e lo **“SPREAD”** superava di gran lunga i 550 punti percentuali, ovvero quei livelli insostenibili a cui mi riferivo in precedenza e che hanno reso necessaria l'attuazione di drastiche misure di politica di bilancio, fortemente restrittive.

Tali politiche, però, necessarie ma connotate da eccessivo rigore, hanno generato molteplici effetti, su tutti una notevole contrazione della spesa pubblica, con tagli lineari soprattutto sui servizi essenziali e sul welfare collettivo, cioè su tutto ciò che risulta essere di primaria importanza per il cittadino.

In aggiunta, tali misure hanno prodotto un forte aumento della tassazione sui contribuenti, il cui reddito è quindi diminuito, provocando a sua volta una contrazione della domanda e quindi dei consumi e degli investimenti, con ripercussioni negative su tutta l'economia.

Per dare un segnale forte ai mercati, poi, sono state attuate alcune riforme di natura strutturale, spesso in fretta e senza il preventivo e necessario confronto con le OO.SS., che hanno segnato e segneranno per molto tempo non solo il nostro presente, ma anche il futuro delle giovani generazioni. Mi riferisco, in particolare, alla **“Riforma delle Pensioni Monti - Fornero”**, che ha spostato e non di poco il traguardo della pensione oltre ad aver generato la problematica **“ESODATI”**, ma anche alla **“Riforma del Mercato del Lavoro”** o, ancora, all'introduzione dell'**I.M.U.** sulla prima casa, tanto per citarne alcune delle più importanti e di notevole impatto su ciascuno di noi.

Quello che dunque chiediamo a gran voce al nuovo Governo, sebbene senza una maggioranza qualificata, è di invertire la rotta fin da subito e con continuità per i prossimi mesi e anni, varando serie politiche che oltre al “RIGORE” contemplino le tanto annunciate e mai praticate “EQUITA’ e

CRESCITA", in modo tale da far ripartire quanto prima il Nostro Paese e ridargli quella dignità che merita.

E' notizia di questi giorni che l'Italia si classifica al dodicesimo posto nell'Unione Europea, ben al di sotto della media dell'Eurozona, per quanto riguarda il livello dei salari.

Un risultato non proprio edificante e che i lavoratori italiani, insieme alle loro famiglie, non meritano di certo.

- **POSSIBILI AMBITI DI INTERVENTO**

Tra le questioni prioritarie da affrontare con fermezza, il nuovo Governo, se mai si formerà, non potrà certo prescindere dal perseguire quella stabilità politica e soprattutto partitica che è mancata ai recenti Esecutivi per governare in modo equilibrato il Paese, perché la frammentazione e il caos istituzionale a cui abbiamo assistito in questi ultimi anni è un qualcosa che non può e non deve più verificarsi.

Certo, come dicevo poco fa, i recenti risultati elettorali non lasciano molto tranquilli in tal senso, ma l'auspicio è che attraverso un controllo reciproco e larghe intese le forze parlamentari si impegnino ad orientare l'attività politica davvero al servizio del cittadino, per rendere più stabile il Paese e rassicurare così anche i mercati e la stessa Europa, che ci guarda con apprensione.

Oggi più che mai, infatti, c'è bisogno di coesione, di responsabilità, di atti e fatti che siano concreti, immediati e soprattutto che mettano al centro il bene comune.

Bisogna tornare a pensare prima di tutto al benessere della collettività e non ad interessi di parte, favorendo con azioni, e non solo a parole, la ripresa del Paese, dei consumi e dell'occupazione. Si deve governare per il popolo e non per se stessi, eliminando la contrapposizione a priori e lavorando con unità di intenti.

La classe politica deve tornare in mezzo alla gente, ricominciando dai quartieri a ricostruire quel rapporto diretto e indispensabile con i cittadini, che meritano più ascolto, attenzione e risposte certe, non solo in campagna elettorale.

E' importante ricreare la coscienza delle Istituzioni Politiche, riorganizzare cioè il tessuto istituzionale e politico del Paese per dare avvio ad una nuova fase "Costituente" che contribuisca per davvero allo sviluppo e alla crescita, frenando al contempo sprechi e inefficienze.

In quest'ottica, due sono i passaggi di natura prettamente istituzionale che ritengo fondamentali da affrontare nei prossimi 5 anni di governo. Il primo è senza dubbio la riforma del **Titolo V della Costituzione**, per ridare allo Stato la competenza esclusiva e il ruolo centrale che gli appartiene, perché la Legge sul "Federalismo", così come è concepita, serve più agli interessi particolari che a quelli generali, generando conflitti di attribuzione tra i poteri dello Stato, costando tanto in termini di spesa pubblica e producendo poco in termini di contenuti e risultati concreti.

Le Regioni, in particolare, vanno profondamente riformate e snellite, con l'obiettivo di renderle più controllate e circoscritte all'Amministrazione locale.

Un'altra tematica, poi, che andrà affrontata con rigore e coscienza è la riforma delle Legge Elettorale, conosciuta non a caso come **"Porcellum"**, che non prevede meccanismi di voto in grado di esprimere maggioranze nette e assolute, come peraltro abbiamo avuto modo di constatare recentemente. Inoltre, tale sistema elettorale, prevedendo liste bloccate dove in luogo delle preferenze vengono privilegiate le nomine, fa sì che per l'elezione dei Parlamentari si debba far riferimento esclusivamente alle scelte e alle graduatorie stabilite dai Partiti e non alla reale volontà popolare.

Si devono perciò ricreare le condizioni per un cambiamento culturale che metta al centro temi come la solidarietà, il rispetto, la moralità, la democrazia, la comunione di intenti e il senso di appartenenza ad uno stato e a dei valori comuni, mettendo da parte quell'eccessivo **"Individualismo"** che domina nella società contemporanea globalizzata e che spesso, pur nella dovuta laicità dello Stato, ci fa tralasciare quei principi cristiani di vicinanza al prossimo e verso chi sta peggio di noi.

In questo ambito, uno spazio fondamentale va riservato ai Giovani, che sono il motore pulsante del Paese e che per troppo tempo sono stati valorizzati nelle intenzioni ma non nei fatti.

Per quanto riguarda la nostra categoria dei Trasporti, dei Servizi e di Igiene Ambientale, un buon esempio che la Politica potrebbe e dovrebbe finalmente dare sarebbe quello di uscire dai Consigli di Amministrazione delle Aziende pubbliche e di quelle a partecipazione pubblica, al fine di evitare gestioni legate al mandato politico e prive di seri progetti di natura industriale. Su questo, tuttavia, ritornerò in seguito. Al momento, mi preme sottolineare che, a differenza di quanto accade nel settore Privato dove l'unico scopo è il lucro, nell'ambito Pubblico, invece, l'obiettivo deve essere quello di reinvestire gli eventuali ricavi nel miglioramento dei livelli qualitativi e quantitativi di servizio offerto alla cittadinanza. Per far ciò, è tuttavia necessario che anche le Aziende Pubbliche si riorganizzino dal punto di vista industriale eliminando sprechi ed inefficienze, in maniera tale da essere in grado di competere con le realtà private e con il mercato in senso più ampio.

Passando invece ad analizzare aspetti più prettamente legati al mondo del lavoro, gli interventi da attuare nell'immediato per avere un effetto reale sui consumi e rilanciare così l'economia sono rappresentati, in primis, dal cambiamento dell'attuale sistema fiscale, per alleggerire il peso che al momento grava soprattutto su lavoratori dipendenti, pensionati ma anche imprese; gli eccessivi aumenti tributari (**IRPEF ed IRAP**) di questi ultimi anni, infatti, hanno appesantito in modo insostenibile la pressione fiscale esclusivamente su questi soggetti, raggiungendo livelli che non sono minimamente confrontabili con la tassazione vigente nei maggiori paesi europei.

L'unica conseguenza che ha prodotto un sistema fiscale così strutturato è stata quella di aumentare gli effetti recessivi per il paese, suddividendo la popolazione sempre di più tra pochi ricchi che hanno tanto, e tanti poveri che hanno sempre meno, togliendo di fatto di mezzo la classe media.

Va bene una politica del rigore per ridare credibilità a livello europeo e fiducia ai mercati, ma non si può sempre intervenire sul lavoro e sulla produzione, ci sono ampi margini per recuperare risorse, magari attingendo alle rendite sui grandi patrimoni finanziari e immobiliari oppure attuando delle serie politiche di lotta all'evasione tributaria e all'inflazione.

Troppo scontato, poi, ricordare come una riduzione del numero dei Parlamentari o l'abolizione totale del finanziamento pubblico ai Partiti costituirebbero già un tesoretto più che sufficiente per dare respiro ai conti pubblici, permettendo così a tutti noi di guardare al futuro con più tranquillità, ma purtroppo fino ad oggi ciascuna coalizione politica, di ogni colore, si è ben guardata dall'affrontare seriamente l'argomento.

Come ricorda continuamente il Nostro Segretario Generale Raffaele Bonanni, nell'ambito dell'apparato statale costituisce un grosso spreco di soldi pubblici il mantenimento di sovrastrutture che oggi non hanno più ragione di esistere. Mi riferisco alle Province e alle Comunità Montane, tanto per fare un esempio, la cui mancata abolizione è un altro fallimento della nostra classe politica.

Un ulteriore aspetto da eliminare è la corruzione dilagante nella Pubblica Amministrazione, che ormai è strutturata nel sistema e non dà né fiducia né speranza a chiunque voglia investire nel nostro Paese. Bisogna, anche in questo caso, invertire assolutamente la rotta e cambiare il modello organizzativo dello Stato, alla radice, per rilanciare davvero la crescita dei salari e dell'occupazione.

Per far ripartire l'economia, gli investimenti e quindi i consumi, si devono infatti innanzitutto ricreare le condizioni infrastrutturali all'interno del Paese, agevolando l'innovazione dei processi produttivi e tecnologici nel mondo del lavoro e dell'impresa, sviluppando una politica che sia orientata alla trasparenza e al perseguimento di interessi comuni e ponendo le basi per realizzare, quindi, quei fattori di competitività che sono in grado di bloccare gli effetti recessivi della crisi e l'inflazione, che ci portiamo dietro fin dai tempi del passaggio dalla Lira all'Euro.

- **COMPITI DEL SINDACATO IN GENERALE E DELLA FIT - CISL LAZIO IN PARTICOLARE**

Indubbiamente c'è tanto da fare e molte sono le sfide sociali da affrontare nell'immediato. Nell'ambito di ognuna di esse, è però di fondamentale importanza che sia presente e ben definito il ruolo attivo del Sindacato, che non deve assumere una posizione di sola critica verso ciò che non va, ma deve anche e soprattutto essere in grado di guidare il rilancio del Paese stando in prima linea, con proposte concrete.

Dobbiamo uscire fuori dagli schemi che ci vedono soltanto come rappresentanti dei lavoratori nelle varie categorie produttive e delle loro istanze di natura economica e lavorativa.

Il Sindacato è questo ma anche molto di più.

Oggi più che mai è necessario svolgere quel ruolo di collante sociale tra la politica e i cittadini, a tutela del welfare sociale, ***proprio perché il Sindacato è nato per stare in mezzo alla gente, nei posti di lavoro ma anche per strada.*** Un esempio è la nostra rete di servizi, che non si limita al mondo del lavoro ma tende ad includere tutte le fasce della popolazione, soprattutto le più deboli, sulle cui spalle gravano in maniera evidente gli effetti recessivi della crisi.

Ci vuole, quindi, un Sindacato Responsabile che si faccia carico dei problemi e delle emergenze generali, causate molto spesso proprio dall'incuria e dall'incapacità delle Istituzioni Politiche.

Accanto a questi aspetti, è tuttavia fondamentale non trascurare quello che è il tratto distintivo della Nostra Organizzazione ma anche della Nostra Federazione, ovvero la capacità di contrattare, sia con le Aziende che con le Istituzioni, su ogni tavolo e su ogni argomento.

Non c'è Sindacato se non c'è Contrattazione e questo è nel D.N.A. della CISL.

Il Modello di contrattazione da portare avanti deve essere un modello libero da vincoli e condizionamenti, quindi autonomo, volto a ricercare il dialogo con le controparti allo scopo di ottenere il miglior risultato possibile.

La finalità ultima deve essere sempre il benessere dei lavoratori e delle loro famiglie, ma non si deve mai prescindere, nello svolgimento dell'azione sindacale, da quel senso di Responsabilità che da sempre è un'altra peculiarità della Nostra Organizzazione, a maggior ragione in presenza di una grave crisi economica e occupazionale come quella descritta in precedenza.

Con orgoglio, ribadisco che la CISL è il Sindacato della Concertazione e quindi della Contrattazione e della Comunicazione.

Fare attività sindacale cercando di ridurre i livelli di conflittualità e assumendo decisioni che tengano conto delle richieste e dei punti di vista di tutte le parti coinvolte non ci deve far vergognare ma deve essere un ulteriore motivo di orgoglio e di appartenenza alla Nostra Sigla, senza poi avere paura di sottoporsi a verifica tra i lavoratori e misurarsi con le loro istanze.

La CISL ha ampiamente dimostrato di essere in grado di firmare accordi importanti e con validità **“erga omnes”**, anche quando altri abbandonano il tavolo con motivi pretestuosi. Ben vengano allora accordi come quello dello scorso 16 novembre 2012 su produttività e competitività, tanto per citare un esempio recente e lampante di quello che dico, sebbene nel prossimo futuro sarebbe auspicabile recuperare quell'unità sindacale che negli ultimi tempi è spesso venuta meno e non per causa nostra.

Personalmente mi trovo in disaccordo a sottoscrivere accordi separati perché sono fermamente convinto che l'unione costituisca la vera forza in ogni ambito, non solo in quello contrattuale e sindacale in genere.

In quest'ottica ritengo che anche la FIT CISL Lazio, come Federazione Italiana dei Trasporti, possa e debba dare il proprio fattivo contributo per mettere al centro dei propri progetti e ambiti sindacali la contrattazione, l'occupazione, la sicurezza, la tutela economica, la rappresentanza e la formazione.

In prospettiva, quindi, diviene un obiettivo prioritario della nostra Federazione contribuire allo sviluppo di una seria **“Politica dei Trasporti”, sia Nazionale che Regionale**, che tuttavia, per definirsi tale, necessita una volta per tutte di una riforma strutturale del comparto in ogni suo ambito, dalla mobilità al settore ambientale e dei servizi.

Il punto di partenza, però, non può non essere la certezza delle risorse e degli investimenti infrastrutturali, unitamente alla lotta agli sprechi e alle esternalità.

Come Federazione del Lazio, insieme alla Struttura Nazionale, abbiamo però preso atto che per affrontare queste sfide e poter dire con forza la nostra, è tuttavia necessario dare il buon esempio procedendo ad una riorganizzazione che interessi in modo organico e dall'interno innanzitutto la nostra stessa Federazione, in una prospettiva di adeguamento ai tempi correnti.

Ad oggi, infatti, non è fuori luogo dire che la FIT CISL possa essere paragonata ad una sorta di piccola Confederazione per via della pluralità di Aree Contrattuali che la caratterizzano, ciascuna con una propria specificità, ma in alcuni casi anche con svariati ambiti di omogeneità.

Per questo motivo e in un'ottica di razionalizzazione delle poche risorse a disposizione, sia umane che economiche oltre che di natura contrattuale, ritengo tuttavia maturi i tempi per porsi come obiettivo il perseguimento di C.C.N.L. il più possibili unici, in base alla peculiarità di ciascun settore.

Perseguire da qui a breve l'avvicinamento contrattuale e l'integrazione di settori produttivi simili, allo scopo di migliorare la cooperazione, le economie di scala, la solidarietà intercategoriale e avere quindi maggiori opportunità in termini di esperienze negoziali, è la nostra sfida per il prossimo futuro.

In questo modo, infatti, sarà più facile estendere ad un numero maggiore di lavoratori le giuste tutele in termini occupazionali e retributivi, soprattutto nei casi di aziende in crisi. Attraverso forme di integrazione si possono favorire il contenimento dei costi e l'aumento della redditività, senza tralasciare il vantaggio derivante dalla maggiore possibilità di attuare forme di riconversione produttiva da parte delle imprese e di mobilità professionale da parte dei lavoratori, ognuno con un proprio "Know how" da mettere a disposizione del prossimo.

La nostra stessa Federazione, come dicevo, per gestire questi processi di accorpamento nel medesimo comparto ed avvalorare la scelta di cambiare in questa direzione, ha già da tempo sposato questa tesi al proprio interno, con la nascita dei "Dipartimenti" in luogo dei vecchi e separati "Settori", a completamento del processo di *Mono - Composizione*. Bisogna ragionare in termini Macro, se si vuole sopravvivere e competere con il mercato del lavoro che si sta affermando nei Paesi dell'Europa occidentale.

E' chiaro che uno sviluppo del genere richiede i suoi tempi per essere realizzato, ma è importante avere in mente, fin da subito, quelli che sono gli obiettivi e le finalità da perseguire.

In questo senso, un esempio lampante è costituito dal "Dipartimento della Mobilità", su cui noi come FIT Lazio crediamo molto e alla cui definizione operativa stiamo lavorando, anche alla luce dell'esperienza consolidata a livello di Struttura Nazionale. Ma altri esempi calzanti di progressivo avvicinamento dei contratti li potremmo portare anche con riferimento al "Trasporto Aereo", sulla base dell'esperienza vissuta per quanto concerne le attività aeroportuali, oppure in relazione al "Contratto dell'Igiene Ambientale e del Merci-Logistica-Cooperazione".

Riguardo alla tematica della riorganizzazione interna, come FIT CISL del Lazio, un primo passo in tal senso è stato compiuto da poche settimane: il 28 dicembre scorso, sempre presso questa struttura alberghiera, si sono svolti dei "Consigli Generali" straordinari delle ormai ex FIT Territoriali di Frosinone – Latina – Rieti e Viterbo, che hanno sancito la loro abolizione e la contestuale trasformazione in Presidi Territoriali.

Questa operazione è stata ideata in conformità ai principi indicati dalla Nostra Confederazione in materia di riduzione delle spese in termini generali e delle sovrastrutture più in particolare, con il fine

più complessivo di operare uno snellimento di tutta la struttura regionale, rendendola così più efficiente ed efficace.

A tal proposito, si parla oggi di "Regionalizzazione".

La nostra Federazione ha sempre riconosciuto e sempre riconoscerà l'importanza che rivestono i territori per la Struttura Regionale e gli enormi sacrifici dei delegati che vi operano quotidianamente e in prima linea, per questo il riassetto organizzativo che la FIT CISL Lazio ha prefigurato, in linea con le indicazioni della Struttura Nazionale, è stato teso a creare dei Presidi che, pur essendo snelli e liberi da vincoli statutari, garantiscano tuttavia una maggiore presenza sui territori e quindi una maggiore vicinanza alla gente.

Dal risparmio realizzato con la suddetta ristrutturazione, infatti, sarà possibile garantire maggiori risorse a disposizione dei delegati che, operando in sinergia con la Struttura centrale, potranno in tal modo dare continuità al lavoro portato avanti in questi anni nei territori appannaggio di tutti quei lavoratori che quotidianamente operano nelle varie province laziali e che questa Federazione, con orgoglio, rappresenta e tutela.

Inoltre, ad avvalorare quanto sopra, mi preme evidenziare come tutta la Segreteria Regionale abbia deciso all'unanimità di inserire i 4 Segretari Generali delle Vecchie FIT Territoriali all'interno del Comitato Esecutivo della FIT Lazio, proprio per rimarcare la necessità di stretto contatto tra il centro e la periferia.

Questa presa coscienza del momento storico e della necessità di riorganizzarci, senza per questo venire meno al nostro ruolo, deve guidarci anche nella rappresentanza sindacale all'interno dei posti di lavoro. Non dobbiamo mai scordare come una caratteristica della nostra Federazione sia quella di rappresentare categorie di lavoratori che svolgono servizi di pubblica utilità e che sono presenti ovunque e in tutti i territori. Per la vita di ogni Città, di ogni Regione e di ogni Stato, infatti, il sistema dei Trasporti Aerei, Terrestri e Marittimi, unitamente alla tematica Ambientale e dei Servizi, rappresentano questioni di rilevanza fondamentale, in grado di indicarne il grado di sviluppo, di competitività e quindi di modernità.

Ma questa consapevolezza della nostra forza contrattuale oltre che della nostra importanza sul territorio e di conseguenza nei vari posti di lavoro, deve renderci soprattutto capaci di gestire in modo responsabile i processi di cambiamento in tema di ***"Rappresentanza e Rappresentatività"***, puntando più sulla qualità che sulla quantità.

Al fine di ottimizzare al meglio le risorse, quindi, è da privilegiare un meccanismo che nel tempo porti ad una graduale riduzione del numero di R.S.A. in favore della loro sostituzione con le R.S.U. che,

come sapete, non sono frutto di nomina da parte dell'Organizzazione Sindacale come accade per le R.S.A. ma hanno un mandato elettivo da parte dei lavoratori. Anche qui, se chiediamo trasparenza e democrazia alla politica, è giusto che noi siamo i primi a dare il buon esempio.

Questo peraltro è l'obiettivo cui tendere, anche in virtù dell'Accordo Interconfederale del 28 giugno 2011, che ha cercato di porre fine alle lotte sugli accordi separati nelle aziende: un accordo, infatti, se approvato a maggioranza delle R.S.U. diviene vincolante per tutti i lavoratori a prescindere da quale Organizzazione Sindacale lo abbia firmato; nel caso delle R.S.A., invece, un contratto aziendale potrà avere efficacia vincolante per tutti solo se sottoscritto dalle OO.SS. che rappresentano la maggioranza dei lavoratori.

Dopo aver analizzato l'importanza della contrattazione e di come sia meglio articolare la rappresentanza nei luoghi di lavoro, ecco che arriviamo ad evidenziare un aspetto che oggi più che mai è cruciale per il mondo del lavoro, proprio alla luce del citato "Accordo Interconfederale". Mi riferisco alla necessità, ormai imprescindibile, di sviluppare nelle varie realtà produttive la "**Contrattazione di secondo livello**", territoriale o aziendale, in deroga al Contratto Nazionale.

In questo caso, infatti, notevoli sono i benefici appannaggio dei lavoratori, ma anche delle stesse Aziende, in termini di "Produttività e Detassazione del salario", con effetti reali sul reddito a disposizione.

Sia ben chiaro, nessuno deve mai mettere in discussione il ruolo prioritario del Contratto Nazionale, a garanzia dei diritti fondamentali dei lavoratori e della retribuzione minima stabilita per ciascuna categoria e profilo professionale, tuttavia ben venga la possibilità di concludere accordi di secondo livello in deroga alla contrattazione nazionale per gestire anche in questo caso eventuali processi di crisi aziendali o in presenza di importanti investimenti volti a generare produttività e creazione di nuovi posti di lavoro. ***Senza scordare, inoltre, che molto spesso questa è l'unica strada per incrementare le Buste Paga dei lavoratori dipendenti.***

E' chiaro che le materie da lasciare alla contrattazione aziendale possono spaziare dall'organizzazione del lavoro alla programmazione di misure in grado di incidere sulla produttività e sulla redditività, ma non possono in nessun caso riguardare una rivisitazione in negativo degli aspetti retributivi e normativi stabiliti dai CCNL.

Da tutto quanto è stato appena messo in evidenza, ciascuno di noi è chiamato a prendere coscienza delle trasformazioni a cui entro breve andremo incontro, sia come Sindacato che per ciò che concerne il mondo del lavoro.

Ma è dovere di tutti coloro che hanno a cuore le sorti dell'Organizzazione farsi trovare pronti, senza timore, al cambiamento e non rimanere ancorati a modelli che non reggono più l'impatto delle innovazioni contemporanee.

Passerò adesso brevemente in rassegna la situazione politico – sindacale esistente all'interno di ciascun Dipartimento della Nostra Federazione Regionale.

TEMATICHE AFFERENTI CIASCUN DIPARTIMENTO E AREA CONTRATTUALE DELLA FIT CISL LAZIO

• LOGISTICA – PORTUALITA’ – AMBIENTE e VIABILITA’

Per quanto attiene all’igiene Pubblica della Città di Roma, il Piano Strategico 2013 di AMA SpA consolida gli obiettivi di miglioramento industriale ed economico-finanziario. Inoltre, attraverso la ricerca dell’efficienza e il rafforzamento della presenza nel ciclo dei rifiuti, consente un posizionamento di primo piano dell’azienda nel contesto europeo del settore. I punti più rilevanti sono:

- ✓ il forte sviluppo previsto nella raccolta differenziata;
- ✓ il contenimento dei costi e il recupero dell’evasione.

Questi ultimi aspetti economico-finanziari hanno una valenza sociale notevole poiché, nella città di Roma, consentiranno di mantenere invariata la tariffa per i servizi di igiene urbana.

Il trend positivo di crescita di AMA SpA si avverte anche nella Raccolta Differenziata, basti pensare che nel 2007 era al 17% fino ad arrivare nel 2012 al 30%. L’obiettivo dell’Azienda, oggi, è arrivare a fine 2013 al 40% di raccolta differenziata, coerentemente con gli obiettivi fissati dal “Patto per Roma” siglato il 4 agosto scorso da Ministero dell’Ambiente, Regione Lazio, Provincia di Roma, Roma Capitale e Commissario Delegato per il Superamento dell’Emergenza Ambientale. Ciò comporterà un incremento dei quantitativi di rifiuti raccolti in modo differenziato di oltre il 35% rispetto al 2012 (+160.000 tonnellate) e consentirà di rafforzare il primato di Roma a livello europeo in termini di volumi raccolti.

L’impegno Sindacale in questi 4 Anni di Mandato Congressuale ha anche permesso l’apertura e la costante presenza di un Tavolo di Confronto tra AMA SpA, le OO.SS. e l’Amministrazione di Roma Capitale. Gli obiettivi sono sempre stati porre in essere tutto quanto necessario per il mantenimento dell’unitarietà aziendale e dell’affidamento dei servizi di Igiene urbana con modalità “*in house*”; garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali e consentire l’ingresso di AMA nella proprietà e gestione di impianti di smaltimento finale per la chiusura del ciclo dei rifiuti; avviare una concertazione con le categorie sul tema della tariffa rifiuti (**SISTEMA INTEGRATO DI SMALTIMENTO**).

Per quanto invece concerne la Gestione del Ciclo dei Rifiuti, la FIT CISL Lazio si batte ormai da anni affinché i rifiuti siano considerati una risorsa da non disprezzare, anzi negli anni è aumentata la necessità di produrne meno, di riusare gli oggetti per prolungarne l'esistenza e infine riciclarli per reinserirli nel ciclo delle merci.

La normativa attuale spinge necessariamente a valutare un altro aspetto del mondo dei rifiuti quello legato alla valorizzazione attraverso l'utilizzo di impianti che trattino il rifiuto, non recuperabile come materia prima secondaria, sfruttandone la capacità energetica.

Alla luce dell'Emergenza Rifiuti in cui versa Roma Capitale bisogna obbligatoriamente:

- imprimere una decisa accelerazione nella pratica della raccolta differenziata;
- dotare il territorio di impianti idonei a ricevere le frazioni raccolte;
- procedere alla realizzazione di impianti che trattino il rifiuto che non entra nel circuito del recupero, producendo, così come la normativa prevede, **"Energia"**. Al riguardo, non si riesce a capire perché nella nostra Regione non si possano realizzare Impianti di trasformazione del rifiuto in energia pulita, però si deve accettare il principio di un trasferimento all'estero dei rifiuti, quintuplicando il costo per i cittadini laziali e permettendo ad altri di guadagnare sulla conversione della spazzatura in energia. La beffa, quindi, è doppia, sia perché le più grandi Capitali d'Europa possiedono Impianti di trasformazione (vedi Londra, Berlino e Parigi), sia perché noi Italiani, essendone sprovvisti, andiamo poi a riacquistare, a caro prezzo, l'energia pulita prodotta con i nostri rifiuti.
- come ultima ratio, solo per quella parte di rifiuto non gestibile attraverso nessuna pratica di trattamento, il sito di riferimento dovrà essere la discarica.

Ovviamente il tema fondamentale è quello relativo all'ordine pubblico e alle manifestazioni che man mano cominciano a crearsi perché nessuno vuole i rifiuti di Roma Capitale. Mentre l'AMA punta a fare meno viaggi possibili, i vari manifestanti cercano di "bloccare l'immondizia di Roma Capitale" nei loro territori.

Nel frattempo, Malagrotta ha delle scadenze da rispettare tassativamente in quanto è a rischio di sanzioni da parte della Commissione Europea, sia per il *"rifiuto trattato"* (scadenza Giugno 2013) e sia per il *"rifiuto non trattato"* (scadenza 10 aprile).

In questo scenario per Roma Capitale, ove l'Azienda AMA SpA svolge il suo servizio, ci si trova in questi giorni a dover rispondere ad una richiesta d'incontro urgente da parte delle OO.SS. di categoria *al fine di far capire e istituire subito un tavolo di confronto con Roma Capitale sull'emergenza liquidità che si è generata nelle casse della Società, visto che da quest'anno la "TARI" è stata sostituita dalla*

“TARES”, che verrà versata a Giugno e non all’AMA, ma al Comune che poi dovrà girarla all’azienda con tempi di entrata che si allungheranno notevolmente.

Nel contesto dell’Area Igiene Privata della Provincia le situazioni più eclatanti sono il mancato pagamento dei Comuni alle Aziende locali e il mancato rispetto delle norme di sicurezza a livello logistico. Per ben capire, basti pensare a realtà come GAIA, piuttosto che AIMERI, per quanto attiene più in generale le situazioni che sono comuni a tutte le realtà. Tale morosità dei vari Comuni del Lazio nei confronti delle Aziende di Igiene Ambientale, che per questi Comuni svolgono il servizio, si riflette drammaticamente sui lavoratori, che spesso subiscono ritardi notevoli nel pagamento degli stipendi se non addirittura procedure di licenziamento.

Il Punto di Convergenza in queste situazioni, sia AMA SpA nella Città di Roma Capitale sia tutte le Aziende di Igiene Ambientale nei vari Comuni del Lazio, è dettato dalla necessità di un’azione strategica da parte delle Istituzioni (Governo, Regioni, Enti Locali) ove non ci siano interventi assistenziali e sporadici ma progetti integrati e coordinati che pongano rimedio alle carenze e alle difficoltà di fruizione della rete dei Servizi. Bisogna che si stabiliscano **“INTERLOCUTORI CERTI”**, creando processi di semplificazioni normative regionali e non lo scaricabarile da un Amministrazione all’altra.

Nel contesto del Trasporto Merci, ci troviamo di fronte uno scenario ove cresce il numero di imprese italiane dei trasporti che si internazionalizzano ma non come protagoniste quanto piuttosto come oggetto di acquisizione di grandi compagnie estere che mirano a rafforzare la propria posizione nel mercato italiano. La crisi economica e, in particolare la crisi dell’autotrasporto, con i connessi rischi di delocalizzazione delle imprese e di maggiore presenza dei grandi gruppi stranieri nel mercato italiano costituiscono il filo rosso che lega insieme tutti i punti della piattaforma dell’accordo del rinnovo contrattuale firmato in data 18/12/2012.

La FIT CISL esprime anche una critica più radicale: quella contro una politica dei Governi che ha lasciato sostanzialmente mano libera al mercato di determinare gli equilibri nel settore, così da far prevalere gli interessi dei grandi gruppi logistici e finanziari internazionali, con il risultato di penalizzare, oltre che i lavoratori, anche le piccole e medie imprese.

Ne deriva che oltre a pagare per scelte non fatte dal punto di vista infrastrutturale e di politica industriale, nel settore dei servizi di “Logistica e Trasporto” si è rinunciato alla gestione organizzativa del flusso delle merci, per lo più in mano a grandi gruppi, che affidano la sub fornitura della movimentazione ad un sistema d’imprese di trasporto parcellizzato, ad una gran massa di padroncini ed a cooperative di piccole dimensioni prive di adeguato potere negoziale. Diviene fondamentale

intervenire nei confronti del Governo per fare un quadro concreto della situazione attuale nella sua più completa gravità, per convincerlo della vacuità degli interventi non finalizzati, fatti fino ad oggi, e della necessità di una politica industriale seria per salvare le imprese e l'occupazione in questo mondo.

Le imprese strutturate italiane, **spinte dal “Dumping” (vendita sottocosto)**, stanno delocalizzando la loro attività, aprendo nuove filiali o vere e proprie aziende nei Paesi neo comunitari e stanno spostando lì la produzione, pur continuando a effettuare servizi di trasporto su territorio nazionale attraverso un uso deviato del “Cabotaggio”, con grande perdita per l'Italia in termini di imposte, contributi e occupazione.

Quando non è l'impresa a delocalizzarsi, grazie ad un uso distorto della normativa del distacco e della somministrazione lavoro transazionale (direttiva EU 96/71), sono i lavoratori neo comunitari a giungere in Italia e ad allargare ancora di più la vasta offerta di manodopera che c'è già nel settore, con riduzioni in termini retributivi e contributivi di tale portata che per i conducenti italiani e per le imprese virtuose diventa veramente difficile competere. Diviene quanto mai necessaria, anche in previsione della liberalizzazione del Cabotaggio, un'azione congiunta nei confronti del Governo e della Commissione Europea per arrivare a definire: della regole certe e antidumping, che sanciscano una volta per tutte la corretta retribuzione dei conducenti non residenti, che lavorano in uno o più Stati membri; un sistema condiviso di applicazione di dette regole; un impianto sanzionatorio efficace e una politica dei controlli, concretamente disincentivante.

Il CCNL da noi Firmato deve essere in ogni caso valorizzato come elemento regolatore del settore, in grado di dare risposte in termini di qualità, efficienza ed economicità delle imprese, coniugando le stesse con le necessarie tutele per le lavoratrici ed i lavoratori del settore.

Per quanto Concerne L'area Contrattuale dell'Anas, l'anno che si è appena concluso ci ha lasciato in eredità una difficile situazione d'incertezza, della quale non si riescono a intuire gli esiti.

Qui di seguito sono gli avvenimenti che lo hanno caratterizzato e quelli cui far fronte in questa prima parte del 2013. L'Anas, nella seconda parte dell'anno appena trascorso, ha perduto l'Ispettorato di Vigilanza delle Concessioni Autostradali (IVCA), che è stato incorporato dal Ministero delle Infrastrutture. I nostri ex-colleghi sono ora alle prese con preoccupanti problemi di allocazione e di conservazione dello status economico raggiunto.

Il 31 marzo p.v. scadrà il mandato dell'attuale Amministratore (Dott. Ciucci) e con lui dovrebbe cambiare, stando ai “rumors”, parte se non tutto il “top management” con ripercussioni a cascata su tutta la struttura dirigenziale aziendale e, di riflesso, sui dipendenti. E' probabile che il nuovo governo

prorogherà le cariche fino alla formulazione del bilancio aziendale cioè presumibilmente fino a metà aprile; comunque, entro giugno ci dovrebbe essere una nuova compagine dirigenziale con nuovi Consiglio di Amministrazione, Presidente e Amministratore.

Il Sindacato è ormai da tempo in difesa, vuoi per un Contratto che non può essere rinnovato almeno fino alla fine del 2014 (è fermo al 01.01.2010), per carriere sostanzialmente bloccate e per impossibilità di incentivare i dipendenti, vuoi per una forte azione di contrapposizione posta in essere dall'Amministrazione. Forse un'azione più decisa da parte del Sindacato nei confronti di una dirigenza autoreferenziale, egoista e settaria (non tutta evidentemente), potrebbe recuperare parte del malcontento ormai diffuso tra i nostri dipendenti. Basti ricordare, in tal senso, l'invereconda decisione del Management di erogare, pochi giorni prima che venisse posto in essere il D.L. sul contenimento della spesa pubblica, diversi milioni di euro ai Dirigenti per i risultati conseguiti (auto-fissati, auto valutati, e con i soldi dei contribuenti). ***Su questo aspetto è calata una cortina di silenzio e di rassegnazione.***

Un altro aspetto da valutare attentamente per il 2013 è quello della produttività. L'attuale Amministratore ha dichiarato un bilancio in attivo. Bene! Allora potremmo discutere di questo utile in modo sia di beneficio anche per i dipendenti e non solo per la dirigenza.

L'area Contrattuale Autostrade, di cui fanno parte le concessionarie autostradali Autostrade per l'Italia e Strada dei Parchi, esprimono due diverse proprietà, sono fortemente sindacalizzate (CISL Sindacato maggioritario) ed esiste una tradizione di Relazioni Industriali di alto profilo: questi elementi hanno consentito e consentono una tenuta complessiva del settore che non ha risentito in maniera traumatica (ricollocazione contro automazione) del passaggio all'azionariato privato e al grave momento di crisi che stiamo vivendo. Basti pensare che da tempo è presente nel comparto la contrattazione decentrata sia per la presenza di accordi sul premio di risultato, sia grazie agli accordi stipulati dalle tre RSA presenti nel Lazio; inevitabile segnalare l'importanza delle stesse visto che presidiano realtà quali il Tronco di Fiano Romano (uno dei numericamente più estesi d'Italia), la Sede di Roma di Autostrade per l'Italia e la Direzione Generale della Strada dei Parchi (il numero degli iscritti, in entrambe le realtà, è in netta crescita), le cui attività sono strettamente connesse con il territorio della regione e sviluppano evidenti riflessi sullo scenario nazionale.

Un ritorno estremamente positivo della nostra azione sindacale si è avuto grazie alla costituzione della Previdenza integrativa, con il Fondo di categoria "ASTRI", e della polizza sanitaria le cui massicce adesioni, in entrambi i casi, sono il risultato diretto di un ottimo lavoro svolto, evidenziando i benefici di questi istituti.

E' stato siglato, poi, nonostante il particolare momento legato al calo del traffico sulla rete autostradale, l'accordo afferente il premio di produttività per l'anno 2011; nell'accordo le parti hanno riconfermato la volontà di utilizzare il modello di Relazioni Industriali sin qui adottato, caratterizzato da un lato dalla condivisione degli interventi per la ricerca dell'ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse e dall'altro dall'individuazione di soluzioni condivise che hanno sempre tenuto conto; in un'ottica di garanzia e tutela del fattore lavoro, della necessità di non creare riflessi traumatici sui lavoratori.

Inoltre, al fine di individuare strumenti utili a garantire la tutela del lavoro, si è stabilito di affrontare nei prossimi mesi, anche con la partecipazione di esperti esterni comunemente individuati, un "Progetto del Lavoro" che riguarderà i seguenti temi: Esercizi, Punto Blu, Impianti e Impiegati, con il presupposto di individuare soluzioni condivise che rendano coerenti gli aspetti di efficienza ed efficacia e con l'obiettivo della tutela degli occupati attraverso un'ottimale collocazione delle risorse.

Proseguono inoltre gli incontri per il rinnovo del CCNL. I punti salienti della negoziazione sindacale possono essere così riassunti: per quanto attiene il versante della Previdenza complementare è necessario incentivare l'adesione dei lavoratori più giovani e di quelli con contratti "atipici" anche prendendo in considerazione l'adesione su base volontaria con il solo contributo aziendale, mentre per l'assistenza sanitaria bisognerà prevedere una polizza che sempre di più offra assistenza complementare al SSN.

Registriamo, purtroppo, in questi giorni una pesante battuta di arresto al negoziato per la trattativa di II° livello in "ASPI", con una probabile mobilitazione dei lavoratori: importante quindi ribadire le premesse dello stesso che si presenta come occasione da non mancare perché, partendo dagli indirizzi individuati nell'ultimo rinnovo contrattuale può consentire, da subito, una maggiore tutela del salario e delle condizioni del lavoro, ma anche introdurre elementi di innovazione quali la partecipazione dei lavoratori e la bilateralità; ed infatti sono proprio questi temi che, avendo come presupposto necessario un cambiamento di mentalità da parte aziendale, trovano maggior resistenza nella contrattazione vista anche la posizione di rigidità del Management su di una soluzione condivisa per la realizzazione della mono-squadra della Viabilità su cui, al di là delle evidenti obiezioni mosse dal Sindacato per quanto attiene i parametri fondamentali relativi alla sicurezza, si preferisce una costruzione "teorica" proveniente dai vertici dell'azienda anziché adottare un modello basato sulle singole necessità e potenzialità di ogni singolo tronco.

Nell'Area Contrattuale dell'Autonoleggio, invece, le Relazioni Industriali sono improntate ad una scarsa qualità, nonostante la presenza di aziende leader; si sconta la frammentazione sul territorio delle stesse insieme all'estrema competizione, elementi che rendono difficile l'agire sindacale, non

potendo evidentemente contare su un *"sentire condiviso"*, a dire il vero neanche troppo stimolato dall'Associazione Datoriale di riferimento, da parte degli operatori. Gli stessi, dal punto di vista economico, temevano fortemente, e ancora temono, l'impatto della crisi sul loro mercato; per tutelarsi le aziende hanno optato per una economia "di coltivazione intensiva" della flotta esistente, non procedendo a nuovi investimenti, nemmeno per il rinnovo dei parchi auto, e ribadito il tacito cartello tariffario, sia per il mercato del noleggio a breve termine, sia per quello a lungo termine (si sono viste aree in cui le offerte dei competitors variavano di pochi centesimi di euro); ciò nonostante il mercato ha prodotto più profitti di anni precedenti, per aumento dei volumi. Paradossalmente il risultato di questo asse cartesiano impazzito ha influenzato il mercato del lavoro del settore: l'esperienza ha dimostrato che, con minori investimenti in risorse, anche umane, il mercato può essere cavalcato positivamente. Il regime di oligopolio industriale del settore del noleggio in Italia potrebbe quindi divenire un nuovo caso oggetto di studio da parte dell'Economia Politica. Il settore registra un basso tasso di sindacalizzazione, con iscrizioni alle sigle sindacali che non superano il 15% degli addetti; si sconta anche l'impreparazione dei delegati sindacali i quali, anche per quanto sopra elencato, non riescono ad instaurare relazioni efficaci con i responsabili aziendali. Decisiva rimane quindi una capillare formazione sindacale che, unita alle positive esperienze maturate nella Federazione negli ambiti di relazione con le Associazioni Datoriali, determini un salto di qualità all'interno del settore. Sono terminati i percorsi relativi alla contrattazione di secondo livello, così come stabilito dal CCNL, aventi come obiettivo principale la definizione dei premi di risultato. Siamo riusciti a negoziare con le aziende grazie soprattutto alla presenza dell'elemento di garanzia retributiva, da noi ripreso sulla falsariga di quello afferente la riforma degli assetti contrattuali così come, agendo sindacalmente, siamo riusciti ad orientare le piattaforme, presentate unitariamente alle aziende Aci Global, ALD Automotive, Avis, Europcar, Hertz, Maggiore, secondo le linee-guida stabilite dalla nostra organizzazione.

E' stato evidente il gradimento dei lavoratori, spesso penalizzati da politiche retributive aziendali decisamente penalizzanti.

Inoltre è stato dato seguito, a livello aziendale, agli accordi, previsti nella contrattazione di secondo livello, per l'istituzione complessiva e la conseguente designazione degli RLS, la cui presenza massiva si è resa necessaria in considerazione della frammentarietà delle location delle varie aziende.

Anche in questo settore vogliamo sottolineare quanto alcuni punti decisamente qualificanti delle contrattazioni, quali Previdenza Integrativa, polizza sanitaria ed Ente bilaterale, rappresentino un fortissimo ritorno in termini positivi del nostro agire sindacale.

Prosegue inoltre la trattativa per il rinnovo del CCNL: il percorso sconta le evidenti difficoltà di un settore estremamente penalizzato dalla crisi che attraversa il mondo del lavoro in generale e, più nello specifico, quello legato al mercato dell'automobile. E quindi fondamentale che il CCNL rappresenti l'occasione per tutelare maggiormente i salari garantendo così uguali diritti e tutele per tutti i lavoratori; rimane necessario anche in questo settore superare l'attuale classificazione realizzando fasce retributive per poter meglio recepire e non subire le modalità sempre più varie della quotidiana attività lavorativa; è evidente che obiettivo prioritario rimane la stabilizzazione del rapporto di lavoro, privilegiando la tipologia dell'apprendistato che coniuga risparmio per le aziende e percorso di crescita, formazione e stabilizzazione nel contesto lavorativo; sempre per garantire una flessibilità "virtuosa", si è individuata come opportunità l'implementazione del part-time e l'attuazione della reversibilità dello stesso, sia per l'attuazione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, sia per sostegno alle politiche attive del lavoro per i giovani e per gli Ultracinquantenni.

Oltre ad attuare un sistema che mantenga all'interno delle aziende le attività già presidiate, è necessario sviluppare un percorso che favorisca la possibilità di recuperare quelle oggi esternalizzate, agendo in maniera puntuale affinché sia possibile che comunque un livello di confronto con il Sindacato sia previsto prima della realizzazione degli appalti in questione, superando la mera informativa, e prevedendo anche che lavoratori e lavoratrici coinvolte in questi processi mantengano la tutela del CCNL dell'Autonoleggio. Restano intesi gli allargamenti della platea dei beneficiari e le modificazioni "*in melius*" per quanto attiene la Previdenza complementare e l'assistenza sanitaria con la possibilità per quest'ultima di creare un fondo/cassa per il settore, aperto ai familiari dei lavoratori e che prosegua ad erogare prestazioni anche dopo il pensionamento.

A causa della sempre maggiore crisi del settore stiamo sfortunatamente assistendo a richieste di procedure di mobilità da parte di alcune aziende del settore (Europcar, Trade fleet): grazie alla mobilitazione del Sindacato e dei lavoratori, oltre a rivedere i numeri dei lavoratori interessati, è stato anche possibile, agendo in sinergia con l'Associazione Datoriale, veicolare il meccanismo dei contratti di solidarietà sfruttando nel contempo il sostegno al reddito fornito dalla legislazione, evitando così non solo un pesante effetto penalizzante sulla retribuzione dei lavoratori, ma soprattutto la fuoriuscita dal mercato del lavoro degli stessi.

L'attuazione di una procedura di mobilità decisa in questi giorni dall' Aci Global, non rispettosa dei previsti percorsi è stata rigettata dal Sindacato con una lettera, inviata al Ministero del Lavoro, in cui la procedura viene dichiarata illegittima; si è provveduto nel frattempo a mobilitare i lavoratori dell'Azienda con un'assemblea nella quale è stata dichiarata una azione di sciopero, inizialmente

prevista per il 4 febbraio 2013, con manifestazione e presidio davanti la sede dell' Aci S.p.A., azionista di maggioranza, ma poi sospesa a fronte della convocazione da parte del Presidente della Società per illustrare al Sindacato il Piano Aziendale in merito.

Passando ad esaminare la situazione relativa ai Porti, possiamo affermare che Il CCNL unico dei Porti ha rappresentato finora una positiva eccezione nel panorama complessivo, sia perché si tratta di uno dei primi (anno 2000) e dei pochi “accorpamenti” contrattuali realizzati, sia perché i suoi rinnovi, finora, sono stati sostanzialmente puntuali rispetto alla scadenza.

L'avvio della nuova contrattazione, dopo la scadenza al 31 dicembre scorso, sembra contraddire queste positive eccezioni e far ricadere anche questo contratto nella normalità di trattative lunghe e defaticanti, con le parti datoriali arroccate su posizioni difficilmente conciliabili. La debolezza contrattuale di alcune aziende sul territorio ha portato infatti i rappresentanti di Assologistica, Assiterminal e FISE, a chiedere un sostanziale indebolimento della contrattazione decentrata blindando il contratto nazionale, in controtendenza rispetto all'evoluzione voluta e prevista a tutti i livelli. Un ulteriore complicazione è scaturita da una serie di vicende legate ai dipendenti delle autorità Portuali, in un primo momento impropriamente inseriti nella “spending review” poi, una volta determinato che le spese per il personale non erano soggette alla spending review, con una circolare ministeriale che, prendendo spunto da una ordinanza del Consiglio di Stato, prevedeva inopinatamente l'applicazione del D.L. 78/2010 ai dipendenti delle Autorità Portuali, chiedendo la restituzione degli aumenti contrattuali percepiti dal 2010 ed il blocco degli stipendi per il 2013. Questo, se da un lato ha avviato una forte azione sindacale, sia con uno sciopero nazionale che con l'avvio di azioni legali e pressioni politiche, dall'altro ha consentito alle parti datoriali di chiedere al tavolo nazionale che non si prevedessero aumenti da CCNL per il 2013. In prospettiva, l'applicazione di questa normativa significherebbe l'uscita delle Autorità Portuali dal CCNL, perdendo il ruolo fondamentale di mediazione svolto sinora da Assoporti e segnando un sostanziale ritorno indietro, con un possibile spacchettamento del contratto unico.

Nella nostra Regione, i tre porti del network, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, hanno finora sostanzialmente retto alla crisi mondiale. Il porto di Civitavecchia mantiene il primato nel traffico crocieristico e, dal punto di vista commerciale, il traffico del carbone legato all'approvvigionamento della Centrale ENEL ha compensato cali in altri settori merceologici. Si è riscontrato invece un forte calo nel traffico passeggeri, dovuto in parte alle ricadute della crisi economica, in parte alla politica tariffaria delle Compagnie Armatoriali. Pende su questo porto l'incertezza legata alla vicenda delle acciaierie di Terni, che rappresentano il 60% dei traffici commerciali portuali, aggravata dalla lentezza

con cui avanzano (si fa per dire) i lavori di completamento della superstrada Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni.

Il porto di Fiumicino ha visto finalmente approvata la VIA per la realizzazione del nuovo porto che è ora nella fase di reperimento dei fondi per la realizzazione del primo “step”, che precluderebbe, finalmente, ad una ripresa dei traffici con evidenti ricadute positive dal punto di vista occupazionale. Bisogna rilevare come, dopo annose discussioni, l’Amministrazione abbia finalmente recepito quanto sostenevamo da tempo, ovvero che i tre porti non vanno considerati distintamente ma come “banchine distaccate di un unico porto”: questo significa che alcuni traffici di piccolo cabotaggio possono essere dirottati su Fiumicino o Gaeta, liberando le banchine di Civitavecchia (più capienti e con un maggiore pescaggio) per far fronte al “gigantismo navale” degli ultimi anni.

Anche il porto di Gaeta ha finora retto – per un certo periodo anche meglio di Civitavecchia – alla crisi mondiale dei traffici. Anche in questo caso l’evolversi della vicenda “Ginori”, dal cui approvvigionamento dipendono gran parte dei traffici portuali, pende come una spada sullo sviluppo portuale, che può contare tuttavia, sulle nuove banchine e i nuovi fondali realizzati nel corso dell’ultimo anno.

Dal punto di vista strettamente sindacale, il 2012 e questo primo scorcio del 2013 hanno visto chiudersi positivamente una serie di annose questioni, a cominciare dalla privatizzazione del servizio dei mezzi meccanici, impropriamente gestito per anni dall’Autorità Portuale ed ora passato ad un pool di Imprese portuali che ha acquisito il personale garantendo il mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi. Si è chiusa in questi giorni anche una lunga trattativa con la Port Mobility, nata con l’acquisizione da parte di nuovi soci che hanno ritirato le commesse a due imprese creando una situazione di crisi, risoltasi con l’assorbimento da parte della stessa Port Mobility del personale di quelle imprese adibito ai servizi internalizzati. Si sono infine avviate le procedure, in tema di sicurezza, per l’attivazione degli RLS di sito previsti dagli accordi nazionali nei porti.

La presenza visibile e costante della FIT nei tre porti ha comportato in questi anni un considerevole incremento degli iscritti, che ancora continua, che si è sostanziato in una presenza rafforzata tra gli RLS aziendali (tra i quali, fino a qualche anno fa non ne contavamo nessuno!) e soprattutto nel risultato ottenuto in occasione delle elezioni dei rappresentanti dei lavoratori in seno al Comitato Portuale dell’Autorità Portuale e delle Commissioni Consultive dei porti di Civitavecchia e Gaeta, che hanno segnato una forte presenza dei nostri delegati.

- **TRASPORTO AEREO**

Il Trasporto Aereo è un settore che negli ultimi anni ha vissuto una fase di inarrestabile declino. Solo pochi anni fa era ritenuto un settore ricco perché ricche erano le aziende che vi operavano e, di conseguenza, anche i lavoratori che prestavano la loro opera in questo settore vivevano una situazione di relativa tranquillità economica oltre che di stabilità lavorativa. Tutto questo nel giro di un decennio è finito. Le cause di questa crescente precarietà sono da ricercarsi in una serie di circostanze, di cui alcune pure condivisibili, che hanno creato i presupposti affinché si passasse da un mercato protetto ad un libero mercato.

Uno dei motivi che hanno spinto verso il cambiamento è stata la necessità di liberalizzare il “*TRASPORTO AEREO*”, e cioè far sì che questo settore che fino ad allora era un settore di élite, destinato ad una utenza di facoltosi, diventasse un mezzo di trasporto di massa.

Principio condiviso da sempre dalla Nostra Organizzazione e che per questo si è anche prodigata affinché si realizzasse, ma che è stata tradita in quanto sin da sempre ha chiesto che questo processo di liberalizzazione avvenisse all’interno di un quadro di regole e norme che permettessero, a chi opera nel settore, di potersi confrontare ad armi pari ed invece è stato ottenuto liberalizzando il settore senza regolamentarlo, creando così non un libero mercato, ma il caos più totale.

Il Trasporto Aereo Civile risulta essere il settore economico nel quale i principi liberisti determinati dalle direttive europee sono riusciti ad apportare i maggiori benefici ai consumatori. La situazione negli ultimi due decenni è radicalmente mutata grazie al recepimento della normativa comunitaria.

Il Trasporto Aereo e le gestioni Aeroportuali sono passati negli ultimi 20 anni da regimi di Monopolio, e quindi quasi privi di concorrenza, con tutti i privilegi di cui godono le aziende che operano in quelle condizioni e relativa impossibilità di scelta per gli utenti, al libero mercato con la presenza di altri operatori.

La liberalizzazione del mercato del Trasporto Aereo europeo avviene in seguito all’esperienza di deregolamentazione americana attuata nel 1978 dall’Amministrazione Carter.

I primi paesi ad introdurre forme di concorrenza in questo settore sono la Gran Bretagna, governata dal Primo Ministro Thatcher, l’Irlanda e i Paesi Bassi agli inizi degli anni Ottanta. Successivamente anche negli altri paesi europei si afferma l’idea che la liberalizzazione possa apportare benefici ai consumatori e creare un mercato unico del Trasporto Aereo.

Al contrario degli Stati Uniti d’America, dove la deregolamentazione avviene in un unico step, grazie all’azione di lobbying delle neonate compagnie low cost (South West 1973), in Europa si decise per un

percorso di liberalizzazione più graduale; infatti, tra il primo pacchetto di misure introdotte con norme favorevoli ad un mercato del trasporto aereo civile maggiormente concorrenziale del 1987 e l'effettiva liberalizzazione del settore, trascorsero quasi 10 anni.

Quanto su esposto ha messo in evidenza che la liberalizzazione del Trasporto Aereo ha permesso l'entrata in scena di nuove e molteplici Compagnie Aeree che hanno messo in forte crisi i grandi vettori e le compagnie di Bandiera, alcune addirittura fallite, vedi Swissair, oppure costrette a drammatiche ristrutturazioni.

Lo stesso dicasi anche per Alitalia che, dopo un drammatico fallimento, è stata ricostituita (CAI) ma che si porta appresso tutti i problemi che aveva la vecchia Alitalia.

Allo stesso tempo, anche i gestori aeroportuali sono stati costretti a cedere ad altri imprenditori molte delle attività che per decenni avevano gestito in regime di Monopolio.

In un primo momento tra chi ha beneficiato di questa rivoluzione possiamo, senza ombra di dubbio, annoverare l'imprenditoria in genere e cosa più importante i passeggeri, e questo fondamentalmente per due motivi:

- sostanziale riduzione delle tariffe;
- notevole implementazione delle destinazioni e della frequenza dei voli.

Quanto detto, mette in evidenza gli aspetti positivi della liberalizzazione del Trasporto Aereo, ma come vedremo c'è l'altra faccia della medaglia, legata alla garanzia dei livelli occupazionali e retributivi nel settore.

Probabilmente il fatto che nel nostro Paese fino al 1995 nel Trasporto Aereo, non c'era stata nessuna apertura al mercato, la liberalizzazione se pur avvenuta in un tempo relativamente lungo, ha avuto comunque un impatto shock. A differenza di altri Paesi come l'Inghilterra o la Germania, dove a quel tempo esistevano già diversi operatori aeroportuali e più vettori aerei, in Italia, fatta eccezione per la "Meridiana", esisteva solo la compagnia di Bandiera e gli Aeroporti non avevano competitori ma un unico gestore.

Ovviamente questo ha favorito questi Paesi, perché avendo già precostituito un mercato aperto, la liberalizzazione ha semplicemente accelerato un processo nato negli anni ed in modo "spontaneo" e di conseguenza si erano dati regole comuni, Enti di Vigilanza, Authority, insomma tutto quello che va sotto la definizione, "**REQUISITI DI SISTEMA**". Nel nostro Paese, invece, quando è stato costretto ad aprirsi al mercato, il tutto è avvenuto in assenza di quei Requisiti, per cui abbandonare il monopolio per un libero mercato ha significato aprire al "**LIBERISMO**" più sfrenato.

Il Sindacato anch'esso con cultura monopolista all'inizio di questa rivoluzione, fu preso di contropiede, sbagliò alcune trattative perché approcciò ad esse con poca lungimiranza, non intuendo appieno che da quel momento in poi le trattative sarebbero diventate ultimative.

Infatti, la nascita di diversi operatori, che a loro volta avrebbero venduto ad altri in un mercato non regolamentato, e con la libertà di non riconoscere accordi aziendali firmati in un'altra azienda, non permetteva di recuperare le cose decise per poi essere corrette, come accadeva nelle grandi aziende monopoliste, dove tutto si decideva all'interno della stessa azienda, con la stessa controparte, che non metteva in discussione gli accordi presi.

Poi, memore degli errori e della esperienza fatta, ha cercato di contrastare, non il mercato, ma le storture che esso porta se non è gestito da regole certe ed uguali per tutti, ma solo da se stesso (Smith).

Il Sindacato ha rincorso, sempre in affanno rispetto a quello che di volta in volta accadeva, ha cercato anche attraverso la lotta, di coinvolgere la Politica ed i Governi che si sono succeduti, ma a parte il Decreto ad orologeria n. 18/99 è sempre stato lasciato solo. E le aziende? Queste, fino al 2004 circa, hanno pensato solo di speculare a più non posso, soprattutto sulla pelle dei lavoratori, poi si sono fatte una guerra spietata sulle tariffe offerte ai vettori, i quali capito il meccanismo sono diventati i veri tiranni.

La conseguenza di tutto ciò è che oggi, a parte il gestore (A.d.R.), non c'è un operatore del settore sullo scalo di Fiumicino che possa vantare utili, hanno tutti deficit milionari.

La liberalizzazione non è un elemento negativo in sé, anzi, ma gestita così come è stato fatto nel nostro Paese ha destabilizzato l'intero settore. È stato devastante per le condizioni economiche dei lavoratori. Anche per l'imprenditoria, nel periodo medio lungo, non si è rivelato un buon affare.

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (**ENAC**), Organismo deputato al controllo ed alla vigilanza dell'Aviazione civile, vive con sofferenza un ruolo che non riesce ad esercitare perché il regolamento di cui è stato dotato da qualche anno, che dovrebbe gestire il settore, è troppo ingarbugliato, per cui ruoli, requisiti, responsabilità non sono mai chiari da identificare.

Ora che il grido d'allarme non proviene più solo dai lavoratori ma è tutto il Trasporto Aereo a vivere una profonda crisi, è arrivato il momento di proteggere lavoratori ed operatori del settore.

È necessario andare nella direzione di un CCNL unico per tutti i lavoratori del Trasporto Aereo e dell'Assistenza Aeroportuale, che preveda delle aree specifiche, che tengano conto delle varie realtà.

Anche in questo caso, un CCNL che vada nella direzione della Riforma Contrattuale Confederale, e cioè un Contratto che dia ampio spazio negoziale alle trattative di secondo livello.

Anche il Sindacato deve evolversi, deve essere in grado di avere una visione dell'insieme ma anche avere la capacità di guardare alle varie specificità.

Altrettanto necessario per uscire dalla “giungla”, è che gli operatori del settore smettano di competere solo attraverso una guerra di tariffe, e per fare questo, devono attenersi a regole ed a comportamenti condivisi che devono essere la base deontologica per ridare pari dignità ed un’etica comune.

Ovviamente è indispensabile l'istituzione di un'Authority dei Trasporti deputata alla vigilanza, con poteri sanzionatori veri.

Bisogna rendersi conto che il Trasporto Aereo è come quello ferroviario, gli aerei è come se viaggiassero sui binari, e quindi gli aeroporti devono essere considerati come stazioni e tutti parte di una rete unica, non come accade oggi, che ogni Aeroporto ha licenza di agire indipendentemente da quello che fanno i suoi vicini e che addirittura questi si facciano una concorrenza spietata tra loro.

- **MOBILITA' (Area Contrattuale T.P.L.)**

L'Area Contrattuale del Trasporto Pubblico Locale, meglio identificata con la parola **"Autoferrotranvieri"**, mi sta particolarmente a cuore per via della direzione "Ad Interim" che ne ho avuto subito dopo la scomparsa dell'Amico Alberto Chiricozzi. Con impegno ho cercato di calarmi nella parte anche se rappresentarla a pieno non è stato facile, tanto meno oggi che il tempo a disposizione è breve.

Non posso però iniziare non ricordando come tutti i lavoratori del comparto, TPL Pubblico e Privato, impegnati quotidianamente in prima fila e tra mille difficoltà a garantire l'espletamento di un servizio dignitoso, si trovino da anni con il CCNL scaduto. E' proprio nell'ambito di questa vertenza che possiamo vedere gli effetti negativi del conflitto di attribuzione tra *"Potere Centrale e Amministrazioni Locali"*, cui mi riferivo in precedenza parlando della Riforma del Titolo V della Costituzione, giacché la confusione istituzionale che ne consegue sta rallentando la trattativa perfino più delle controparti datoriali, con i soggetti politici che dicono una cosa e le Regioni che ne dicono un'altra, a danno esclusivo dei lavoratori e dei cittadini che usufruiscono del servizio.

Per quanto riguarda la situazione del TPL all'interno alla Nostra Regione, dobbiamo fare innanzitutto una fotografia contestualizzando il momento storico, socio – economico, politico e normativo del settore.

In un ambito come quello del TPL, dove a dare gli indirizzi di Politica Industriale sono gli Enti Istituzionali di riferimento, rispettivamente Regione Lazio e Comune di Roma, è inevitabile che i riflessi politici e le instabilità che inevitabilmente ne scaturiscono si ripercuotano in maniera forte sulla qualità e sulla quantità di servizio offerto, ultimamente sempre più insufficiente.

Come ho avuto modo di accennare in precedenza, risulta infatti sempre crescente la presenza nei posti di comando di queste aziende di Manager prestati dalla politica, senza alcuna esperienza nel settore, anzi spesso provenienti da tutt'altro ambito e che nel migliore dei casi durano appunto il tempo di una legislatura.

Tutto questo, non di rado, si traduce in un'incapacità gestionale che in questi ultimi anni, soprattutto nel Lazio, ha caratterizzato molte grandi Aziende Pubbliche, ma anche quelle del TPL Privato, dove ormai è consuetudine utilizzare i lavoratori e le stesse OO.SS. come strumento per ottenere dei risultati che, nella gran parte dei casi, non sono relativi all'interesse comune ma a quello di pochi.

Sarebbe auspicabile, invece, un coinvolgimento diretto dei lavoratori nei processi decisionali e gestionali, valorizzando negli apparati di comando quelle che sono le risorse più meritevoli e basando promozioni e avanzamenti davvero sul merito, non sui consensi e sulle amicizie.

Dobbiamo veicolare il messaggio che il Sindacato ed i Lavoratori restano, mentre le Amministrazioni locali e i mandati elettorali hanno sempre una scadenza, a maggior ragione dinanzi lo scenario economico che viviamo. Le nostre Aziende, infatti, hanno bisogno di una progettualità che non può essere legata ai momenti politici, ma deve mirare al lungo periodo garantendo l'ottimizzazione delle poche risorse a disposizione e il contestuale contenimento di sprechi e inefficienze.

A caratterizzare la complessità del momento è anche l'evoluzione normativa del settore, cui contribuisce la Politica Nazionale non attuando **“Riforme Strutturali del Sistema”** ma continui aggiustamenti parziali, salvo poi scontrarsi con le Regole Comunitarie e con gli interessi particolari. In questo contesto si inseriscono le grandi questioni oggi aperte nelle varie Aziende di TPL regionale. Tuttavia, chi sembra più ostativo nella risoluzione delle vertenze, che peraltro sono nel rispetto di accordi già firmati e nell'interesse delle stesse Aziende oltre che a garanzia dei relativi livelli occupazionali e retributivi, sono proprio le Aziende stesse. E' sempre più difficile trovare un interlocutore responsabile e coerente con gli impegni presi nel passato, anche attraverso accordi sofferti da parte di tutte le OO.SS. di categoria, **come ad esempio è stato l'accordo del 30 novembre 2011 sul Piano Industriale di ATAC**, che trova tuttora difficile applicazione per interessi che sono per lo più legati alla fase pre-elettorale che ci accingiamo ad affrontare a livello romano.

Stessa difficoltà, poi, si riscontra nell'Azienda COTRAL che, pur avendo incassato in passato la fiducia da parte dell'Istituzione proprietaria di riferimento attraverso gli accordi con le OO.SS. e l'affidamento **“in house”** del servizio, non sta tuttavia procedendo nel rispetto dei **“Requisiti di Ammissibilità”** sull'affidamento diretto previsti dal Regolamento U.E. 1370/07.

Nella nostra Regione, tuttavia, l'obiettivo da raggiungere come Organizzazione Sindacale deve essere la funzionalità del bacino unico e l'integrazione tra i vettori, in un'ottica di fusione delle Aziende e razionalizzazione delle risorse. E' ormai troppo dispersivo e incomprensibile avere 156 Aziende che operano nel TPL Privato, così come è incomprensibile che vi siano due Aziende del TPL Pubblico, ATAC e COTRAL, che operano sulla stessa rete nel 70% dei casi ma che non comunicano tra loro per garantire integrazione, efficienza e maggiori servizi offerti all'utenza. In questo ragionamento, con le possibili economie di scala che deriverebbero da un sistema di TPL così strutturato, si incastra anche discorso relativo al tanto agognato **“Polo Manutentivo Unico”**, a maggior ragione dinanzi la necessità non più rinviabile di rinnovo dei materiali rotabili e di mirati investimenti sulle infrastrutture.

A Roma e nel Lazio, per questo motivo, da tempo invochiamo la creazione di una **“Agenzia Unica Regionale dei Trasporti”** e un **“Gestore Unico Regionale del Servizio”**, comprensivo di Bus, Tram, Metropolitane ma anche di Trenitalia e Ferrovie concesse, in modo tale da integrare il trasporto ferro - gomma e sviluppare un sistema di Mobilità sostenibile, ecocompatibile ed integrata, che sia in grado di sviluppare un nuovo e più ampio sistema di parcheggi – scambio, soprattutto in prossimità delle varie stazioni della metropolitana e delle ferrovie regionali, al fine di rendere più fruibile la possibilità di spostarsi lasciando il mezzo privato in favore di quello pubblico.

- **MOBILITA' (Area Contrattuale Trasporto Ferroviario e Servizi)**

Nel Lazio, **per quanto riguarda il Trasporto su Ferro**, dobbiamo registrare nel 2012 un incremento del 15% di passeggeri rispetto al 2011. Questo considerevole aumento è figlio soprattutto dei costi lievitati nel trasporto privato.

Oggi, più di 500.000 pendolari fruiscono giornalmente del servizio regionale di Trenitalia e le previsioni sono di un costante aumento della richiesta, mentre l'offerta non riesce a erogare un trasporto sufficiente né a dare la giusta qualità del servizio.

Questo è dovuto principalmente alla mancanza di un **"Piano Regionale dei Trasporti"**, che permetta oltre all'abbattimento dei costi anche e soprattutto la razionalizzazione e l'integrazione tra i vari vettori esistenti, sia su ferro che su gomma (Trenitalia, Atac, Cotral).

Con un'adeguata Politica dei Trasporti a livello regionale, anche le risorse economiche potranno essere più efficacemente utilizzate per l'acquisto di nuovi Treni, Autobus e soprattutto per l'ammodernamento delle linee ferroviarie che ormai sono congestionate di traffico.

E' evidente, in questo ambito, la comunanza di vedute di entrambe le Aree Contrattuali del Dipartimento Mobilità regionale.

Come FIT Lazio, di concerto con la Confederazione, dovremo sollecitare la nuova Giunta Regionale all'attuazione di una rivisitazione della Rete dei Trasporti e delle Infrastrutture che da troppi anni manca e che diventa fondamentale se si vorrà, in un secondo tempo, lavorare alla creazione di un soggetto unico del trasporto regionale. Tutto questo, come ricordavo in precedenza, anche in considerazione dell'elevato **"Pendolarismo"** che si è avuto in questi ultimi anni, con l'obiettivo più ampio di incentivare gli spostamenti con il mezzo pubblico.

Riguardo ai Pendolari, però, vorrei sottolineare come il confronto con l'Europa sia particolarmente negativo a causa della mancanza di servizi di TPL efficienti ed economici, sia su ferro che su gomma.

La dotazione di mezzi e l'estensione della rete non sono minimamente paragonabili a quelle delle grandi Capitali Europee, sebbene Roma sia la Capitale d'Italia, con una tradizione ed un blasone senza eguali.

Se a questo, poi, aggiungiamo l'ingente taglio di risorse da parte dello Stato, la nostra Regione a breve non sarà più in grado di assicurare nemmeno i servizi minimi.

Mi auguro, pertanto, che si facciano scelte coraggiose e in controtendenza, perché quando si parla ad esempio di "Trasporto Ferroviario", dobbiamo tenere a mente che i clienti non sono soltanto quelli dell'Alta Velocità, ma anche quella mole di lavoratori e studenti che risiedono in Provincia.

Oggi i Pendolari scontano la totale assenza di una Politica del Trasporto Ferroviario, soprattutto per quanto attiene il servizio “universale”, con contributo pubblico, che ha ricadute soprattutto sul servizio effettuato dalle Regioni a livello locale.

Il Contratto di Servizio, tra Ministero ed F.S. è scaduto da tempo, cosicché ci troviamo di fronte a **soppressioni continue di Treni Intercity e Regionali**, a scapito soprattutto delle fasce più deboli della popolazione, ovvero donne, anziani e bambini che non hanno grandi alternative ma che per questo però non possono essere costrette a viaggiare in condizioni pessime solo perché non hanno le possibilità di scegliere di meglio. Tra l’altro, la maggior parte di queste persone, anziani e ragazzi soprattutto, molto spesso usufruiscono di agevolazioni tariffarie, cosicché i ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti non riusciranno mai a coprire i costi.

La conseguenza di tutto ciò, quindi, è che la gente potendo scegliere, non sceglierà mai di usufruire del mezzo pubblico in luogo di quello privato, con grossi danni di natura ambientale.

Per quanto riguarda Trenitalia, si sta sempre più verificando la cessione in appalto esterno dell’attività di manutenzione e questo nonostante un Accordo del maggio 2009, tra OO.SS. e Azienda, avesse previsto la reinternalizzazione delle lavorazioni in cambio di un aumento della produttività da parte dei lavoratori.

Nel Lazio questo accordo è scaturito nel Trasporto Regionale ad una intesa, prima ed unica sul territorio nazionale, sottoscritta nel Febbraio 2012 dove, a fronte di una reinternalizzazione pari a 18.000 ore di lavoro, l’Azienda avrebbe effettuato apporti di nuovo personale.

Purtroppo, ad oggi, sia l’accordo regionale che quello nazionale non hanno visto l’applicazione da parte della Società, anzi, le esternalizzazioni continuano e hanno raggiunto ormai circa il 70% della produzione totale.

Questa politica societaria, oltre a portare un decadimento qualitativo nelle lavorazioni, per mancanza di adeguate professionalità nei lavoratori delle ditte appaltatrici, comporta un rischio esuberi nel mondo manutentivo di Trenitalia.

Anche per questi motivi, era stato indetto per l’8 marzo scorso uno sciopero nazionale che, al momento di andare in stampa, deve essere ricalendarizzato per un differimento dello stesso da parte della Commissione di Garanzia.

Discorso diverso è quello che riguarda il Trasporto su Ferro delle merci.

Le scelte politiche nazionali, concentrate a fornire fondi al trasporto su gomma (oltre il 70%), a discapito del trasporto ferroviario, hanno fatto sì che le imprese ferroviarie, tra le quali “Cargo FSI”,

siano state obbligate ad aumentare i costi di trasporto con l'evidente conclusione della perdita di clienti.

Anche i tentativi di partnership con altre aziende, come la creazione di *"Italia Logistica"* (Gruppo FSI e Gruppo Poste) non hanno portato soluzioni positive.

Nel Lazio, quindi, sarebbe opportuno destinare maggiori risorse e investimenti per incrementare il trasporto delle merci su ferro, al fine di rilanciare questo settore strategico e contribuire così a migliorare le condizioni di sviluppo di tutto il traffico regionale.

Per quanto riguarda il settore degli "Appalti Ferroviari", la nostra Federazione nell'ultimo quadriennio ha svolto un lavoro intenso, costante e sistematico nel settore degli appalti.

Non lo ha sottovalutato. Non ha ritenuto *"i parenti poveri"* o peggio ancora *"figli di un dio minore"* i lavoratori di questo comparto.

Se qualcuno lo ha fatto, ha sbagliato.

Noi abbiamo dedicato a questi lavoratori un'attenzione ancora maggiore perché questi lavoratori, molto spesso, operano in condizioni veramente difficili: contratto di Lavoro instabile, elevato numero di ore di impegno, stipendi irrisori rispetto alle prestazioni svolte. Questo il quadro di sintesi.

Eppure se pensiamo al settore degli Appalti Ferroviari, risulta evidente come talune attività quali le pulizie, la ristorazione e l'accompagnamento notte rappresentino dei segmenti estremamente strategici per il committente.

Le persone che utilizzano i treni, d'altronde, che cosa chiedono? Tre cose: che i convogli viaggino in orario, che siano puliti e che il viaggio sia confortevole. Ebbene, due di queste condizioni imprescindibili contribuiscono a realizzarle i lavoratori degli appalti.

Questo è uno dei casi in cui non si dovrebbe nemmeno parlare di "appalto" ma di "outsourcing", perché di questo si tratta. Stiamo parlando di uno degli strumenti più utilizzati dai nostri Manager e che negli ultimi dieci anni ha visto una notevole espansione.

Liberarsi di alcune funzioni spesso ritenute fastidiose per ridurre i costi, questo spinge un numero sempre maggiore di imprese a ricorrere all'outsourcing.

Nei Paesi Anglosassoni ed in particolare negli Stati Uniti, l'outsourcing ha acquisito fama in seguito alla crisi economica degli anni ottanta: alcuni giganti dell'industria automobilistica, le cui dimensioni erano divenute abnormi anche per effetto dello sviluppo di aree complementari al core-business, adottarono come soluzione fondamentale al problema del risanamento contabile proprio l'outsourcing.

Il principio è semplice: affidare attività all'esterno dell'azienda in modo tale da ridurre i costi e liberare così le risorse necessarie per lo sviluppo di ciò che costituisce la vera attività d'impresa. Peccato però che, quasi sempre, lo sviluppo non arriva e le imprese diventano sempre più piccole.

Nel Lazio, si contano circa 15/16 aziende in questo settore che occupano, a seconda dei periodi, una quantità di lavoratori che oscilla fra le 1300 e le 1600 unità. Di questi, grazie al lavoro che abbiamo svolto, oltre il 40% ci ha dato fiducia e risulta essere iscritto alla Nostra Organizzazione. Abbiamo fatto tanto e tanto ancora possiamo fare perché a noi interessa solo una cosa: dare le opportune tutele al lavoro senza guardare in faccia a nessuno.

Il rispetto delle regole innanzitutto e l'applicazione di un contratto normale. Quello della Mobilità/Attività Ferroviarie rinnovato in luglio dello scorso anno.

E' inaccettabile che Aziende che hanno un respiro internazionale e alle quali vengono affidati appalti per decine di milioni di euro non applichino ancora il Contratto di settore.

Su questo tema, chiediamo alla Segreteria Nazionale un intervento energico nei confronti del Gruppo FS affinché la problematica si risolva velocemente e i lavoratori più deboli della catena possano veder riconosciuti i propri sacrosanti diritti.

Un'attenzione particolare chiediamo alla Segreteria Nazionale anche rispetto alla gara di appalto che riguarda la ristorazione ferroviaria perché, anche in questo settore, siamo rappresentativi e, aggiungo, ben rappresentati e dobbiamo pertanto tutelare al meglio il lavoro e i lavoratori.

• LA STRUTTURA DELLA FIT CISL LAZIO DAL 2009 AD OGGI

Fare un bilancio di quelli che sono stati questi 4 anni dal precedente Congresso del 2009 non è cosa facile, per via del susseguirsi di vicende che hanno interessato la Nostra Federazione, in particolare da quando sono stato eletto per la prima volta Segretario Generale il 28 ottobre del 2010. I momenti vissuti, alcuni belli e altri meno, ritengo dovrebbero essere analizzati e raccontati con la stessa intensità con cui sono stati affrontati, ma credo che non basterebbero queste due giornate congressuali.

Uno dei momenti più brutti è stato senza dubbio la scomparsa dell'amico Alberto Chiricozzi, a cui Vi invito a rivolgere un caloroso applauso. E' stata per noi una grande perdita, non solo dal punto di vista sindacale ma anche e soprattutto dal punto di vista umano. Abbiamo purtroppo perso un amico, un uomo di alto spessore morale, che ha lottato fino alla fine con una dignità fuori del comune. Una piccola consolazione è stata l'aver dedicato il Centro Servizi proprio ad Alberto, con una cerimonia raccolta il giorno dell'inaugurazione, alla presenza di tutta la famiglia di Alberto.

Come in ogni Famiglia, poi, all'interno della Nostra Federazione ci sono stati anche degli importanti momenti di confronto, che in qualche caso hanno portato alla fuoriuscita di alcuni Amici dalla Nostra Organizzazione. Pur rispettando i colleghi nelle loro scelte e nelle loro opinioni, posso tuttavia affermare che dal punto di vista sindacale hanno fatto male i loro calcoli, soprattutto se il loro obiettivo era quello di danneggiarci in termini di perdita degli iscritti. Nel momento di lasciarci, infatti, non senza qualche strascico polemico e appunto con la promessa di far dimettere un numero elevato di lavoratori dalla nostra Sigla, questi amici non hanno tuttavia considerato la forza, l'impegno costante e la storia che contraddistinguono la Nostra Federazione e tutte le persone al cui interno vi operano, quotidianamente, con impegno e dedizione.

La previsione di grosse perdite in termini di iscritti, infatti, non solo si è rivelata sbagliata, ma addirittura si è verificato esattamente il contrario, come dimostrano i dati certificati dalla nostra Confederazione.

Dal 2010, che come detto è stato l'anno in cui ho assunto la carica di Segretario Generale, la Nostra Federazione è passata da circa 14.600 iscritti agli oltre 17.300 certificati al 31 dicembre 2012.

Mi piace sottolineare il dato, pur essendo spesso importante esclusivamente a fini statistici, perché ritengo sia frutto di un lavoro di squadra svolto dal sottoscritto, dalla Segreteria Regionale tutta, dai Delegati RSU/RSA/SAS e dai collaboratori che a vario titolo (distaccati, dipendenti, etc.) gravitano all'interno della Federazione.

Sono fermamente convinto che da soli non si vada da nessuna parte, per tale motivo in questi due anni e mezzo, pur tra mille difficoltà, il mio sforzo è stato proteso a tenere unita la Federazione, cercando di coinvolgere con iniziative e attività il maggior numero di persone possibili, di ciascun Dipartimento e Area Contrattuale.

Bisogna inoltre evidenziare che, come ricordavo all'inizio, oggi ci troviamo di fronte ad una crisi economico – finanziaria del Paese molto pesante, con il blocco pressoché totale delle assunzioni in ogni settore a fronte però di fisiologici pensionamenti, accelerati dalla recente riforma. Insomma, ci troviamo nella situazione in cui all'uscita di lavoratori per pensionamento, in molti casi sindacalizzati, non corrispondono altrettante entrate di lavoratori, o quanto meno in pianta stabile. Per non parlare poi delle numerose aziende che molto frequentemente, anche nel nostro comparto, hanno fatto ricorso nell'ultimo periodo all'attivazione di procedure di riduzione del personale.

E' per questo, quindi, che l'aver aumentato in questi anni il numero dei propri iscritti deve rappresentare per tutti noi un motivo di grande orgoglio e soddisfazione, che mi sento di sottolineare ringraziando sinceramente e a gran voce tutta la platea che oggi mi siede davanti e tutti coloro che, pur non potendo essere qui, non fanno mai mancare il loro contributo.

Un altro momento difficile per la Nostra Federazione lo abbiamo vissuto di recente, allorquando, come tutti sapete, si è scatenato nei Nostri confronti quello che ho definito uno "sciacallaggio giornalistico", tendente a insinuare dubbi sull'operato della Nostra Federazione.

Non avrei voluto dare spazio a chi non lo merita, ma questo è il Nostro Congresso e come in ogni buona Famiglia è giusto confrontarsi.

A gran voce mi sento di dire che nessuno, sottolineo nessuno, si deve permettere di dire o anche semplicemente insinuare alcunché se non confortato dalla prova dei fatti.

Chiunque voglia parlare con cognizione di causa della FIT CISL Lazio, è invitato a venire in sede e vedere cosa fanno tutti i nostri Delegati, dal primo all'ultimo, dalla mattina presto quando iniziano il proprio lavoro fino alla sera tardi, dal momento che il Sindacalista molto spesso non conosce l'ora esatta in cui finirà la sua attività, a discapito della Famiglia e del tempo libero.

Sia chiaro, è una nostra scelta fare il mestiere di Sindacalisti, ma nessuno può permettersi di giudicare la nostra condotta senza prima sapere chi siamo, da dove veniamo, cosa facciamo e come lo facciamo.

Come ho invocato il senso di responsabilità da parte nostra nel fare attività sindacale, altrettanto con forza chiedo di avere rispetto e serietà a chi scrive sui giornali, perché a danneggiare l'immagine delle persone o peggio ancora di un'Organizzazione importante come la nostra ci vuole davvero poco.

Se qualcuno ha sbagliato siamo stati i primi a riconoscere che dovrà pagare, ma non è certo un quotidiano, sempre lo stesso e sempre con gli stessi argomenti, che può certo ergersi a Giudice.

Questa è la trasparenza e la serietà che dicevo poco fa e che ha portato l'intera Segreteria Regionale ad essere riletta esattamente un mese fa, dopo 3 mesi e 4 giorni di "Reggenza" da parte della Struttura Nazionale, nella persona di Pasquale Paniccia.

Durante un Congresso, ritengo non si debbano fare nomi e ringraziamenti perché si corre sempre il rischio di dimenticare qualcuno, ma in questo caso è doveroso rivolgere, da parte di tutti noi e quindi di tutti gli iscritti alla FIT CISL Lazio, un grazie particolare al Segretario Generale Nazionale Giovanni Luciano per la sua vicinanza durante quei particolari momenti di inevitabile tensione, da suddividere equamente con l'Amico Pasquale Paniccia, per l'impegno costante e soprattutto professionale profuso durante i mesi di "Reggenza" della FIT Lazio.

Dal precedente Congresso, tuttavia, molti sono stati anche i momenti belli vissuti dalla Nostra Struttura, su tutti come non citare i 3 Campi Scuola effettuati, rispettivamente a Sabaudia nel 2010, a Leonessa nel 2011 e a Bolsena l'anno scorso, che hanno visto partecipare complessivamente oltre 120 ragazzi, **guidati dal nostro "Gruppo Formazione" Regionale.**

Tale Gruppo, in questi anni, si è man mano consolidato coinvolgendo, provenienti da ciascun Dipartimento ed Area Contrattuale della Nostra Federazione, le varie risorse che lo costituiscono e che, a loro volta, con affiatamento e spirito di collaborazione reciproca hanno dato vita a numerose iniziative e progetti di formazione sindacale.

Da sempre la Formazione e il Proselitismo rivestono un'importanza fondamentale per la Nostra Federazione.

I continui cambiamenti del mondo del lavoro, infatti, esigono delegati sindacali sempre più preparati e al passo con i tempi e con le nuove tecnologie di comunicazione e diffusione delle informazioni tra i lavoratori.

Sapere è potere e soltanto la conoscenza e la preparazione, al giorno d'oggi, sono qualità in grado di fare la differenza nei luoghi di lavoro.

Con orgoglio, poi, ricordo come alcuni componenti della Formazione Regionale della FIT Lazio siano stati coinvolti anche per svolgere la Formazione Nazionale e, frequentemente, anche quella effettuata dalla Confederazione a livello orizzontale. Al riguardo colgo qui l'occasione per ringraziare i Segretari Generali della CISL del Lazio e di Roma Capitale e Rieti, rispettivamente gli amici Tommaso Ausili e Mario Bertone, rinnovando la stima e auspicando per il futuro una sempre più stretta collaborazione nell'azione sindacale portata avanti, a tutti i livelli, dalle nostre Strutture.

Tornando a noi, vorrei ricordare come fin dal 2009 i ragazzi della Formazione abbiano anche contribuito a creare e diffondere il nostro organo ufficiale di stampa, **ovvero FIT Report**, su cui si alternano a raccontare per iscritto le vicende che riguardano la Nostra Federazione e il mondo del lavoro più in generale.

I ragazzi del Gruppo Formazione e Redazione, poi, sono gli stessi che hanno partecipato con successo all'iniziativa promossa dalla Segreteria Nazionale denominata **"Progetto Giovani"**. Sto parlando dell'idea voluta dalla Segreteria della FIT CISL Nazionale con lo scopo di avvicinare i **"Giovani al Sindacato e il Sindacato ai Giovani"**, come peraltro recitava lo slogan dell'iniziativa.

Il Progetto Nazionale, infatti, mirava e credo miri ad organizzare, rappresentare e tutelare la realtà giovanile in tutte le sue forme, favorendo quindi il rapporto tra le giovani generazioni ed il Sindacato. Per questo motivo, per dare un segno di continuità all'attività formativa portata avanti dalla Federazione e, aderendo alle linee guida del Progetto Nazionale, ho deciso di aprire presso il Centro Servizi proprio uno **"Sportello Giovani"**, interamente dedicato ai ragazzi che ancora non sono entrati nel mondo del lavoro, o almeno stabilmente e sono quindi alla ricerca di occupazione. Si tratta di uno sportello in grado di orientare e consigliare, la cui responsabilità è affidata a una risorsa anch'essa giovane, per fare attività sindacale non solo con chi un lavoro già lo ha, ma anche con chi lo sta cercando e di questi tempi non è cosa facile.

Ringrazio, quindi, tutto il Gruppo Formazione, avvisando i componenti oggi presenti di prepararsi per organizzare il 4° Campo Scuola della FIT Lazio, che presumibilmente verrà svolto durante il prossimo mese di Ottobre, per via degli impegni congressuali, nell'unica Provincia ancora mancante, che è quella di Frosinone.

Parlando di Formazione, non posso non citare il **"Centro Servizi"**, rivolgendo a questo proposito un monito particolare a tutti noi, affinché in futuro si possa maggiormente sfruttare questo locale, vicino alla Nostra Federazione, che nelle intenzioni della Segreteria doveva e dovrà diventare il fulcro delle numerose attività che la nostra Organizzazione offre ai propri iscritti e ai lavoratori più in generale.

La finalità di aprire il Centro Servizi, infatti, è stata quella di creare uno spazio sindacale tutto nostro, convogliando lì tutti i servizi resi dalla Federazione ai propri associati e non solo. A titolo esemplificativo, voglio ricordare come il Centro Servizi, inaugurato nel 2011, sia in grado di offrire Assistenza Legale, Servizi di Patronato, Assistenza Fiscale, oltre ad essere un luogo ideale per incontri e riunioni sindacali.

Ecco, con estrema franchezza, mi sento di dire che il Progetto del Centro Servizi fino ad oggi non è decollato, per cui l'auspicio è che nel prossimo futuro da parte di tutti noi ci sia l'impegno e la volontà

di sfruttare meglio questo locale aggiuntivo, che poche Federazioni possono vantare vicino alla sede principale e dotato della più moderna tecnologia.

Strettamente connessa alla Formazione, vorrei affrontare la tematica relativa ad un altro punto fermo della Nostra Federazione, **vale a dire il “Coordinamento Donne”**.

Pochi giorni fa, esattamente l'8 marzo, il Coordinamento Donne insieme al Gruppo Formazione e al Gruppo Giovani ha organizzato una giornata di riflessione sulla tematica del “*Mobbing*”, con ottimi risultati in termini di partecipazione e sentimento.

Voglio pertanto esprimere il mio più profondo ringraziamento a tutte le ragazze che compongono il Coordinamento Donne e che, con il loro impegno attivo del Sindacato, con orgoglio rappresentano e tutelano i lavoratori e le lavoratrici iscritti alla CISL. Immagino, anzi ne sono certo, che non sia facile per una donna riuscire a conciliare Famiglia e Lavoro, per giunta con i ritmi frenetici della vita di oggi, e soprattutto vivendo in una realtà come può essere quella di Roma, cioè una grande Metropoli, con tutti i disagi che questo necessariamente comporta.

E' per questo che il contributo portato dal Nostro Coordinamento Donne è ormai diventato così indispensabile in un ambiente, come quello dei Trasporti in generale, che fino a qualche anno fa era prevalentemente maschile, con esigenze del tutto indirizzate agli uomini.

Credo quindi fermamente nell'attività di questo Coordinamento, perché negli anni molti sono i risultati che ha prodotto, coinvolgendo un numero sempre crescente di donne iscritte al Sindacato, dimostrando la capacità di saper ascoltare e recepire le varie problematiche esistenti nei posti di lavoro e mettendo in atto soluzioni concrete per risolverle o, quanto meno, migliorare le varie condizioni lavorative.

Mi preme ricordare, poi, come tutte le attività sindacali della Nostra Federazione, incluse quelle della Formazione e del Coordinamento Donne, dal 1° giugno scorso, ovvero dal Campo Scuola di Bolsena, abbiano uno strumento in più per essere portate a conoscenza dei lavoratori: **il Sito Internet della FIT CISL del Lazio, www.fitcislazio.it**.

Tale strumento, voluto fortemente da tutta la Segreteria Regionale, è stato creato per le nostre strutture, i nostri delegati, i nostri iscritti e per tutti i lavoratori del comparto che rappresentiamo, per diffondere in modo veloce e capillare informazioni, accordi sindacali, documentazioni aggiornate su tutto ciò che influenza la nostra attività e iniziative, in modo tale da aumentare l'interesse verso la nostra Federazione.

Con estremo orgoglio, faccio notare che tutto questo non ha minimamente gravato in termini di costi sulla nostra Organizzazione, in quanto sono state valorizzate, sia per la creazione che per la cura e la

manutenzione, due risorse interne molto valide e preparate, a cui sono stati affiancati di recente dei ragazzi per collaborare nel mantenimento del sito sempre aggiornato.

Quello del sito era stato un impegno assunto e che nel corso del 2012 è stato dunque realizzato.

• CONCLUSIONI

L'attuale Congresso della CISL, come elemento caratterizzante, pone al centro del dibattito e della riflessione la tematica della "Riorganizzazione", a tutti i livelli.

Come dicevo in precedenza, l'obiettivo da traguardare a breve è innanzitutto l'aggregazione contrattuale all'interno di categorie produttive simili, nel nostro caso in un'ottica più ampia di Politica Integrata dei Trasporti e dell'Ambiente.

Tuttavia, lo scopo finale di un rinnovamento in questa direzione dovrà essere di più ampio respiro e non riguardare soltanto un comparto, o il suo interno, ma tutta la struttura organizzativa della CISL, procedendo quindi verso l'integrazione e la fusione di più ambiti lavorativi, sulla base di matrici in comune e possibili sinergie anche con altre categorie.

In data 13 settembre 2012, a Reggio Calabria, la Nostra Struttura Nazionale ha tracciato la strada in tal senso, condividendo un *"Patto Federativo"* con altre due Federazioni, rispettivamente la **FISTEL CISL**, che è la Federazione che associa i lavoratori della Informazione (carta, stampa, editoria, televisione) dello Spettacolo (cinema, audiovisivo, musica, teatro) e delle Telecomunicazioni e la **FLAEI CISL**, che è la Federazione dei Lavoratori delle Aziende Elettriche Italiane, quindi il Sindacato degli Elettrici.

Pur sembrando apparentemente lontane, in realtà queste due categorie di lavoratori, FISTEL e FLAEI, unitamente alla nostra, hanno molti punti di contatto, in particolare l'origine della loro missione produttiva, che è quella dei *"Servizi a Rete"*.

Tutte e tre le Federazioni rappresentano lavoratori che svolgono servizi di pubblica utilità, con un'alta valenza sociale, in grado tuttavia di influenzare in positivo la competitività e la ricchezza del Paese, per di più con un enorme potere contrattuale.

Indubbiamente le realtà contrattuali presenti all'interno di ciascuna Federazione sono svariate e peculiari, rendendo quindi il Progetto estremamente ambizioso e complesso, tuttavia l'impegno che noi tutti dobbiamo assumere è innanzitutto quello di allargare l'orizzonte lavorativo oltre i nostri ambiti abituali, con il fine ultimo di realizzare quelle economie di scala di cui parlavo in precedenza, sviluppando sinergie in termini di formazione, previdenza, sicurezza, comunicazione, organizzazione e soprattutto esperienza di contrattazione, senza tuttavia scordare come un simile percorso tenda a razionalizzare anche le risorse e quindi a contenere costi e sprechi.

Si tratta, dunque, di mettere al servizio del prossimo le proprie esperienze lavorative e sindacali, accumulate sul campo nel tempo, per ottenere benefici in comune.

Da qui a due anni, quindi, cioè a metà del percorso congressuale, si tirerà una riga per fare delle prime valutazioni nel merito, anche alla luce delle risultanze che i tre Gruppi di Lavoro FIT – FISTEL - FLAEI, appositamente costituiti per dare le gambe al Progetto, esporranno in termini di costi e benefici.

Come FIT CISL del Lazio abbiamo accolto con favore questa prospettiva e ci impegneremo verso questa direzione, anche alla luce dei cambiamenti del mondo del lavoro e dell'evoluzione degli aspetti socio-culturali ed economici del Nostro Paese.

Come sempre, il tempo sarà galantuomo.

Come Federazione Italiana Trasporti del Lazio, quindi, molteplici sono gli impegni che ci attendono e che sono sicuro ci vedranno come sempre protagonisti.

L'augurio, però, è che la politica torni prima di tutto ad occuparsi dei problemi di rilevanza sociale e soprattutto che cominci a risolverne qualcuno.

Noi siamo pronti a fare la nostra parte e a dare il nostro contributo, a maggior ragione adesso che a livello regionale, se non altro, sappiamo finalmente con chi parlare, salvo complicazioni, per i prossimi anni 5 anni.

Il tempo a mia disposizione è terminato, ma prima di congedarmi e lasciare spazio al dibattito, voglio nuovamente esprimere la mia gratitudine a tutti i presenti per l'attenzione, ringraziando in particolar modo tutti i colleghi componenti la Segreteria Regionale, i collaboratori della Segreteria Generale e di tutte le Segreterie dei Dipartimenti, oltre ovviamente a tutti i dipendenti della FIT CISL Lazio. Ma, soprattutto, voglio esprimere un grazie particolare a tutte le RSU/RSA/SAS che mi siedono oggi davanti e che quotidianamente sono in prima fila a rendere grande la FIT CISL del Lazio, unitamente a tutti i Gruppi di ragazzi che, a vario titolo, svolgono attività sindacale per la Federazione.

Grazie davvero. Vi abbraccio tutti.

MAURIZIO MAROZZI
SEGRETARIO GENERALE
FIT CISL LAZIO

Hotel ANTONELLA - Pomezia (RM), 12 e 13 marzo 2013