

GLOBALE CASA



Per proteggere i tuoi beni più preziosi: il benessere della tua famiglia e le cose di casa

Ti diamo 3 buone ragioni per proteggere la tua Abitazione:

Se sei Proprietario e hai una POLIZZA ABBINATA AL MUTUO ricorda che il contenuto della tua abitazione di solito non è MAI assicurato, così come tutelarti per i danni che tu o un tuo familiare potreste procurare a terzi è importante quanto proteggere la casa; ricorda che in caso di incendio il primo interesse protetto è quello della banca, e non il tuo che sei proprietario dell'abitazione

Se ti affidi alla POLIZZA DEL CONDOMINIO per proteggere le mura del tuo appartamento, non sottovalutare il rischio per le cose che hai in casa, il contenuto non è MAI assicurato dalla polizza del condominio

Se abiti in AFFITTO non dimenticare che il contenuto dell'abitazione non è MAI coperto dal rischio incendio anche se il proprietario dell'immobile ha stipulato una polizza per la casa; ci sono situazioni che potrebbero richiederti spese ingenti e impreviste, determinando una tua responsabilità come affittuario per rischio locativo (ad esempio un danno da fumo ai locali provocato da un principio di incendio in cucina)

3



Mensile per la Federazione Italiana Trasporti Cisl Fondato nel settembre del 1950

N. 5 - Maggio 2013 - LXIII anno dalla fondazione Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987 Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: Giovanni Luciano

Direttore Responsabile: Carlo Candida

Redazione: Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Salvatore Pellecchia,

Giuila Dellepiane

Impaginazione: Fabio Grassini Foto: Frank Andiver, Fabio Grassini

Segreteria di redazione e ottimizzazione grafica: Patrizia Censi

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361 e-mail: federazione fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma. Tel. 06-4182113

E' vietata la riproduzione e traduzione, anche parziale, di articoli

senza citarne la fonte.

Chiuso in redazione il 24/05/2013

Finito di stampare nel mese di giugno 2013

Tiratura: 28.000 copie

Speciale Congresso **Nazionale**



Speciale Congresso

Introduzione

Relazione del Segreatario Generale Giovanni Luciano

La cronaca del primo giorno: Il futuro al centro del Con-

Raffaele Bonanni chiude i lavori della prima giornata

Tavola Rotonda: Superare la crisi? Con le reti Ten-T

L'intervento di Paolo Mezzio

Tavola Rotonda: rimettere al centro i servizi pubblici lo-

7 La guida della Fit Cisl

Il congresso dei giovani

Il lavoro delle donne

Il dibattito congressuale

Documento Finale

Il nuovo Consiglio Generale



Chia: una bellissima, nuova pagina

L'unica gioia al mondo è cominciare. È bello vivere perché vivere è cominciare, sempre, ad ogni istante", diceva Cesare Pavese. Il Congresso nazionale di Chia, appena conclusosi, ha significato questo per tutta la Fit-Cisl: un nuovo inizio.

I 408 delegati provenienti da tutta Italia si sono riuniti in Sardegna per scrivere, a nome dei tesserati, le pagine dei prossimi quattro anni della storia della Federazione. E hanno scelto di nuovo Giovanni Luciano come Segretario generale. Si è trattato di una chiara affermazione della qualità del lavoro svolto da Luciano,

qualità confermata anche da una imprevista standing ovation che lo ha festeggiato al termine della presentazione della sua relazione. Con lui è stata votata la Segreteria più snella della storia della Fit: come Segretari nazionali figurano solo Michele Imperio e Pasquale Paniccia.

Il neo-ri-eletto Luciano ha ora davanti a sé molti traguardi da raggiungere: dovrà guidare la Federazione verso l'approdo dell'ambizioso progetto della Federazione delle Reti, ovvero l'unificazione della Fit con gli elettrici della Flaei e i telefonici della Fistel, il che significa – è bene ricordarlo – meno poltrone e più spazio ai lavoratori e ai sindacalisti nelle aziende. Ma dovrà anche continuare la dura marcia per trovare una via d'uscita alle vertenze più tormentate, come quella del tpl e non solo. Dovrà dialogare con i neo-Ministri Maurizio Lupi e Andrea Orlando, per trovare soluzioni vere ai vent'anni di arretrato che hanno le politiche dei trasporti e dei rifiuti in Italia.

Con queste premesse il prossimo quadriennio facilmente segnerà la storia della Fit.

Ovviamente il X Congresso nazionale non è stato solo questo: tanti lavoratori si sono confrontati, tanti temi sono stati sviscerati, tanti ospiti sono intervenuti, tra cui il Segretario generale della Cisl Raffaele Bonanni. Si sono tenute due tavole rotonde: una sulle reti Ten-T e una sui servizi pubblici locali. È stato dato spazio soprattutto ai giovani – che, anzi, lo spazio se lo sono presi anche da soli con un bellissimo flash mob a cui daremo ampio spazio nel giornale. E tanto altro ancora, al punto che questo numero speciale dedicato tutto e solo a Chia è decisamente oversize.

Abbiamo detto anche troppo: leggete da voi com'è andata davvero.

Buona lettura!



Relazione introduttiva del Segretario Generale Giovanni Luciano

Etica e società – crisi etica prima che economica

Crisi è una parola che, nonostante la sua etimologia (dal verbo greco krino – separare, cernere), nella nostra lingua ha assunto esclusivamente un carattere negativo, anche se, spesso, le fasi di passaggio possono trasformarsi nel presupposto necessario per un miglioramento, per una rinascita, per un rifiorire prossimo.

Ne parlano tutti da tanti anni, anche la relazione del mio predecessore in questa sede quattro anni fa ne parlava. Dopotutto le crisi ci accompagnano da sempre. Per tutte basta ricordare il famoso motivetto di Giorgio Gaber di decenni fa quando ci interrogava con il suo "...ma cos'è questa crisi? ma cos'è questa crisi?...", per mettere a fuoco che, in fondo, le crisi sono periodiche trasformazioni da dove non è obbligatorio uscirne peggio di come ci si entra. Per farlo, per poter rinascere, è comunque essenziale avere coscienza delle cose. Spesso mi viene in mente una delle massime del Mahatma Gandhi: "dobbiamo diventare il cambiamento che vogliamo vedere".

Da italiano mi chiedo: era questo quello che volevamo diventare? Era questo il cambiamento? Era questo che volevamo vedere?

Ripeto, tutti parlano di crisi e sfornano analisi, sempre tardive, ricette; puntano il dito l'uno contro l'altro... quasi nessuno si sofferma a riflettere sullo "slittamento etico" del quale è preda la società italiana.

"Mentre economisti e opinion leader si dividono a seconda del diverso orientamento sulle cause economiche della crisi.



contrapponendo le furie del liberismo agli abusi del welfare state, restano totalmente in ombra le cause culturali e le ipotizzabili involuzioni future della realtà del nostro Paese dal punto di vista antropologico. Resta in ombra cioè la causa più profonda della crisi, il deterioramento di un'etica collettiva, la desertificazione di ogni panorama valoriale o preoccupazione morale." (Censis, Rapporto sulla situazione sociale del Paese – 2012) e di seguito "nel corso del 2012 quasi ogni giorno ha portato il suo amaro contributo al progressivo disvelamento di una struttura valoriale fortemente contaminata, in cui la natura rapace del politico di lungo corso o del parvenue di seconda o terza schiera ha trovato riflesso speculare nelle mille piccole astuzie adattive di un Paese sostanzialmente da troppi anni lasciato a se stesso. In effetti, il 2012 ha dato evidenza ad un lungo processo di sgretolamento dell'etica sociale, iniziato in Italia molti anni fa...mentre crollavano come i birilli le vecchie ideologie e visioni del mondo, si è gradatamente consolidata una diffusa autoreferenzialità egoistica...".

Amaramente posso sintetizzare che finché non pagare il biglietto dell'autobus sarà un vanto e non una vergogna avremo grossi problemi.

Inizio questa relazione con questa riflessione, forse insolita, perché credo che sia corretto farla ancor prima di appassionarci sui motivi economici di questa crisi che non è come le precedenti.

Caro Gaber, questa volta abbiamo motivo di ritenere che "questa crisi" non è stata e non sarà passeggera, purtroppo.

È una crisi economica strutturale che s'incardina, da noi, in una società che ha subito, da almeno venticinque anni, una deriva etica complessiva che ci mette nelle condizioni peggiori per affrontarla. Troppo individualismo, troppo egoismo. Perdita generalizzata della visione e della ricerca del bene comune. In troppi hanno perso la capacità di indignarsi, quasi in una rassegnazione o, peggio, in un'abitudine.

Dobbiamo prendere coscienza dello stato di questa situazione sociale del Paese ancor prima di pensare ai fondamentali economici e industriali.

Certo. Non si cambia dall'oggi al domani una società ma dobbiamo, noi per primi nel Sindacato e col Sindacato, insieme a tutte quelle forze ancora sane in Italia, vivere una sorta di stagione di evangelizzazione, per far svegliare le coscienze della gente, delle persone, iniziando dagli adolescenti. Il nostro principale nemico è l'individualismo. Noi, soggetto collettivo, corpo intermedio dobbiamo per primi prenderne coscienza ed essere conseguenti. Nell'azione politica e nel quotidiano agire del mandato che c'è dato dai nostri associati. Altro che abolizione dei Sindacati!

Ringrazio tutti gli ospiti che ci onorano della loro presenza, ma ci tengo ancor di più a ringraziare tutti quelli che partecipano al nostro X Congresso Nazionale con la delega delle decine e decine di migliaia di lavoratori nostri iscritti che li hanno incaricati di rappresentarli a valle di una fase congressuale iniziata già a metà dicembre scorso.

A loro, ai nostri soci, va un pensiero speciale di gratitudine, in una fase così difficile da vivere per il lavoro.

La gratitudine, mi sia consentito, da parte

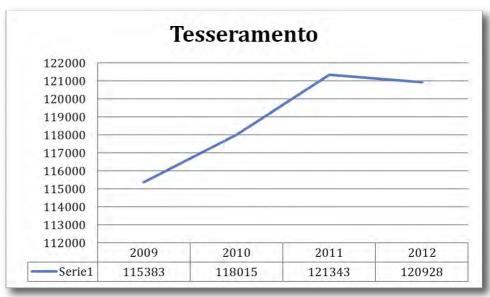
di chi ha avuto, dall'inizio del 2011 a oggi, l'onore di essere incaricato di guidarli. È stato un compito gravoso. Come faticoso è stato il "giro d'Italia ai tempi della crisi" che ho fatto nei 17 congressi regionali ai quali ho partecipato in prima persona. Volevo farne 21 ma concomitanze e calendario me lo hanno impedito, ma 17 in 36 giorni sono tanti, ve l'assicuro.

Ho registrato tanta amicizia e tanta stima. Mi ha aiutato a smaltire più velocemente il peso del dover rendermi conto che da sud a nord, e poi ancora da nord a sud, da ovest a est e viceversa il grido di dolore era lo stesso: fate presto!

La cosa che più mi ha colpito è stato che al nord l'allarme per la mancanza e la perdita del lavoro sembrava ancor più avvertito che nel dibattito delle regioni del sud... quasi una mancanza di abitudine, forse.

Nel fare il giro d'Italia ho avuto modo di toccare di nuovo con mano, anzi con schiena, le condizioni delle strade statali italiane, quelle affidate all'Anas.

È una sorta di emblema sulla politica che negli anni la classe dirigente italiana ha praticato. Dalla E45, alle strade dei lidi ravennati, alla Carlo Felice qui in Sardegna, alla Garganica, all'Adriatica, ecc. ecc., ovunque un manto stradale da fuoristrada, non così sui tratti autostradali.







Sia chiaro che non è colpa dell'Anas, alla quale hanno praticato da anni tagli alle risorse e blocchi delle assunzioni. È colpa di chi non ha pensato all'interesse di tutti. Le Autostrade, i concessionari autostradali, fanno utili enormi. Le strade statali, provinciali e comunali non hanno risorse.

Come hanno potuto concedere le autostrade al capitale privato senza le opportune garanzie di equilibrio economico per la società delle strade statali? Come si fa a non vedere in che condizioni sono le altre strade affidate alle province?

Non pensiate che sia una banalità. È una delle mille sfaccettature della situazione di un Paese che da tempo ormai ha smarrito il filo dell'interesse generale.

Questa è una responsabilità non di tutta la classe dirigente, come quella dello slittamento etico di cui all'inizio, ma esclusivamente di quella politica, anzi di quella "partitica", che ha avuto il culmine nella "fuga" dalle responsabilità di fine 2011. Quella che ha dato "il meglio di se" nella imbarazzante vicenda delle elezioni del Presidente della Repubblica, che ha dovuto poi implorare Giorgio Napolitano di tornare al suo posto. Quella che conta

sempre sulla memoria labile degli italiani.

Ne parlo non per unirmi al facile coro di quelli che puntano il dito contro, ma ne prendo spunto per entrare, da Segretario della categoria dei trasporti, negli argomenti che più ci attengono iniziando da una nostra coordinata principale.

Sono decenni che il Sindacato, Fit Cisl in testa, lamenta la mancanza della visione e dell'azione strategica per una politica dei trasporti integrata e sinergica, che realizzi la complementarietà delle modalità, sia in termini infrastrutturali che delle modalità di servizio.

Politica, infrastrutture e servizi di trasporto

Avrebbero dovuto farlo i vari Ministri dei trasporti che si sono succeduti, non è avvenuto.

Nessuno ha mai avuto la forza o la voglia di fare dei trasporti italiani un sistema. Ognuno ha inseguito il contingente e, spesso, le situazioni di crisi di grandi aziende.

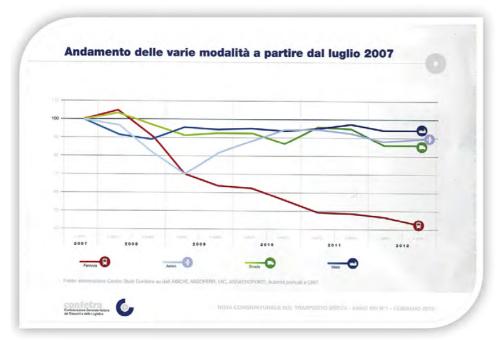
Questa assenza di regia unitaria ha generato le situazioni che sono oggettivamente

iscontrabili:

ognuno ha costruito aeroporti ove ha voluto (112 aeroporti funzionanti, 90 aperti al traffico civile di cui 43 aperti a voli commerciali – 47 a voli civili non di linea. 11 militari aperti al traffico civile, di cui 3 aperti a voli commerciali – 8 a voli civili non di linea e 11 esclusivamente a uso militare, come descritto nell' Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale del 29 gennaio 2013), ognuno ha investito sul suo porto o porticciolo che sia (Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia, Piombino, Trapani sono solo quelli che vengono amministrati dalle corrispondenti autorità portuali, 25 teste che ragionano ognuna per conto proprio)

Persino gli interporti sono stati costruiti in assenza di insediamenti industriali significativi (ad esempio Val Pescara)....

A decidere se prioritariamente l'Alta Velocità, ammesso che lo sia, verrà estesa dalla Campania verso la Puglia anziché verso la Calabria e la Sicilia è più Rete Ferroviaria



Italiana che il suo azionista, lo Stato Italiano. Queste sono scelte che influiscono sul meridione per i prossimi 50 anni!

Come la scellerata azione di disimpegno ferroviario dalla Sicilia.

Se c'è più o meno servizio ferroviario a lunga percorrenza sulle dorsali adriatica e tirrenica e, di conseguenza, più o meno autobus che coprono in autostrada le lunghe distanze lasciate scoperte dai treni non è una regia politica, è il "mercato". Che non si carica dei costi dell'infrastruttura lasciati sulle spalle della collettività perché è ancora lettera morta in Italia la Direttiva Comunitaria "Eurovignette".

Se c'è più investimento sul trasporto pubblico dei pendolari o sui servizi dell'Alta Velocità non lo decide lo Stato azionista, lo decide Trenitalia, messa improvvidamente in concorrenza con l'unica azienda privata dell'intera Europa su quel segmento.

Come prima per il caso Anas, strade provinciali versus concessione autostradale.

Il segmento dove c'è mercato, ricco, è stato consegnato su un piatto d'argento al business; quello sociale alla fiscalità generale... di questi tempi....

I risultati per il Paese sono sotto gli occhi di tutti, in termini di viabilità e in termini di trasporto pendolari. Si pensi alla congestione delle grandi aree urbane.

Dov'è la politica dei trasporti? Dov'è l'istituzione che "governa" la fondamentale funzione costituzionale che è la mobilità dei cittadini?

L'ottusa quanto deleteria politica di disincentivazione al trasporto delle merci via mare e su rotaia ha fatto illusoriamente risparmiare con i tagli ai finanziamenti dell'ecobonus e del ferrobonus. Quanto hanno fatto spendere di più in costi da esternalità, in peggiore vivibilità, in allungamento dei tempi di percorrenza e di consegna?

Vi consiglio di fare un viaggio in autostrada da Roma a Firenze. Lo consiglio al Ministro dei Trasporti o a chiunque abbia o abbia in animo di avere incarichi istituzionali e di Governo. Si faccia un viaggio anche se sull'auto blu, col lampeggiante e sulla corsia di emergenza: non potrà non vedere che è tutta una fila di tir senza fine.

Succede questo, paradossalmente, sul tratto più infrastrutturato d'Italia in termini di rete ferroviaria: Alta Velocità, Direttissima e linea "lenta". Ci potrebbero passare centinaia di treni merci al giorno. Non succede semplicemente perché non basta la sola infrastruttura, occorre una politica di sostegno, non a favore o contro

l'una o l'altra modalità, ma per l'interesse generale collettivo.

Poche centinaia di milioni di euro tolti non sono un risparmio perché si spendono miliardi per sostenere collettivamente i costi di una società che basa sulla gomma privata e sugli idrocarburi il suo quotidiano.

Senza scomodare Svizzera o Austria occorre fermarsi a riflettere su queste cose. Rivendichiamo un'azione politica e istituzionale su queste tematiche.

L'ultima "Nota congiunturale sul trasporto merci", realizzata da Confetra nel periodo di osservazione Gennaio-Dicembre 2012, mostra un grafico molto chiaro su quale sia la situazione della distribuzione di quote tra le modalità nel trasporto delle merci ed il loro andamento in funzione della contrazione economica che attraversa l'Europa:

in un periodo dal 2007 al secondo semestre 2012 la quota via mare ha perso intorno al 5%, quella aerea un po' di più, 10% e quella su gomma circa il 15%. Quella ferroviaria il 55%. Questo nonostante che il trasporto merci su ferrovia, Italia in testa, sia assolutamente liberalizzato e si contino molte nuove imprese ferroviarie che hanno seguito l'antesignana Rail Traction Company che ha iniziato ad operare fin dal 2000.

Ci vuole politica nazionale dei trasporti che vada nella direzione indicata dal Libro Bianco dell'Unione Europea, traguardata ad un trasferimento di quote dalla gomma al mare e alla ferrovia, non il contrario. Una regia proverebbe a mettere insieme le aziende ferroviarie con i trasportatori per trovare le giuste sinergie e i necessari accordi. Serve un controllo politico delle dinamiche. Lo stesso controllo che sta clamorosamente mancando, almeno, non è stato visibile, rispetto alla fusione di due grandi concessioni di infrastrutture pubbliche al capitale privato. La fusione Gemina-Atlantia è, sostanzialmente, l'integrazione delle autostrade italiane con Aeroporti di Roma.

Sotto il profilo industriale e di sviluppo dell'occupazione è un'operazione che suscita interesse ed aspettativa, anche a valle del progetto di sviluppo di Fiumicino in virtù del Contratto di Programma firmato recentemente da Aeroporti di Roma.

3 miliardi di Ebitda (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, equivalente al margine operativo lordo) sono molto importanti, ma non bisogna

solo pensare alla redditività aziendale, ma anche all'interesse nazionale di queste due primarie infrastrutture strategiche del Paese. Due concessioni fuse insieme. Non è chiaro quale sia stato l'indirizzo politico. Viene di nuovo da dire "partitico". Qualcuno ha chiesto al capitale privato concessionario le necessarie garanzie che queste infrastrutture restino pienamente nel controllo del Paese?

Affermare che i trasporti e la logistica siano uno dei servizi, in Italia, che presen-

tano un gap rispetto agli altri Paesi europei quali Francia e Germania è persino banale. Il nanismo delle imprese è una nostra peculiarità. Questi sono fattori che si riversano negativamente sulla produttività. Servirebbero grandi player. Anche qui è mancata la politica dello Stato azionista sui soggetti che potevano, insieme, fare logistica: Poste Italiane e Ferrovie dello Stato.

Poste Italiane pensa alla distribuzione finanziaria e Ferrovie dello Stato in pratica ha rinunciato al trasporto delle merci. Se ci fosse politica lo Stato azionista avrebbe fatto come in Germania dove la Cancelleria ha messo insieme Deutsche Post e Deutsche Bahn per fare logistica. Un colosso che detta legge in Europa.

Ho fatto questa lunga introduzione al problema perché una soluzione alla mancanza di una cabina di regia per i trasporti dopo tutto il Governo Monti l'aveva trovata.

Una soluzione che a noi stava un po' stretta in virtù delle eccessive competenze che le sono state attribuite, ma il Decreto Legge n.1/2012 cosiddetto "Cresci Italia", con l'istituzione all'articolo 36 dell'Autorità di regolazione per i trasporti (cosiddetta Authority dei Trasporti) aveva fatto un atto concreto in tal senso. Certo un po' pasticciato per la sovrapposizione delle

FECSL

Congresso

Congr

competenze con l'Agenzia nazionale delle strade, con un po' di confusione per la vigilanza del trasporto aereo con l'Enac che non si sa bene alla fine che dovrà fare, ma è un punto fermo.

In materia di trasporti e di servizi pubblici locali il Governo Monti e il Vice Ministro Ciaccia e con il Vice Ministro Martone hanno fatto, seppur tardivamente, molto di più di altri.

Cose da noi condivise come il Fondo unico nazionale del trasporto locale (di cui parlo più avanti). Se si fosse perso meno tempo per capire che il Sindacato, quello riformista, era una risorsa e non un ostacolo saremmo più avanti.

Ancora oggi l'Authority dei trasporti, prevista dalla legislazione, non c'è. Perché?

Noi pensiamo che serva uno strumento di

regia, di regolazione, di garanzia, di visione/azione integrata, noi pensiamo alla mobilità di persone e merci come bene comune, i partiti evidentemente no. Non hanno anteposto gli interessi collettivi a quelli di bottega.

Sono state bruciate tre terne di nomi sull'altare dei veti incrociati tra PDL, PD e UDC, che insieme raggiungevano i due terzi di voti necessari nel precedente Par-

lamento per approvare la nomina dei componenti questa importante istituzione.

Non si capisce perché se non si trova la maggioranza qualificata dopo la terza votazione si óuq eleggere persino il Presidente della Repubblica con una maggioranza semplice e in questo caso no. Misteri del Diritto Costituzionale... semplicemente sotto-

valutazione del problema o superficialità, visione di sole poltrone da lottizzare. Così non si risolvono i problemi strutturali, si fanno marcire.

Il nuovo Parlamento, uscito dalle votazioni di fine febbraio 2013, ovviamente a tutto sta pensando tranne che all'Authority dei Trasporti, vedremo cosa ne pensa il Governo Letta, ma per noi resta una priorità.

O meglio, a noi sarebbe bastato e basterebbe un Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, finalmente distinto da altri dicasteri, che funzionasse come istituzione che fa la politica integrata e che scioglie i cento nodi che sono da sciogliere. Dal Ministro all'ultimo funzionario.

L'esperienza Passera, per quanto ci riguarda, è stata fallimentare in tal senso. Siamo ansiosi di vedere all'opera il neo Ministro Maurizio Lupi.



Noi vogliamo una regia integrata e autorevole. Se non la fa il Ministero la faccia l'Authority.

Federalismo da ristrutturare

In questo consesso parlare di servizi pubblici locali significa affrontare la discussione su uno dei principali core business di questo Sindacato, che si occupa di trasporto pubblico locale anche ferroviario, per usare la terminologia di legge, e di servizi ambientali, rifiuti in primis.

Mi sarà perdonata la rottura di schema di una classica relazione introduttiva ma non possiamo parlare di questo argomento, senza rischiare di fare solo chiacchiere, se prima non si parla dei guasti prodotti da quella grande e dannosa incompiuta che è stata la Riforma del Titolo V della Costituzione.

Il contesto storico di allora, era il 2001, va inquadrato per com'era: era appena stata varata una riforma di imponente decentramento, realizzata dal ministro Bassanini, alla quale era seguito il fallimento della bicamerale D'Alema e, come descrive splendidamente Luca Antonini nel suo libro "Federalismo all'italiana", la prospettiva era una legislatura vincente per Berlusconi e Bossi.

Successe una cosa deplorevole: una riforma costituzionale epocale, quale quella del Titolo V appunto, venne approvata in extremis e con soli cinque voti di scarto. La Carta venne approvata nel 1947 quasi all'unanimità!

Fu un illusorio quanto fallimentare tentativo di togliere alla Lega Nord la bandiera del federalismo che ha generato più pasticci che virtuosità.

La storia ha poi dimostrato quanto ancor peggio si sia fatto in appresso con le azioni successive in nome della devolution.

La Fit Cisl è centralista e contro il federalismo?

No, decisamente non siamo nostalgici di



quel centralismo che ha prodotto i danni che conosciamo tutti. Però questa riforma del Titolo V è sbagliata strutturalmente e produce più danni che benefici. Va corretta.

Il problema principale, che emerge in tutto il provvedimento, è la competenza concorrente su un'infinità di materie quali, addirittura, le grandi reti di trasporto, la produzione e distribuzione nazionale dell'energia, l'ordinamento della comunicazione, ovviamente i servizi pubblici locali e così via. Non solo, anche l'armonizzazione dei bilanci pubblici è competenza concorrente.

Per quest'ultimo motivo ogni regione si è fatta la propria legge di contabilità e così, come direbbe anche il mio di zio, se la suona e se la canta, senza che ci possa es-

sere una confrontabilità delle politiche. Questo non è federalismo è anarchia. Tanti piccoli "Stati" ognuno autonomo, dove tutti vanno a bere alla stessa fonte, prosciugata ormai, dalle mille tasse e balzelli che sono per gran parte sulle spalle di chi ha la ritenuta alla fonte e delle imprese. Poi ci si lamenta dell'elevata tassazione!

Non può funzionare. In questo Congresso svolgeremo due tavole rotonde, sulle infrastrutture e sui servizi pubblici locali proprio per mettere bene in evidenza gli aspetti negativi di una situazione che va risolta, senza tornare al centralismo ma con opportuni correttivi strutturali.

Ricordo a tutti il danno prodotto con la modifica dell'articolo 119 della Costituzione, ove è stato espunto ogni riferi-



mento alle condizioni di svantaggio economico e geografico del meridione e delle isole. Isole che necessitano di una particolare condizione giuridica da realizzare di concerto con l'Unione Europea. L'esempio del mancato riconoscimento della condizione di insularità della Sardegna è emblematico in tal senso.

Serve una fase neo costituente nel Paese per fare delle modifiche strutturali dell'architettura del funzionamento dello Stato. La correzione del Titolo V, per noi, è una priorità.

Non è solo dire che dobbiamo abolire le Province ma riformare l'architettura e ridurre i livelli di amministrazione e limitare al massimo la competenza concorrente. Si sappia chi decide cosa e, quindi, chi è responsabile davanti agli elettori e al Paese. Mille parlamentari, ventuno amministrazioni regionali, centodieci amministrazioni provinciali, ottomila comuni sono qualcosa di ipertrofico e improduttivo soprattutto se tutti decidono sulle stesse cose e hanno poteri di veto ognuno sull'altro.

In questa situazione si arriva a leggere sul giornale che, ad esempio, gli autobus del servizio urbano di una grande città non escono dalle rimesse per mancanza di gasolio negato dai creditori all'azienda comunale e il sindaco dica che non è colpa sua.

Quel sindaco ha parzialmente ragione! Ancora il professor Antonini fa un esempio emblematico nel suo libro quando parla di una ipotetica signora che una mattina non trova più lo scuolabus per il figlio e non saprebbe a chi rivolgersi.

Il trasporto pubblico locale viene finanziato tramite un trasferimento statale, con dentro tanta accisa sui carburanti, alle regioni in base alla spesa storica. Queste, con gli stessi criteri, forse, lo trasferiscono in parte alle province e in parte ai comuni che a loro volta lo girano alle aziende, forse.

Questo girone dantesco è il motivo per il quale quella signora non saprebbe a quale porta bussare per lamentarsi ed il perché quel sindaco non ha poi tutti i torti a dire che lui non c'entra.

Un corto circuito perenne e una base marcia sulla quale è difficile tenere in piedi una qualsiasi struttura, figuriamoci un sistema complesso e costoso qual è un servizio pubblico, di per sé in perdita strutturale anche per mantenere tariffe basse a beneficio dei cittadini.

La base marcia è la spesa storica, l'errore che ha fatto lo Stato è perseguire i tagli lineari che, per loro natura, non fanno distinzione tra grasso ed osso, generando così iniquità e disincentivazione alle buone pratiche.

lo sono un convinto assertore dell'introduzione dei costi standard, ovunque nei servizi pubblici locali. Con le opportune gradualità e con le necessarie perequazioni.

Non è possibile registrare che le regioni che hanno molto di più di quello che dovrebbero avere se si applicassero i costi standard sono proprio quelle che hanno aziende fallite, cittadini appiedati e lavoratori licenziati!

La situazione che si è stratificata negli anni non è stata, quindi, una responsabilizzazione degli amministratori verso gli elettori ma una deriva verso una serie mostruosa di sprechi e i tanti recenti scandali che sono scoppiati in troppe Regioni dovrebbero far riflettere.

Sprechi e inefficienze generalizzate. Servizi carenti e spesso scadenti, città invase dai rifiuti e autobus fermi nelle rimesse per mancanza di ricambi e di manutenzione, per restare nel nostro ambito, sono il risultato non semplicemente di inettitudini individuali, che non mancano mai, ma di un sistema che va corretto.

Un sistema ove è impossibile produrre riforme virtuose perché chi legifera non è il Parlamento che vota i vari tentativi di riforma dei Governi, ma la Corte Costituzionale che, in virtù del Titolo V e delle competenze legislative degli Enti Locali puntualmente, su ricorso di questi, blocca ogni tentativo di risoluzione di questo sfascio. Una situazione che però ha qualche eccezione.

Esistono anche esempi virtuosi che non vanno dispersi. Ci sono casi di buon governo e buone pratiche nello stivale, ai quali però bisognerebbe ispirarsi e ai quali non dovrebbero essere praticati i tagli lineari. Ci sono realtà, poche, che hanno fatto bene, che possono essere dei modelli e non è, per sfatare un luogo comune, solo una questione di latitudine. Anche al nord non mancano le maglie nere, così come al sud qualcuno ha fatto bene.

Purtroppo le best practics sono rare e ven-



gono anche assurdamente trattate come gli altri.

L'introduzione del finanziamento sulla base dei costi standard in luogo della spesa storica sarebbe un grande segnale di lotta vera agli sprechi e alle inefficienze. Mantenere il criterio della spesa storica è un incentivo all'inefficienza perché vuol dire che più spendi e più sei premiato.

È evidente che le Regioni non sono d'accordo con noi. Lo si vede nel caso emblematico del mancato rinnovo del CCNL della Mobilità – Tpl.

Lo hanno chiaramente detto con una nota del 11 aprile 2013 della Conferenza unificata che riportiamo integralmente :

"Negli ultimi quattro mesi, le Regioni sono state coinvolte nel negoziato, avviato con

la mediazione del Ministero del Lavoro, tra associazioni datoriali e associazioni sindacali del settore del trasporto pubblico locale. Nel corso delle riunioni, è stata effettuata una ricognizione delle risorse che, negli ultimi anni, sono state destinate al settore, dalla quale è emerso che le Regioni hanno utilizzato risorse proprie pari a circa 1.450 M€. Le associazioni datoriali, il Ministero del Lavoro e il MIT hanno strumentalmente imputato alle Regioni la responsabilità della mancata conclusione della trattativa relativa al CCNL, in quanto non hanno raggiunto un accordo in ordine all'ammontare delle risorse dell'ex Fondo perequativo che intendono destinare al TPL (v. nota di Martone e Ciaccia del 15 marzo 2013). Le Regioni, in merito, ritengono doveroso esprimere tutto il loro fermo dissenso, ricordando le molteplici occasioni in cui hanno espresso la loro totale perplessità nei confronti di un disegno di revisione dei rapporti tra Stato e Regioni in materia di interventi nel settore del Trasporto Pubblico Locale, che rischiava di determinare, come sta avvenendo, scenari di estrema criticità.

In particolare si ricorda quanto segue:

i tagli, che dal 2010 in poi i vari governi hanno effettuato sulle risorse per il TPL, valutabili in oltre mezzo miliardo di euro all'anno, hanno comportato, indipendentemente da criteri di efficienza e riorganizzazione, riduzioni molto significative ai servizi minimi garantiti sui territori (mediamente del 10%) ed effetti critici sullo stato delle aziende di trasporto ferro/gomma, i cui equilibri economici hanno sofferto altresì degli effetti inflattivi, anch'essi ignorati dai vari Governi; il disegno, che doveva garantire la certezza delle risorse destinate al TPL, sta dimostrando tutta la sua inadeguatezza per i seguenti motivi: non vi è sicurezza del quantum né auto-

matismo nelle modalità di trasferimenti nel tempo, tali da garantire neanche la copertura certa dei contratti di servizio; le modalità di riparto ed erogazione, imposte dal novellato art. 16-bis, infatti, non garantiscono i regolari flussi di cassa, indispensabili per onorare i contratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario che per quello della gomma. Proprio in queste settimane, il mancato trasferimento delle risorse delle prime quattro mensilità per il 2013 dell'acconto, nonostante quanto previsto dalla norma stessa e dagli accordi presi in sede di Conferenza Unificata, sta mettendo in ginocchio molte Regioni già strozzate dal clamoroso ritardo accumulato dal Governo nei trasferimenti per il ferro nazionale nell'anno 2012; il problema è ancor più drammatico dal punto di vista dei bilanci regionali, se si pensa che

le Regioni devono assumere impegni pluriennali di spesa non solo per la copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio, ma anche per l'effettuazione delle gare, soprattutto nel settore ferroviario; l'attuale dotazione finanziaria del fondo, come più volte sottolineato, è addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (- 148 M€) e persino del 2010 (- 300 M€) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa; l'insufficienza del Fondo è ancora più rilevante in considerazione del fatto che, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, gravano sui bilanci regionali altre spese necessarie per il funzionamento del settore, quali: rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma; manutenzione straordinaria delle infrastrutture; innovazione tecnologica; risorse aggiuntive per i contratti di lavoro e per gli ammortizzatori sociali per far fronte a tali costi, le Regioni sarebbero costrette, pertanto, ad attingere a risorse proprie in modo sistematico e pluriennale, sottraendole alle esigenze di altri settori strategici per la popolazione, quali la sanità, i servizi sociali, ecc.. Lo stesso Fondo unico nazionale è già stato costituito con risorse in precedenza fiscalizzate e, pertanto, allora in libera disponibilità delle Regioni. In sintesi, l'attuale disegno del Governo in materia di trasporto pubblico locale non è assolutamente idoneo a garantire il regolare funzionamento del settore, pur in presenza di processi di efficientamento e razionalizzazione che le regioni stanno intraprendendo, né l'espletamento dei servizi minimi essenziali. La soluzione, certamente, non può essere quella proposta dai vice Ministri Martone e Ciaccia, consistente nel vincolare definitivamente risorse proprie, peraltro su base pluriennale, quali quelle dell'ex Fondo pereguativo, il quale, d'altro canto, è da sempre utilizzato per altre esigenze di spesa. Riguardo al tema specifico della contrattazione collettiva, si richiama la posizione espressa da questa Conferenza nella seduta del 20 marzo 2008, in ordine al tema della contrattazione collettiva nel settore del trasporto pubblico locale. Nel docu-

mento le Regioni affermavano che il tema dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro degli addetti al settore deve essere ricondotto nel suo alveo naturale, cioè quello giuslavoristico del rapporto tra imprenditori e lavoratori, evitando qualsiasi tentativo di coinvolgimento finanziario delle regioni su tale tema. Infine, le Regioni, in considerazione della complessità delle suddette problematiche, chiede al Governo l'attivazione urgente di un Tavolo specifico sul tema più generale dei rapporti Stato- Regioni ed Enti locali in tema di trasporto pubblico locale, inserito nell'ottica della garanzia di tutti i servizi pubblici locali essenziali."

Non vogliono il Fondo nazionale del trasporto pubblico locale al quale accedono al 90% sicuramente, per spesa storica (!), e per il 10 % per meccanismi di richiesta virtuosità legata al raggiungimento di maggiori performance (molto blande a dire il vero). Lo contestano dimenticando che il vero motivo della sua introduzione sta nella esigenza di stabilizzazione delle risorse che le Regioni hanno complessivamente distratto, dal 2008 ad oggi, al settore del trasporto pubblico locale che loro hanno messo in ginocchio continuando a mantenere 1200 aziende concessionarie. Un sistema che alimenta se stesso nelle mille prebende, nei duecento consigli di amministrazione, nelle consulenze, studi, ecc. ecc.

Non sono i tagli dello Stato il problema. Lo sono solo nella loro linearità. È nella mancanza di capacità di svolgere quel ruolo di programmazione che il decreto 422 dal 1997 ha assegnato alle regioni svolto, forse, solo in pochissime Regioni che sta il problema.

Basti contare quante si sono dotate, dopo 16 anni ormai, del previsto Piano Regionale Integrato dei Trasporti. Provate a controllare.

È incredibile la faccia tosta che hanno costoro! Non hanno fatto altro che far continuare a mettere acqua in un secchio pieno di buchi e se l'acqua viene ridotta da chi non ne ha più perché la deve prendere dal sangue dei cittadini, "dissentono".

Si chiamano fuori dal rinnovo del contratto in virtù di una loro dichiarazione del 2008 dimenticando cosa c'era a monte allora: il finanziamento del trasporto pubblico locale e del suo contratto tramite i fondi dell'accisa del gasolio da autotrazione che il morente Governo Prodi introdusse per legge (Legge 244 del 24 dicembre 2007, art.1, commi 295, 296, 297, 298, 299). I trasferimenti dal Ministero dell'Economia sono arrivati ogni mese per finanziare il trasporto pubblico locale.

Sono stati o sono destinati effettivamente per quello scopo?

Oppure i cento passaggi fino alle aziende, che abbiamo visto prima citando Antonini, li fanno deviare per altre destinazioni?

È vero, doveva essere una normale dinamica tra parti sociali e noi questo vogliamo. Ma delle due l'una: o il trasporto pubblico locale diventa un settore industriale, con un'altra politica delle infrastrutture dedicate allo sviluppo del trasporto pubblico nelle città (tram, filobus, corsie preferenziali, parcheggi di interscambio, metropolitane, cordoli, multe alle soste sulle corsie, ecc.) o è una zavorra costosa, scarsamente fruibile e insostenibile con queste premesse.

Non vi è traccia in nessun provvedimento di alcun Governo sull'incentivazione tramite l'allentamento del patto stabilità degli Enti Locali per la realizzazione di opere a sostegno del trasporto collettivo. Sarebbe una mano santa per la vivibilità e per i conti pubblici.

La fiscalizzazione e le "risorse proprie" delle Regioni per il trasporto pubblico, gomma e ferro, sono dedicate a questo settore. Abbiamo fortissimi dubbi poi sulla questione dei fondi di perequazione "normalmente spesi per altri scopi", non ci risulta che la ratio istitutiva di quei fondi tra le altre non prevedesse anche il trasporto locale come casistica.



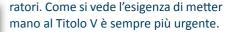
Senza la certezza di quei fondi (1450 milioni) come si pensa di poter chiudere un contratto fermo da cinque anni?

Soprattutto: le Regioni dov'erano quando noi scioperavamo in questi anni per il contratto?

Perché non sono intervenute sulle loro aziende per agire in sede di associazione datoriale della quale queste fanno parte? (Asstra)

Viene da chiedersi quale sia, secondo le Regioni, la soluzione del problema. A occhio e croce sembra la solita: non rispettare tempi e indicazioni della legge di riforma che i vari Governi hanno provato a fare. Contestano apertamente anche questa del governo Monti e puntano a far passare la nottata. Tanto lo sciopero è "colpa" nostra e lo pagano cittadini e lavo-

Questo si chiama scaricabarile... su di



C.C.N.L. omogenei e maggior peso al secondo livello

Ma lo stallo quinquennale del CCNL della Mobilità - TPL è principalmente una grande responsabilità di Asstra e Anav, che dall'inizio hanno osteggiato e boicottato la stessa idea della omogeneizzazione contrattuale tra ferro e gomma. Hanno detto e scritto di tutto per convincere che era impossibile farlo. Il Contratto sottoscritto a Milano per Trenord ha dimostrato il contrario.

Ridurre i contratti fondendo quelli più affini per noi, per il Sindacato in genere, è un obiettivo politico essenziale. Per le Associazioni Datoriali è spesso il contrario. Lo vediamo anche nella vicenda della fortissima resistenza, tanto da tradursi in impossibilità concreta, alla fusione dei Fondi di pensione integrativa. È la stessa cosa. Non vogliono.

Il Sindacato dei Trasporti, non solo nella Fit Cisl, ha saputo superare le sue divisioni interne per settori, loro no.

Vogliono mantenere le loro Associazioni per come sono. E come sono? Chi le regge? I contributi delle aziende, le quali a loro volta li prendono dove? Dalla loro attività che, guarda caso, fa tornare a quei 1200 centri di costo della cosa pubblica.

Noi abbiamo dimostrato che si può razionalizzare, si può dimagrire, si possono gestire le cose mettendole insieme senza diventare baracconi. Loro devono fare altrettanto. Anche loro, come noi e come la politica, sono classe dirigente del Paese. La smettessero con gli interessi di bottega!

Poi, certo, con il passare degli anni, dal 2008 a oggi, la crisi e i tagli hanno agito pesantemente sul contesto rendendo tutto più difficile. Ma la loro funzione è quella di fare i contratti, non il contrario.

L'intesa sottoscritta il 27 aprile 2013 per un'applicazione sperimentale delle nor-



mative su alcuni punti convenuti, quali quello sull'evasione tariffaria, a fronte di un acconto di 700 euro sugli arretrati è una nota positiva. Di ciò siamo grati a Michel Martone per l'infaticabile e incessante azione di regia del tavolo al Ministero del lavoro. È una nota positiva ma è solo una piccola tregua. Noi non molliamo la presa perché vogliamo firmare il prima possibile tutto il CCNL della Mobilità – Tpl completando così tutto il CCNL della Mobilità.

Per noi restano prioritarie le coordinate di riduzione del numero dei CCNL con conte-

stuale maggiore potere alla contrattazione di secondo livello.

Mobilità, Viabilità, Trasporto Aereo, Logistica, Servizi Ambientali, l'obiettivo non cambia: semplificazione dei contratti e maggior peso alla contrattazione di secondo livello.

Finora i risultati concreti in tal senso sono ancora insoddisfacenti ma non intendiamo deflettere.

Lo stesso Statuto della nostra Federazione contiene questo obiettivo come architrave dell'esistenza stessa di una categoria unificata dei trasporti e dei servizi.

Per quanto riguarda la Mobilità gli ostacoli che hanno permesso finora di realizzare una parte comune generale e solo uno dei due pezzi, quello delle Attività Ferroviarie, abbiamo appena detto.

Per la Viabilità, invece, c'è stata e persiste la non condivisibile considerazione di Anas S.p.A. quale pezzo di pubblico impiego. Una S.p.A., di per sé, è sottoposta alle regole del codice civile, non si comprende perché a suo tempo il Governo Berlusconi abbia voluto tenere Anas in una condizione, che persiste tuttora, con gravi ricadute, sia sul versante del blocco delle retribuzioni, che su quello delle assunzioni comprese quelle delle figure legate alla sicurezza stradale. Questa situazione ha di fatto interrotto un percorso relazionale che stava portando velocemente alla realizzazione di un CCNL unico della Viabilità insieme agli autostradali. È un percorso non osteggiato dalle controparti ma solo dalla contingenza. Per noi resta un obiettivo da conseguire. Le Fs sono anch'esse un gruppo di S.p.A. che, per fortuna, non sono state trattate come Anas e dove, con grande fatica, siamo riusciti a trovare gli

Lo stesso "Annuario del Lavoro" del 2012, che dedica un intero capitolo a "la contrattazione nazionale di categoria" racconta delle vicende dei CCNL conclusi nel 2012 ma non si sono accorti i tre giuslavoristi Vito Leccese, Giovanni Roma e Marco Lozito, tutti dell'Università di Bari, che a luglio del 2012 il Trasporto Ferroviario ha chiuso un contratto con l'aumento di due ore medie settimanali, da 36 a 38. Che a fronte di ciò si sono avute contropartite per il salario, per il welfare contrattuale e per l'inclusione dei lavoratori degli appalti nello stesso contratto. Peccato.



spunti e le spinte per poter procedere al rinnovo del CCNL Mobilità- Attività Ferroviarie. È stato un contratto secondo noi di grande rilevanza, dove lo scambio maggiore produttività uguale maggiore salario e maggiore welfare aziendale avrebbe dovuto essere d'esempio. Con un certo rammarico ho visto che è passato nella indifferenza generalizzata, anche a casa nostra, quasi se o si è metalmeccanici o non si esiste nel panorama delle relazioni industriali italiane.

Un altro esempio dell'azione del nostro agire sul versante delle unificazioni contrattuali, forse il più complicato, è quello del trasporto aereo.

È tuttora in corso una negoziazione con tutte le associazioni datoriali del settore per poter far sì che si ampli a tutti i segmenti di questa fondamentale filiera per un Paese civile quello che si era già fatto qualche anno fa con la sottoscrizione di un unico contratto per le attività aeroportuali. Anche qui, forse non è noto, ma dobbiamo ringraziare gli ultimi cinque mesi del Governo Monti e il ruolo che ha avuto il Ministero dei Trasporti con la preziosa opera di mediazione svolta dal Sottosegretario Improta.

Come avrete già capito questa relazione introduttiva, volutamente, non è strutturata su capitoli dedicati ad ogni settore, ma tenta di dare una visione politica d'insieme. Vale la pena, però, di mettere in evidenza che il grande sforzo che stiamo facendo, da qualche mese ormai, per costruire un contratto di riferimento per tutti i soggetti del trasporto aereo è un'azione che va inquadrata non solo per la tutela dei lavoratori.

Quella è la nostra mission, ma un contratto unico del trasporto aereo rappresenterebbe un collante sinergico per tutti, aziende in testa. Vettori, gestori aeroportuali, handlers e società di catering, sono tutti alle prese con una giungla dove non c'è protezione alcuna non solo per i lavoratori ma anche per gli imprenditori. Serve fare squadra, serve fare sistema, serve fare lobby. Serve per la sopravvivenza dell'intrapresa e dell'occupazione negli aeroporti italiani e per i nostri vettori.

Non è solo una difesa di parte la nostra, è un indirizzo politico forte rivolto alle associazioni datoriali del settore aereo per trovare le soluzioni che rendano il sistema meno permeabile alle mille incursioni e speculazioni. Il trasporto aereo è il settore dove per prima arrivano le ricadute, positive o negative, delle congiunture economiche globali.

In questa fase, quindi, stiamo faticosamente provando a mettere ordine contrattuale nei segmenti di nostra competenza sapendo che lo stiamo facendo con tutti i tempi canonici dei rinnovi contrattuali ampiamente scaduti.

Forse solo con le Autostrade e con l'Enav si rinnovano i contratti nei tempi stabiliti. Solo dove quel fenomeno che non ho ancora citato finora non è arrivato si può fare. Altrove è una grande guerra di trincea che non vogliamo perdere. Dove non c'è stata liberalizzazione, dove non c'è stato taglio di risorse pubbliche si riesce. Altrove è più difficile.

Altrove si fanno i conti con la crisi, il mercato che non tira, le risorse che mancano e le possibilità che si riducono, ma non stiamo perdendo tempo. Ve lo assicuro.

E non siamo espressione di un sindacalismo oltranzista, rivendicativo e irresponsabile. Al contrario. Stiamo ostinatamente conducendo una lotta tesa a ridurre i contratti costruendone di più inclusivi e con forti rimandi alla negoziazione aziendale. Lo stiamo facendo in un contesto che non è più quello dove pensavamo di trovarci all'inizio.

È come se fossimo andati a fare la guerra nel deserto e ci trovassimo nella steppa. Ma non è colpa nostra. Abbiamo solo bisogno che qualcuno ci aiuti mandando migliori equipaggiamenti. Guai a pensare che sia colpa nostra o, peggio, dei lavoratori.

Su "Conquiste del Lavoro" del 12 aprile 2013 c'è un'intera pagina dedicata ad un'intervista a Vandana Shiva (fisica, economista e attivista ambientalista indiana) che vi consiglio di leggere. Vi è contenuta una lucidissima analisi della situazione che globalmente stiamo vivendo. Quella situazione che ha ripercussioni sulla nostra quotidianità:

"siamo in un'epoca segnata da uno specifico tipo di globalizzazione disegnato essenzialmente dalle grandi multinazionali secondo una ricetta molto semplice: gli investimenti si fanno dove si pagano meno tasse, dove ci sono meno vincoli ambientali e dove i diritti dei lavoratori sono meno protetti. I trattati della Wto (World Trade Organization – Organizzazione Mondiale del Commercio) non hanno fatto altro, finora, che rafforzare questo modello che sta condizionando l'economia mondiale... .non è allora un caso che parallelamente alla deregolamentazione dei mercati assistiamo a una progressiva erosione dei diritti dei lavoratori, dei diritti dell'ambiente e in generale del diritto ad una vita dignitosa. Le multinazionali si sono poi dotate del potente strumento della finanza che permette loro di fare profitti parallelamente e indipendentemente da quello che fanno nell'economia reale mentre i lavoratori hanno assunto caratteristiche "usa e getta". C'è sempre un lavoratore più a buon mercato..."

È solo una parte di un'analisi molto condivisibile che fa riflettere sulle trasformazioni relative al lavoro e alle imprese nel nostro Paese negli ultimi venticinque trent'anni. Indebolimento delle tutele, peggioramento delle politiche redistributive e aumento delle diseguaglianze. 8,8 milioni di lavoratori a tempo pieno e indeterminato, compresi i lavoratori delle aziende con meno di 15 dipendenti. I co.co.co., co.co.pro., i somministrati, le false partite



Iva e altro sono 7 milioni.

Dalla fine del 1989 in poi si è abbattuto progressivamente uno tsunami che sembrerebbe quasi essere stato liberato dalla caduta di quel muro a Berlino.

La rivoluzione delle comunicazioni con l'avvento di nuove tecnologie elettroniche sempre più sofisticate al servizio di Internet, ha permesso, parallelamente alla velocizzazione sempre più elevata dei trasporti, la velocizzazione nei movimenti di capitali. Ha permesso la globalizzazione. Il primato della finanza sulla politica, dell'economia virtuale su quella reale. Questa unitamente alla parziale cessione di sovranità nazionale verso quella comunitaria hanno creato una situazione totalmente differente per la quale ancora oggi l'intera classe dirigente del Paese non si è saputa attrezzare.

L'Europa politica, che sarebbe la pietra angolare per uscire da una situazione di oggettiva fragilità, è bloccata dagli interessi tedeschi, francesi e inglesi.

Il "mostro" appalti -cooperazione

In una situazione di questo tipo si è sviluppato quello che non esito a definire un mostro: la degenerazione degli appalti. Dei subappalti e dei subappalti subappaltati degli appalti dove, spesso, la cooperazione non è quella forma di consorzio che ha le basi sane per il bene dei suoi soci. Diventa altro. Registriamo con crescente preoccupazione una degenerazione che rischia di portare sempre più verso una situazione che va anche oltre lo sfruttamento dei lavoratori, spesso immigrati.

Parlare di forme vicine allo schiavismo in alcuni casi non è eccessivo. La coopera-

zione nella logistica è uno dei settori più a rischio. Questo fenomeno sta diventando sempre più esteso e diffuso ed è un facile brodo di coltura per interessi illegali e per forme estreme di protesta.

Illegalità e nuove forme di sfruttamento che ledono la stessa dignità dell'essere umano noi non le possiamo ignorare voltandoci dall'altra parte. Noi dobbiamo combattere la cooperazione truccata e dobbiamo aprire una nuova stagione insieme alle altre categorie della Cisl, ad iniziare dalla stessa Fisascat magari, e con la Cisl per sconfiggere questo eccesso di outsourcing... chissà perché quando c'è la fregatura il termine è sempre inglese.

Lo dobbiamo fare innanzitutto contrastando con ogni mezzo l'eccesso di ribasso. Dobbiamo agire sulla procedura mettendo in chiaro tutti i passaggi e i requisiti necessari. Nessuno, committente o appaltatore, deve poter sfilarsi da questa responsabilità.

Poi occorre che si riesca a convincere proprio le Centrali Cooperative che la filiera dell'appalto deve essere cortissima. Uno è già troppo.

Questa campagna per contrastare illegalità e sfruttamento negli appalti e nella cooperazione deve diventare per noi un'ossessione, perché questo fenomeno è come un cancro che si sta diffondendo sempre di più in tutti i nostri comparti e sta compromettendo tutto il faticoso lavoro di contrattazione che facciamo quotidianamente per mantenere livelli dignitosi di occupazione e reddito.

Fattori della produzione in Italia, barriere in luogo di porte aperte

"L'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro", first of all.

Il lavoro è un diritto, una priorità. Certamente; ma il lavoro non si crea per decreto. Occorre che qualcuno investa in Italia. Per fare un'analisi semplice ma seria, dovremmo provare ad immedesimarci in un ipotetico investitore. Anche





per non disinvestire e delocalizzare occorre fare una piccola analisi su quali siano i principali fattori di produzione del Paese.

Giustizia. I tempi della giustizia amministrativa italiana sono biblici. Burocrazia. Per carità di patria non riportiamo i dati di mille statistiche disponibili per dimostrare quanti giorni passano dalla richiesta di insediamento al conseguimento di tutte le autorizzazioni.

Credito alle imprese. Un sistema bancario che salvaguarda solo se stesso ha ampiamente dimostrato di non svolgere già da tempo il normale ruolo di concessione di credito alle attività produttive, per non dire ai cittadini anche per un semplice mutuo sulla casa.

Energia. Costo più elevato della media europea di circa il 30%. Non c'è un chiaro indirizzo della politica energetica tanto che possiamo dire agli amici della Flaei che sono in buona compagnia vista la l'assenza

di politica dei trasporti. Sappiamo solo che non vogliamo il nucleare e che fortissime sono le critiche e le resistenze sull'eolico e sul fotovoltaico.

Tutti vogliono aria condizionata, cento elettrodomestici in casa e nessuno dice che spegnere qualche insegna luminosa in piena notte può farci bene, ma la parola termovalorizzatore in Italia è quasi una bestemmia.

Non siamo contro l'ecologia, anzi. Ma è possibile che non si riesca più a dragare un porto in Italia senza che alla prima analisi si blocchi tutto?

Non credo che questo Paese debba avere una ecologia basata solo sul continuare con gli idrocarburi.

Una situazione di grande difficoltà per il mondo del lavoro nel pieno di una crisi vera, dove altre economie viaggiano nel pieno del loro boom economico con tassi di crescita a due cifre (B.R.I.C.S. – Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa) gli italiani dovrebbero dotarsi di una strutturazione dello Stato e degli Enti locali che favorisca gli investimenti.

Per farlo non si può prescindere dal compiere scelte, le più condivise possibile ma poi attuate.

Piano Nazionale dei trasporti e della Logistica, Piano Nazionale dell'energia e anche una scelta di Piano Nazionale chiaro sui rifiuti. I rifiuti sono una risorsa gigantesca. Possibile che da noi riescono ad essere o arricchimento della malavita organizzata o emergenza ambientale?

Il paradosso rifiuti tra arricchimento privato e fallimento pubblico

Mi chiedo sempre più spesso perché le imprese che trattano i rifiuti, ad esempio le mulitutility del centro-nord, sono, per i loro proprietari (tra cui anche Enti Locali), delle vere e proprie galline dalle uova d'oro, mentre tra le aziende municipali, che si occupano solo di servizi di raccolta e trasporto, aumentano quelle che falliscono (ultimi casi Foggia e Palermo).

Così come mi chiedo come si faccia ad essere così ciechi da non vedere le grandi incongruenze di chi pensa di risolvere i problemi con la demagogia e poi si trova nella peggiore delle incoerenze.

Non so cosa succederà a Roma a breve, vedo quello che sta succedendo da tempo in molte, troppe città italiane dove l'unica idea è quella di continuare a scavare buche che poi si riempiono e tocca trovarne un'altra con le proteste di questa o quella località che non vuole la discarica dentro casa.

Perché non si decide una seria legislazione sugli imballaggi dei prodotti che si vendono in Italia, una vera differenziazione che non demoralizzi i cittadini con il sospetto che in discarica viene rimesso tutto insieme?

È evidente che in Italia l'applicazione della Direttiva 94/62/CE ("Misure volte a limitare la produzione di rifiuti da imballaggio") non ha avuto grande successo. Come è chiaro che anche la legislazione nazionale è naufragata nella stessa palude, perché i meccanismi sono gli stessi, della competenza concorrente, come per il trasporto pubblico locale).

Perché non si deve generare energia utilizzando il trattamento dei rifiuti?

Cosa osta? Un facile ambientalismo di maniera, radical chic, che non vede che Napoli ha risolto così il problema della "monnezza". Quanta ipocrisia. I cittadini napoletani pagano fior di quattrini a chi si prende il "prodotto", pagano la nave che lo porta in nord Europa e poi pagano anche l'energia che rientra tramite gli elettrodotti. Hai voglia ad addizionali comu-

nali Irpef.

Anche qui, coi rifiuti, troppi interessi e troppe collusioni evidentemente. D'altronde se è uno dei settori dove c'è più sentore di illegalità vorrà pur dire qualcosa.

Noi siamo per una legislazione stringente sugli imballaggi della quale nessuno parla mai, per una differenziale vera e per un'impiantistica che tratti i rifiuti per convertirli in energia.

Non siamo per la Tares. Perché è una tassa che in sostanza, anche questa, è una patrimoniale sulla casa che mischia i rifiuti con altri servizi che non c'entrano nulla. Noi pensiamo che per i rifiuti ci voglia il passaggio da tassa a tariffa in modo da responsabilizzare azienda e cittadino. Non un'altra tassa sui vani della casa, non una Imu2.



Riepilogo delle nostre priorità

Dopo le tante parole dette finora è utile rimettere in ordine quelle che sono le priorità della Fit che consegno al dibattito, alcune delle quali saranno anche oggetto delle tavole rotonde che seguiremo tutti con vivo interesse:

- a) la nascita dell'Authority dei trasporti per avere una sede di regia unica di un contesto che ha bisogno di funzionare meglio tramite l'integrazione.
- b) la ridefinizione del Titolo V in termini di diminuzione dei livelli amministrativi e contrazione ai minimi termini della legislazione concorrente, in primis, nei servizi pubblici locali. In questo con una spinta propulsiva dai territori alla progettazione e realizzazione di infrastrutture connesse alle reti Ten-T che attraversano l'Italia.
- c) Una grande e duratura campagna contro la cattiva cooperazione e l'eccesso di outsourcing.

Ovviamente restano tutte le altre grandi opzioni che si aggiungono. Informazione e formazione in testa, prosecuzione del riordino amministrativo con la definitiva conclusione concreta della riallocazione di più risorse dal centro alla periferia territoriale.

Di questo si occuperà presto il nuovo Consiglio Generale.

Ma la nostra stella polare è tutta nello slogan di questo Congresso. Il futuro dei giovani. I giovani che non erano nei nostri Congressi regionali o territoriali e che non possono essere qui non avendone cittadinanza.

Quei giovani che a milioni sono fuori dal mondo del lavoro. Quei giovani ai quali le classi dirigenti del Paese, anche quella sindacale massimalista, hanno rubato la speranza e il futuro scegliendo ogni volta le facili scorciatoie del populismo e della demagogia. Quelle scorciatoie comode perché pagate col debito pubblico ormai monstre.



Quei giovani che alzano le mani per ricordarci che ci sono, che ci chiedono di vederli, che ci chiedono di dare loro le opportunità che tutti devono avere. Quelli che ci chiedono di agire per il futuro di tutti, anche per il loro. Quelle mani sul nostro manifesto sono idealmente le loro.

Che senso ha definirsi sindacalisti se non si risponde alla domanda che ho fatto in tutta Italia nei nostri Congressi regionali.

Quando si parla di accordi separati, di Cisl "serva del padrone", di scontri con i facinorosi che fanno i violenti magari avendolo un lavoro ben remunerato e ancora sicuro (esempio Trenord), quando vi sembra che noi abbiamo torto e gli altri ragione, fatevi una domanda: "dove finisce il mio diritto e dove inizia quello di mio figlio?", "dove inizia quello del figlio di mio figlio?". Dobbiamo essere convinti che bisogna agire non per noi ma per chi viene dopo. Ho appreso una massima che non conoscevo nel giro d'Italia che ho fatto. È bella e significativa nella sua grande verità: "le società crescono quando gli anziani piantano alberi alla cui ombra sanno che non potranno mai sedersi".

Abbiamo un vivaio sterminato di alberi da piantare. Facciamolo insieme!

Fit Cisl International - Bruxelles

Poi c'è un'altra mia ostinata convinzione: l'importanza delle attività internazionali.



Poco fa ho avuto modo di ribadire una delle convinzioni più diffuse degli uomini di buona volontà: la necessità del completamento del percorso di unificazione comunitaria con la realizzazione compiuta dell'Europa politica, non solo monetaria. Noi non stiamo con chi predica l'uscita dall'euro!

Un'Europa compiuta è il faro a cui dovrebbero riferirsi tutti, anche i tedeschi e i francesi. Nessuno si salva da solo in un mondo dove è la finanza che ha potere sopra i Governi e gioca a flipper con i debiti sovrani.

In Europa siamo ancora molto lontani da questa consapevolezza, mentre troppo spesso si tende a vedere l'Unione Europea come una sorta di matrigna che, nel far rispettare le regole senza deroghe, ci fa male. L'ultima in ordine di tempo da noi è la questione dell'infrazione per aiuti di Stato che è stata comminata per la Sea Handling mentre siamo sempre in ansia per vedere come va a finire per la Tirrenia-Cin.

È un piccolo esempio di quanta sottovalutazione, o ignoranza, c'è ancora diffusamente in Italia su cosa sia e come funzioni l'Unione Europea. Anche quando ci sono da prendere finanziamenti, come vedremo meglio domani per le Reti TEN-T.

Questa ignoranza, questa sottovalutazione non possiamo consentircela in questo Sindacato. Noi presidiamo le attività delle varie Sezioni della Etf, ma lo facciamo ancora in modo disorganico a volte saltuario e, soprattutto, senza una opportuna messa a fattor comune di esperienza, di studio e di vera e propria formazione di idee, opzioni politiche e azioni conseguenti da fare in relazione a questa attività. Nonostante da gennaio 2011 a oggi si siano sviluppate anche più di prima azioni, coprendo anche aspetti che erano rimasti scoperti, non basta ancora.

È una critica questa che rivolgo a me stesso perché non sono ancora riuscito a trasmettere opportunamente il messaggio che questa parte della nostra attività non deve essere complementare a quanto facciamo in Italia, deve essere considerata persino più importante.

Ciò vuol dire non solo farsi il viaggio a Bruxelles piuttosto che in un 'altra località per fare la riunione, ma significa che bisogna vivere l'Etf. Lo facciamo splendidamente per ora in un solo caso, facciamo benino in altri ma, lo ripeto, non basta.

Fino a quando ogni nostra area contrattuale non avrà investito appieno sul passaggio dalla saltuarietà alla abitudine a interloquire ed essere parte attiva della corrispondente sezione della Etf non sarà abbastanza.

Non si tratta di esterofilia, si badi bene, ma della presa di coscienza che è a livello europeo che nascono le politiche ed i relativi provvedimenti normativi che impattano sul nostro Paese e nei nostri posti di lavoro. È con il confronto con le altre esperienze europee che si può imparare e crescere. Il mondo è una grande scuola. Questa ostinata ricerca dello sviluppo dell'internazionalizzazione della Fit Cisl mi ha portato a decidere di realizzare il progetto Fit Cisl International, che è ancora poco noto nell'organizzazione perché è in fase embrionale, ma che ha già avuto le sue prime impostazioni e che prenderà forma compiuta ed azione concreta nei prossimi mesi.



Fit Cisl International non è un altro sindacato nella Fit Cisl, è un mettere a fattor comune tutte le attività internazionali della Federazione sotto la regia unica del Segretario Generale.

È basato sulla struttura dei marittimi, anch'essi rispondenti politicamente al Segretario Generale, e vedrà un'implementazione per fasi successive che dovranno portare questo tipo di strutturazione integrata tra marittimi, ispettori Itf e dirigenti dedicati alle attività internazionali nelle varie sezioni come un vero e proprio motore ausiliario che alimenti, supporti e si integri all'azione politica e contrattuale nazionale.

Per fare questo serviranno persone dedicate ed un salto di paradigma culturale, ma sono portato a pensare che sarà meno difficile di quanto si pensi.

Lo dico sulla base della grande esperienza, capacità, autorevolezza che la Fit Cisl ha sviluppato a livello mondiale nella contrattazione, di concerto con gli organismi della Itf.

È un'attività complicata e importantissima nella sua globalità di campo di applicazione e si basa sulla stipula di contratti, di claims, di ispezioni sulle navi e di assistenza e tutela dei marittimi di tutto il mondo.

Facciamo parte di un network di assistenza e tutela che copre l'intero mondo e come italiani possiamo vantare l'eccellenza del nostro ispettorato, ancora una volta il migliore dei 48 ispettorati del mondo, come documentato dalle ultime statistiche della l.t.f. .

I nostri ispettori hanno visitato oltre 500 navi in bandiera di convenienza (Flag Of Convenience) e hanno raccolto, attraverso vertenze ed industrial actions, oltre 4.5 milioni di dol-

lari per marittimi imbarcati. Mi preme inoltre sottolineare che di questa somma, che supera del doppio l'ispettorato che si è collocato al secondo posto, 1.7 milioni di dollari sono stati recuperati dall'attività svolta dalla sede Nazionale a Roma.

Dobbiamo avere chiaro che l'ispettorato, che è il nostro fiore all'occhiello in campo mondiale, non va sottovalutato o snobbato al nostro interno.

Gli Ispettorati dipendono direttamene dall'Itf di Londra e quindi sono immuni dalle frequenti problematiche che possono dividere i sindacati nazionali, cosa che in Italia siamo riusciti ad evitare finora in questo campo. (Ogni ispettore deve visitare minimo 100 navi all'anno, il suo lavoro viene attentamente valutato dalla Itf di Londra che qualora avvertisse forti cali di produttività sostituirebbe l'Ispettore).

Ricordo che i nostri Ispettori hanno frequentato anche il corso Ilo di Torino assieme agli Ufficiali delle Capitanerie ed agli Ispettori dei registri navali e quindi sono grandi esperti della Convenzione MLC 2006, una Convenzione che deve essere "pane quotidiano" anche per chi opera sul solo versante delle navi nazionali.

Tra l'altro il nostro Coordinatore è anche Responsabile per tutto il Sud Europa del mondo delle crociere e proprio nel campo delle navi da crociera, egli, assieme a ITF e Sindacato Norvegese si occupa della formazione dei nostri delegati extracomuni-



tari direttamente nei vari paesi fornitori di manodopera.

L'ispettorato per l'ITF è fondamentale nella difesa dei diritti dei marittimi del mondo ed è lo strumento che "costringe" gli armatori a sottoscrivere contratti approvati dalla Itf. Nel 2007 a livello mondiale questi contratti erano circa 9000, ma nel 2012 sono passati a ben 12.000.

Il responsabile dell'ispettorato italiano ed alcuni di questi ispettori Itf sono presenti qui e li ringrazio di cuore per il loro prezioso lavoro. Questo è un capitale di esperienza e di eccellenza di tutta la Fit Cisl e dobbiamo esserne fieri, orgogliosi e decisi a continuare su questo percorso, trasferendo a tutte le specificità contrattuali questa mentalità.

Una mentalità che deve essere messa al servizio di una maggiore collaborazione, condivisione e azione sinergica tra marittimi e portuali al fine di evitare rischi di derive inutili alla tutela comune del lavoro sulle navi e sulle banchine. Anche di questo ci occuperemo di più prossimamente.

Oggi abbiamo qui con noi Stephen Cotton, il Segretario Generale Designato al prossimo Congresso della I.t.f. (International Transport's Workers Federation) - Una persona capace, un grande Sindacalista con il quale abbiamo rapporti da molti anni e al quale abbiamo dato, come Sindacati italiani insieme a Filt e Uiltrasporti, il nostro sostegno ufficiale per la sua elezione.

sive integrazioni hanno portato alla Federazione distinta per settori indipendenti e poi alla integrazione amministrativa fino al Congresso di Chia 2009.

Come per l'Europa con la sola moneta unica abbiamo vissuto una stagione, troppo lunga, dove avevamo solo l'amministrazione in comune, non una sovranità unica di Federazione.

L'unificazione politica della Fit Cisl è avvenuta proprio qui, quattro anni fa, con le modifiche statutarie che hanno dato il potere decisionale ai soli organismi delle segreterie, dei comitati esecutivi e dei consigli generali della Fit, mentre i vecchi settori sono stati riorganizzati in Aree Contrattuali contenute in Dipartimenti contrattuali omogenei.

È avvenuta quindi la cessione di sovranità dall'interesse particolare all'interesse generale. Solo così si fa massa critica, politica e organizzativa.

Sono passati esattamente quattro anni e siamo tornati sul luogo del delitto. I fatti, solo i fatti possono dire se è stata una buona scelta quella che questo Sindacato ha compiuto allora, completando un processo di trasformazione che ha realizzato la categoria unica dei trasporti e dei servizi all'interno della Cisl.

Il giudizio è affidato al dibattito e alle espressioni di voto che questo Congresso svilupperà.

Per parte mia, in attesa di quanto vorrete esprimere nei vostri interventi, posso solo fermarmi e guardare indietro, non solo al quadriennio congressuale appena conclusosi ma anche a quelli precedenti che hanno portato a certe decisioni. È stato un percorso lungo, forse troppo. Con un po' più di buona volontà e di fiducia reciproca si poteva anche accorciare magari.

Un percorso al quale, insieme a moltissimi, ho partecipato già da Segretario Generale della Fit del mio amato Abruzzo.

Abbiamo fatto tanto da Chia 2009 a Chia 2013. Ho pensato molto a lungo prima di decidere se fare un elenco dettagliato di tutto quello che la Fit nazionale ha realizzato in questi quattro anni.

Ho lasciato perdere perché ritengo che le cose fatte vengano giudicate dal Congresso.

Mi sia consentito solo di ricordare tre aspetti ai quali tengo molto: le due edizioni del nostro meeting nazionale "Fitincontra", a Chianciano e a Brindisi, il Progetto Giovani e l'enorme sforzo economico e organizzativo profuso per la formazione dei delegati.

Condivisione ampia, giovani e formazione. Sono solo alcuni dei tanti aspetti sui quali abbiamo spinto l'acceleratore, ma sono forse quelli a cui tengo di più, unitamente all'orgoglio di aver voluto far rivivere via Anamari, 20 con il nostro splendido Centro Studi (grande apprezzamento per

Per noi un grande amico su cui poter contare a livello mondiale. E lui sa che in Italia ha gente che lo stima.

Come eravamo, cosa siamo, come vorremmo diventare

Siamo eredi di una grande storia, quella dei sette sindacati fondatori di questa categoria. Un lungo percorso di avvicinamento e di succes-

u D	Anno	N. Partecipanti	Di cui uomini	Di cui donne	Età media	n. gg corso	n. giornate formazione	n. corsisti formati
9	2009	246	223 90,7%	23 9,3%	41,8	20	539	246
	2010	527	401 77,6%	116 22,4%	37,3	62	1656	322
e - i -	2011	285	249 87,4%	36 12;6%	39,5	42	940	170
	2012	685	570 83,2%	115 16,8%	38,3	58	2514	671

quello che fa). Abbiamo trasformato la Voce dei ferrovieri nella Voce di Trasporti. Credo che sia una rivista sindacale molto apprezzata e, vi assicuro, la leggono in tanti.

Le nostre sindacaliste hanno lavorato tanto, nelle regioni e al nazionale. Sono state preziose e hanno lavorato molto. Le ringrazio particolarmente per quanto hanno realizzato. Non solo Coordinamento Donne, non solo 8 marzo, ma presenza e lavoro come e, spesso, meglio dei noi colleghi. L'8 marzo, a nome della Segreteria Nazionale, ho sottoscritto con grande orgoglio un accordo veramente importante con il Telefono Rosa. Un sovvenzionamento concreto ad un'associazione che aiuta le donne che subiscono le mille violenze quotidiane. E' stato quanto hanno proposto alla Segreteria Nazionale le colleghe, Rosanna Ruscito e Francesca Di Felice, al posto del solito acquisto di gadget per la festa della Donna. . Ci hanno convinto in un attimo perché la violenza, il femminicidio, sono quanto di più odioso si possa pensare e fare. È un fenomeno che ha assunto dimensioni agghiaccianti e tutti hanno il dovere di fare qualcosa per arginarlo. Noi non ci sottraiamo. Nei trasporti, poi, le donne sono anche più esposte rispetto al lavoro a turni che svolgono ed ai luoghi di lavoro da raggiungere in orari e posti a rischio. Noi vogliamo dare aiuti concreti anche tramite la convenzione con Telefono Rosa e daremo grande sostegno a quanto il nostro Coordinamento Nazionale Donne intenderà fare.

Ci siamo anche riorganizzati sul territorio, dando un forte impulso verso la diminuzione della burocrazia territoriale a beneficio della snellezza organizzativa a favore dei delegati e degli iscritti nei posti di lavoro.

Abbiamo scelto di eliminare il più possibile le Fit Territoriali sostituendole con dei Presidi strutturati dove chi rappresenta quel territorio ha visto comunque una legittimazione per elezione. In sintesi abbiamo eliminato la partita Iva di quelle strutture, sgravandole così dalle mille incombenze e

responsabilità dovute alla tenuta e redazione dei libri contabili. Abbiamo tenuto presidiati tutti i campanili con una struttura contrattuale operativa avvicinando così di più l'azione quotidiana al delegato. Alla nostra base.

I nemici che tutti i giorni dobbiamo sconfiggere al Sindacato sono la burocratizzazione dei dirigenti e il rischio, sempre troppo incombente, dell'autoreferenzialità.

In tempi difficili come quelli che viviamo oggi fare il delegato sindacale è una missione. Questi missionari devono avere a loro fianco il loro Sindacato non metaforicamente parlando ma in misura tangibile.

Non bastano i social network o le mail!

Non bastano, serve la presenza fisica frequente. Perché di questi tempi sempre di più occorre parlare per convincere e serve ascoltare. Serve la capacità di ascoltare e anche di farsi ascoltare quando occorre scegliere una mediazione magari impopolare ma utile per la tutela collettiva dell'occupazione e del salario.

Volutamente non abbiamo deciso per una regionalizzazione secca. La nostra non è una forma di regionalizzazione. In virtù del grande capitale che ancora abbiamo in termini di permessi sindacali retribuiti abbiamo scelto la regionalizzazione amministrativa ma con un presidio reticolare



diffuso. Lo abbiamo fatto in sinergia e accompagnando adattandoci i processi di riorganizzazione tramite accorpamenti delle strutture orizzontali che ha realizzato la Cisl.

La Cisl ha avuto il coraggio di realizzare le cose, la classe politica sta ancora balbettando sulle province. La Cisl ha ridotto in maniera cospicua le sue strutture ed i numeri dei componenti dei suoi organismi. La Cisl razzola per come predica. La riorganizzazione della Cisl non è solo accorpamenti di strutture orizzontali ma anche una rivisitazione della architettura delle sue categorie. La crisi non perde tempo, i partiti si.

Il mondo del lavoro è profondamente cambiato. Dalle nostre parti oramai siamo oltre il problema delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni. L'unico antidoto per il bene dei lavoratori è la contrattazione. Abbiamo un esempio in casa con l'avvento del treno privato di Ntv, ma anche in quel caso la contrattazione ha consentito di regolare bene il rapporto di lavoro e addirittura di porre le basi per un imminente ingresso di questo "privato" in quel Contratto delle Attività Ferroviarie che, all'epoca, da pionieri, andammo a stipulare dopo 31 mesi di durissime trattative in Confindustria. I ferrovieri "statali" regolati da un Contratto di Confindustria.

Fu dura e molti ci avversarono ma il tempo è stato galantuomo e ha fatto vedere chi aveva ragione. Siamo in una situazione dove molto è stato destrutturato negli anni e dove interi processi produttivi figli di vecchi monopoli pubblici assistiti si sono trasformati. Si pensi ad esempio alle aziende multiutility nei servizi pubblici. Li siamo addirittura ad un "imbarazzo" di rappresentanza quando dobbiamo sederci in tre come categorie della Cisl (Flaei, Fit, Femca).

Senza indugiare oltre in molteplici casistiche posso sintetizzare il pensiero nel dire che oltre la destrutturazione, la parcellizzazione e l'outsourcing da liberalizzazione/privatizzazione degli ex monopoli le politiche sindacali e la contrattazione sono più efficaci se svolte da soggetti più integrati. Occorre, quindi, accorpare le categorie che abbiano radici similari.

La nuova frontiera della Federazione delle Reti della Cisl

Fonderci in una unica Federazione delle reti è la nostra nuova frontiera.

I critici dell'operazione, di cui sono piene Fit, Flaei e Fistel al di la delle parole, tendono a bollare la cosa come una imposizione da parte della Confederazione.

Nulla di più sbagliato. Personalmente, lo sa bene Raffaele Bonanni, che dice sempre che sono ruvido, se non ne fossi stato convinto gli lo avrei detto e non solo in privato.

Lo avrei fatto per il rispetto alla persona prima ancora che alla figura del Segretario Generale della Cisl.

Sono invece convinto che quella della Federazione delle Reti della Cisl sia la nostra nuova frontiera ma non per una mera questione di architettura e di numeri da far valere nei consessi confederali. No, penso invece che sia utile mettere il turbo al già potente motore che è diventata la Fit monocomposta.





L'utilità di essere soggetto importante, autorevole e rispettato nel nostro contesto lo si è potuto apprezzare tangibilmente nei quattro anni trascorsi a tutti i livelli. Pensate a cosa possiamo diventare insieme all'energia e alle comunicazioni.

Lo dico ai critici e a quelli che hanno un solo approccio verso i cambiamenti: il rifiuto a prescindere. Gli stessi, noi ne abbiamo tanti ancora, che poi, quando le cose vanno e vanno meglio, si accomodano dimenticandosi tutte le vischiosità e le resistenze passive che hanno esercitato negli anni.

Abbiamo sulla nostra pelle i segni della fatica per vincerle queste resistenze degli anni passati e abbiamo imparato la lezione. Abbiamo il copyright. Sappiamo come si fa ad integrare e a far convivere la rappresentanza politica e contrattuale di mille mestieri diversissimi tra loro. Dal comandante di un aereo, all'operatore ecologico. Dal meccanico dell'officina al bigliettaio della stazione. Dal macchinista di un treno al nostromo di una nave. Potrei riempire pagine intere...

Si può fare e si deve fare, basta seguire il modello dipartimentale ormai collaudato da noi. In tempi brevi e senza ripetere quel calvario che è stata il percorso di monocomposizone della Fit. La vocazione di fare sempre il Cireneo a una certa età vacilla.

Quindi, sia chiaro, per quanto mi riguarda questo Congresso dovrà esprimersi con grande nettezza per un mandato al gruppo dirigente di realizzare compiutamente tutti gli atti tesi alla realizzazione di questo nuovo soggetto con le altre due categorie in questione. Al di la dei destini personali di ognuno ad iniziare da quello del sottoscritto.

Una prima sede comune rappresenta il segno tangibile di questa volontà concreta. Una sede a Roma dove lavoreranno in pianta stabile dirigenti di Flaei, Fit e Fistel insieme che verrà inaugurata in via Salaria a Roma entro la fine di Giugno, poco prima dello svolgimento di un importante Convegno comune tra noi all'Auditorium di via Rieti .

Dovrà essere quella prima sede unica la pietra angolare sulla quale costruire la casa comune.

Il X Congresso nazionale della Fit Cisl si esprimerà in tal senso e, spero, si esprima con grande convinzione e con un approccio di chi sa che non sarà semplice ma anche che è giusto farlo.

Contesto politico

Abbiamo visto cambiare un Papa, dopo le dimissioni epocali del precedente. Due Papi in vita che conversano tra di loro è un'immagine unica nella storia che noi loro contemporanei abbiamo avuto il privilegio di osservare.

Abbiamo visto rieleggere, per la prima volta nella storia della Repubblica, lo stesso Presidente. Non commento. Lascio a ognuno la sua idea. Dico solo che vorrei vedere qualcuno ai comandi di questa barca alla deriva che sta diventando l'Italia.

Ci sono 1 milione di famiglie senza uno stipendio in casa, una cosa mostruosa a pensarci, e non si riesce a far altro che dover implorare a un uomo di 87 anni di non andarsene. Questa è la rappresentazione plastica del fallimento di tutti. Uno stallo incredibile figlio delle mille divisioni.

Una situazione alla quale ci ha portato, ne sono fermamente convinto, non un bipolarismo politico. Vero. Una distinzione tra democratici e repubblicani, tra conservatori e laburisti. No! Un bipolarismo tutto



italiano divisi tra berlusconiani e antiberlusconiani. Noi abbiamo vissuto, stiamo vivendo, una lotta assurda pro o contro una sola persona.

Questa degenerazione, ormai datata, ultimamente ha assunto aspetti preoccupanti. L'irresponsabilità settaria di pezzi di questo o quel partito di maggioranza relativa ha fatto il resto.

Al contrario di costoro noi pensiamo fermamente che, soprattutto nei momenti di difficoltà, vadano smussati gli angoli e ricercate le intese nell'interesse collettivo della nazione.

La Cisl ha fatto questo e continua a fare questo e credo che questo Congresso lo debba riconoscere al suo Segretario Generale.

Raffaele Bonanni è, tra l'altro primo firmatario di un "Manifesto per una revisione costituzionale", presentato a Roma il 6 febbraio 2013, che condividiamo appieno per le ragioni che dicevo pocanzi.

Sta a noi, alle forze sociali, ai corpi intermedi, fare da collante in una situazione dove troppo spesso ormai qualcuno usa toni che fanno pensare a tempi bui passati.

Bisognerebbe che si fosse meno avventati con le parole e con le azioni. Voler imporre per forza la propria opinione minoritaria rispetto alla maggioranza non è democrazia, è fascismo!

Servirà uno sforzo eccezionale per risollevare il Paese dalle macerie della deriva etica della sua società. La classe politica che siede in Parlamento, nel bene e nel male, è espressione della società stessa. Serve che questo Parlamento cambi davvero le cose, ad iniziare dalla legge elettorale, ma serve assolutamente uno sforzo politico comune di tutti per remare dalla stessa parte in un momento così grave. Non per calcoli di partito o di movimento ma per ridare già il presente, oltre che il futuro agli italiani. Servirebbero statisti, che appunto agiscono non per l'oggi, ma per il domani, come quegli anziani degli alberi da piantare. Ci sono? lo penso di si, basta che le gerontocrazie che incrostano da sempre la nostra politica capiscano che a volte bisogna fermarsi e passare la mano. Provate a pensare chi c'era venti anni fa in Inghilterra, Stati uniti, Germania, Francia, ecc.. Dopo vent' anni vi sembrerà che è passato un secolo perché dovrete andare a fare una ricerca in internet che tanto non ve li ricorderete. Qui? Chi c'era?

Non ci si deve meravigliare se, poi, esplodono fenomeni come quello del movimento cinque stelle. Per certi versi simile alla Lega degli inizi o ad ogni ondata di giusta indignazione contro sprechi e privilegi contrapposti al costante peggioramento della condizione delle persone che si è sprigionata dai tempi di mani pulite ad oggi.

Rinnovamento, ma in primis comportamenti seri e rispettosi della missione, del ministero, al quale si viene incaricati assumendo un ruolo istituzionale. Non è difficile. Papa Francesco è già un idolo di tutto il mondo solo perché si comporta come dice la dottrina cristiana da più di 2000 anni. È semplice, se si vuole.

Noi abbiamo bisogno della governabilità del Paese, stabile e duratura e di un'ampia maggioranza, come in una situazione bellica. Abbiamo il nemico alle porte, anzi è già dentro le mura e non giovano le divisioni settarie ed isteriche.

L'Onorevole Enrico Letta ha avuto coraggio. Il Presidente Napolitano ancora di più. Dopo quello dell'immediato dopoguerra per la prima volta si torna ad un governo











di unità nazionale. Dobbiamo fare il tifo perché faccia tanto e faccia bene. Siamo in una situazione bellica, anche se per fortuna senza bombe e macerie reali. È essenziale che faccia tutto ciò che è possibile per far ripartire l'economia e il lavoro. Che persegua il bene comune e non l'autoreferenzialità di questo o di quel partito. Lo stallo post elettorale ha costretto Pd e Pdl a stare insieme per dare all'Italia quello di cui ha più bisogno ora: stabilità e governabilità. Ce n'è un bisogno assoluto, vitale.

Conclusioni

Quello che predichiamo per gli altri lo dobbiamo pretendere da noi stessi e praticarlo.

Il Sindacato, come istituzione, lo ripeto, deve sempre rifuggire il rischio dell'autoreferenzialità. Spesso non ci riesce. Per evitarlo occorre avere il coraggio del confronto aperto senza rinchiudersi all'interno dei propri organismi. La Cisl, la Fit non possono avere timore del confronto e del giudizio dei lavoratori, pena la mummificazione progressiva.

Vi faccio un esempio essendo consapevole che non tutti sono d'accordo, ma ho il dovere, non di imporre, ma di dire chiaro il mio pensiero.

Il tema della rappresentanza e della rappresentatività è sempre all'ordine del giorno. Nei trasporti ne avremmo ancor più bisogno di altri rispetto all'insoluto problema della legge sullo sciopero sempre a rischio di ulteriori inasprimenti. Con i colleghi della Filt e della Uiltrasporti (Nasso e Tarlazzi) stiamo discutendo su una prima bozza di documento che dia gambe nel settore all'accordo del 28 giugno 2011, anche in relazione ai recenti accordi interconfederali.

Ma il tema ha uno specifico scopo: quello di regolare i meccanismi per dare certezza alla validazione delle piattaforme e, soprattutto, degli accordi firmati.

È un tema fondamentale per poter regolare democraticamente le vertenze che prevede come fare in presenza delle rsa e in presenza delle rsu e ai vari livelli.

lo sono convinto, e non in laboratorio, ma per lunga esperienza sul campo, partendo proprio dall'essere eletto rsu nel 1994 per poi arrivare passo passo alla carica di Segretario Generale nazionale, che scegliere il modello delle rsu fa crescere il Sindacato e lo vaccina contro il virus dell'autoreferenzialità e dalla burocratizzazione. Lo avvicina alla gente e lo fa stare di più nei posti di lavoro. Evita il rischio di nominare i propri delegati anziché eleggerli. Non ti votano se gli chiedi il voto solo qualche giorno prima. Ti votano se riconoscono in te l'impegno che hai profuso sempre.

Se li hai ascoltati e aiutati, se hanno sentito che lo fai con convinzione e non per altro.

Una elezione con quattro, cinque, sei contendenti in lizza è al di sopra di ogni sospetto e fa alzare dalle sedie. Se si consumano di più le scarpe che il fondo dei pantaloni non ci fa male, anzi.

Se ci si secca la gola per parlare e anche se ci si consumano meno i polpastrelli per le mail. Soprattutto saper ascoltare, interpretare e, poi, guidare, orientare.

In un Congresso regionale ho rivisto una persona che conobbi al mio primo corso da rsu, nel 1994 a Monteluco di Spoleto, eravamo entrambi allievi.

Dopo aver ascoltato le mie conclusioni, salutandomi, mi ha detto: "hai fatto un bellissimo discorso. Hai la stessa passione di quando eri un delegato. Sei ancora un rsu dentro".

Non so se sia stato un complimento o una critica la sua, ma a me ha fatto piacere.

Sono convinto che questo sarà un buon congresso.

Vi ringrazio per la pazienza di avermi ascoltato.

Il futuro al centro del Congresso

La cronaca del primo giorno:

tanti ospiti e l'avvenire come denominatore comune degli interventi



650 tra delegati e ospiti si sono riuniti a Chia dal 7 al 10 maggio per celebrare il X Congresso nazionale. Tra tavole rotonde, dibattito congressuale, approfondimenti ed elezioni, l'evento è andato oltre le attese per partecipazione e coinvolgimento dei presenti, tanto che il Segretario generale Giovanni Luciano, l'ultimo giorno, ha voluto ringraziare tutti per il clima sereno e costruttivo, non scontato in un momento di estrema difficoltà per il Paese.

Il tema dell'incontro era "Inseme! Per il lavoro. Per restituire il futuro ai giovani" ed è stato pienamente rispettato: i giovani hanno avuto larghissimo spazio e tutti gli interventi sono stati rivolti al futuro, alle sue sfide e alle sue opportunità. Il culmine è stato l'ultimo giorno, con la rielezione di Giovanni Luciano a Segretario generale con una larghissima maggioranza di voti, a conferma della bontà del lavoro svolto nel suo primo quadriennio al vertice.

Ma cominciamo dall'esordio del Congresso, che già dal primo giorno è stato caratterizzato da ospiti di primissimo piano. Raffaele Bonanni, Carlo De Masi, Vito An-

tonio Vitale, Oriana Putzolu, Stephen Cotton, Franco Nasso e Claudio Tarlazzi per fare solo alcuni nomi.

Appena aperti i lavori è toccato alla neo eletta Segretaria regionale della Cisl Sardegna Oriana Putzolu fare il primo intervento del Congresso e ha scelto di entrare su-

bito in tema, parlando del disastro dei trasporti sull'isola: "La nostra è l'unica Regione veramente insulare d'Italia. Tutte le altre isole sono separate dal continente da brevi tratti di mare, percorribili in poco tempo. Tra Cagliari e Civitavecchia ci sono 300 km, dodici ore di nave. Tra Olbia e Civitavecchia 7 ore di nave Non c'è settore dei trasporti che dia garanzia di sicurezza ai Sardi sia in campo economico sia in quello civile. Non è esagerato dire che siamo un popolo espropriato della nostra libertà". E conclude: "La Cisl porterà la questione della continuità territoriale a Bruxelles".

L'evento centrale della giornata, però, è stato la relazione introduttiva ai lavori congressuali del Segretario generale della Fit Giovanni Luciano. Si è trattato di un bilancio accurato degli ultimi quattro anni Fit, di cui l'ultimo biennio in qualità di Segretario Generale (dal 27 gennaio 2011, ndr), e di un'ampia panoramica sulle prospettive e le sfide per il prossimo quadriennio, spaziando sui temi specifici dei settori dei trasporti delle infrastrutture, dei servizi

pubblici e dell'igiene ambientale, fino alla riorganizzazione territoriale della Federazione e alla sua unificazione con gli elettrici della Flaei e i telefonici della Fistel. Il tutto senza mai perdere di vista lo slogan del Congresso, incentrato su unità, lavoro, futuro e giovani, che è stato il vero e proprio leitmotiv della stagione congressuale della Federazione a tutti i livelli, la stella polare a cui la Fit vuole riferirsi e rivolgersi con sempre maggiore impegno e costanza.

Al termine del suo intervento Giovanni Luciano ha ricevuto l'abbraccio di Raffaele Bonanni e della Segreteria Nazionale e tutta la platea lo ha ringraziato con una emozionante standing ovation.

Poco dopo sono iniziati i saluti degli ospiti. Stephen Cotton, Segretario dell'Itf (International Transport Workers Federation) ha sottolineato l'amicizia che lo lega alla Fit rinsaldata, da ultimo, dal forte appoggio della Federazione alla sua candidatura.



"L'Itf – ha detto – considera la Fit tra i suoi principali membri, grazie all'impegno che sviluppa nel dialogo con le controparti e per il lavoro dei suoi ispettori marittimi". Proprio per il comparto-mare Cotton ha ricordato l'importanza dell'entrata in vigore, ad agosto, della nuova convenzione internazionale Oil per la tutela dei lavoratori, all'interno di una visione globale per la loro sicurezza, per contrastare le pratiche scorrette di dumping salariale o quelle dell'abuso di subappalti. Fenomeni che coinvolgono sempre più anche il comparto

Nazionale (CA), 7-8-9-12 maggio 2013

ferroviario o che riguardano la proliferazione anomala dei vettori low cost, così come sono connessi al duro contrasto alla sindacalizzazione posto in essere anche dalle compagnie di bandiera del Medio Oriente.

Molto apprezzato anche l'intervento di Franco Nasso, Segretario generale della Filt-Cgil, che ha valorizzato la prospettiva di una rinnovata volontà unitaria tra i Sindacati confederali, così come nella categoria dei trasporti: "Mettere insieme le forze è la precondizione per svolgere un ruolo verso il superamento della crisi, specialmente nel settore dei trasporti e delle infrastrutture. Urge un rilancio, dopo un periodo di stallo protrattosi per tutta la legislatura precedente e aggravatosi con l'ultimo governo: tutto ciò nonostante le iniziative unitarie poste in essere dai nostri sindacati – e che riprenderemo nella gior-



nata di mobilitazione nazionale di giugno".

Ha toccato corde simili il Segretario generale della Uil Trasporti Claudio Tarlazzi: nel suo discorso ha ricordato i successi portati dall'azione unitaria. Si è poi soffermato sui problemi del settore: "La mancanza di visione strategica è un fattore penalizzante non solo per i lavoratori ma anche per



l'economia del Paese, comportando, ad esempio, nel comparto-logistica, costi aggiuntivi franco-destinazione, del 20% per un prodotto franco-fabbrica. Uguale discorso per la disfunzione burocratico-amministrativa, che causa tra l'altro il dirottamento dei traffici internazionali verso gli approdi del Nord Europa".

Subito dopo si è passati a parlare del fu-

turo della Fit e della sua unificazione con gli elettrici della Flaei e i telefonici della Fistel. Sono infatti intervenuti i Segretari generali delle due Federazioni Carlo De Masi e Vito Antonio Vitale. Entrambi hanno cat-



turato l'attenzione con il resoconto dettagliato dei passi avanti fatti verso la nascita della Federazione delle Reti: "Credo fermamente in questa convergenza", ha detto De Masi "che si inserisce appieno nella complessiva riorganizzazione territoriale della Cisl". Il Segretario della Flaei ha poi sottolineato le analogie tra il settore dei trasporti e quello dell'energia e l'assenza in entrambi i casi di una seria strategia politica.

Di "evento storico" ha parlato Vitale riferendosi all'unificazione: "Il tema delle reti infatti – ha detto – sarà la chiave della prossima fase di sviluppo economico-sociale in Europa. Di qui un imperativo per tutti noi e una richiesta forte di supporto politico da parte della Confederazione, dal momento che le questioni che ci coinvolgono sono, sempre più chiaramente, di carattere istituzionale e governativo".

sione attraverso la fiducia, di cura attraverso la reputazione e di intelligenza. Abbiamo fatto un'opera del genere senza litigare. Questo è stato fatto per avere più sindacalisti sul territorio e la direzione sintetica".

Raffaele Bonanni chiude i lavori della prima giornata



Sono davvero contento di stare qui: c'è tanta bella gente, la gente della Cisl. Non vedo persone ripiegate su se stesse, vedo persone con lo sguardo dritto verso una condizione nuova, che s'intende costruire insieme stando nel sindacato.

Io non ho molto da dire questa sera perché, lo voglio dire con tutto il cuore, tante tantissime cose che Giovanni ha detto sono le cose che io stesso vado comunicando nelle assemblee. Lui ha iniziato con alcune indicazioni di massima, che secondo me sono assolutamente indispensabili per progettare qualsiasi azione sindacale per persone che vogliono guardare avanti.

Molti italiani, molti europei hanno gli occhi dietro la nuca. Guardano ancora un passato che ci ha fatti forti pieni di benessere, con un'importante democrazia. La realtà di oggi è una realtà diversa. Finché noi non entriamo in questa logica e se noi non siamo conseguenti fino infondo, non solo priviamo la classe lavoratrice del proprio benessere e del proprio potere, ma priviamo anche le nostre comunità di un riferimento indispensabile per coltivare politiche progressive.

Ecco perché io condivido quello che dice Giovanni quando dà l'indicazione politica e sociale contemporaneamente dell'Europa politica, che è l'unico modo per ridimensionare i banchieri e per evitare che ci sia un solo Paese al comando. Questo è il punto più importante, non lasciatevi ingannare da coloro che sostengono che i nostri mali vengono dall'euro e dall'Europa unita.

Quindi noi dobbiamo sapere verso dove andiamo e dobbiamo sapere che cosa progettiamo in Italia. Ora abbiamo un Governo e la mia valutazione è che per fortuna si è fatto, perché se andavamo a votare eravamo rovinati.

Ma cosa deve fare questo Governo? Giovanni ha ricordato che occorre rivedere la concessione delle autostrade, perché è una corda alla gola dei cittadini, e ha ragione. Ma anche la concessione da sola non basta. Il primo punto è rivedere le tasse. Non è un fatto solo di giustizia, è diventato un problema economico: le famiglie italiane non ce la fanno più, non spendono più e così l'economia non riparte. Dove prendiamo i soldi? Dai 150 miliardi di evasione ed elusione fiscale: bisogna dare rilevanza penale reato di evasione fiscale. Proponiamo anche la vendita dei beni

del demanio, che valgono da 400 a 500 miliardi, e il taglio della selva delle istituzioni e delle amministrazioni. Infine bisogna intervenire sui fattori dello sviluppo.

Voglio concludere parlando della riorganizzazione della Cisl. Abbiamo fatto una cosa che non ci aveva chiesto nessuno e che nessuno aveva fatto nel Paese: da 124 territori abbiamo portato le nostre strutture a 59. Significa per una realtà di popolo come siamo noi, un lavoro di persuasione attraverso la fiducia, di cura attraverso la reputazione e l'intelligenza, e senza litigare. I congressi hanno già costruito tutto questo: avremo più sindacalisti sul territorio e una direzione sintetica. È un fatto straordinario.



Superare la crisi? Con le reti Ten-T

La tavola rotonda sulle grandi infrastrutture è stata protagonista della seconda giornata di Congresso



Le Reti Ten-T protagoniste al Congresso nazionale Fit. Si tratta di un tema sicuramente difficile e molto attuale – come ha dimostrato l'escalation della violenza in Val di Susa, attorno al cantiere dell'Alta Velocità Torino-Lione – a cui la Federazione non ha voluto sottrarsi.

Per Reti Ten-T si intendono le grandi infrastrutture europee, che furono delineate per la prima volta dall'Unione europea negli anni '80 e alle quali dovevano essere raccordate le reti dei singoli Stati. All'interno di questo progetto, sono stati individuati in particolare quattro corridoi definiti prioritari, che devono passare per il Belpaese: il corridoio 'Mediterraneo', che collega l'Europa dal Portogallo all'Ucraina, e che comprende appunto la tratta Torino-Lione e più in generale l'attraversamento della Pianura Padana fino a Trieste, e i tre che attraversano l'Italia verticalmente, ovvero il Genova-Rotterdam, per portare le merci dai due porti al cuore dell'Europa; l'Helsinki-La Valletta, che attraversa l'Italia dal Brennero passando per Verona, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, dove si biforca verso Bari e la Sicilia; e il Baltico-Adriatico, che parte dall'Europa nord-orientale e raggiunge Trieste, Venezia e Ravenna.

Mercoledì 8 maggio si sono quindi riuniti per una tavola rotonda alcuni dei più importanti esponenti del mondo delle infrastrutture per fare il punto della situazione ed evidenziare alcune proposte, anche in considerazione del fatto che da poche settimane c'è finalmente un Governo con cui interloquire.

Gli ospiti erano l'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti, l'Amministratore unico di Anas Pietro Ciucci, il Professore ordinario Luca Antonini, dell'Università di Padova - noto anche per essere l'autore del saggio Federalismo all'italiana. Dietro le quinte della grande incompiuta (Marsilio 2013, 208 pagine, 15 euro) sui mali derivati dalla malfatta riforma del Titolo V della Costituzione - il Presidente dell'Enac Vito Riggio, l'Amministratore unico di Enav Massimo Garbini e l'ex Vice-Ministro dei Trasporti Mario Ciaccia. L'introduzione è stata affidata a Carlo Carminucci dell'Isfort, l'Istituto superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, e le conclusioni al Segretario confederale della Cisl Luigi Sbarra. Il dibattito è stato moderato da Antonella Baccaro, giornalista del Corriere della Sera.

Carminucci ha esordito presentando il quadro attuale: "La legge 'Obiettivo' 443/2001 si proponeva di rilanciare gli investimenti infrastrutturali con la definizione di procedure snelle e concentrate in alcune opere prioritarie. A più di dieci anni dal varo della legge è mancato, oltre all'impegno finanziario, soprattutto la vo-Iontà di definire un pacchetto di interventi strategici di assoluta priorità". E i dati lo confermano inequivocabilmente: "Il servizio di monitoraggio della Camera dei Deputati nel 2004 aveva censito 228 progetti approvati per un importo complessivo di poco più di 233 miliardi di euro. Nel 2011 il numero dei progetti era lievitato a 390 con un importo di più di 390 miliardi, ma di questi solo trenta progetti sono stati realizzati in più di dieci anni. Circa il 60% delle risorse finanziarie necessarie per realizzare i progetti sono ancora da reperire, meno della metà dei progetti (187) è stato approvato dal Cipe e di questi ultimi solo trenta (per un valore complessivo di 4,4 miliardi) sono stati conclusi".

Carminucci ha indicato linee guida generali per superare questo grave stallo: "Occorre innanzi tutto pianificare secondo le regole europee: selezionare con criterio gli interventi prioritari, assicurare standard adeguati delle infrastrutture, programmare con tempi certi. Il secondo punto è capire che gli interventi prioritari sono quelli delle reti Ten-T. Il terzo punto è conseguente ai primi due: bisogna concentrare le poche risorse disponibili su queste opere. Il passo finale è sottoscrivere impegni tra i soggetti coinvolti nella realizzazione delle opere per velocizzare gli investimenti".

L'Ad di Fsi Moretti è entrato più nello specifico, lamentando che uno dei grossi problemi del nostro Paese è la mancanza di una corretta pianificazione strategica del territorio in macroregioni interessate dal passaggio di utilities. A questo è correlata l'incapacità di comunicare i vantaggi per il territorio stesso portati dai grandi investimenti: "Devi spiegare alla popolazione che senso può avere quell'autostrada, quella ferrovia e quel porto, il tutto integrato in un unico disegno di sviluppo economico. Così com'è avvenuto con il Brennero, dove l'infrastruttura è stata presentata come una possibilità di sviluppo del territorio in chiave turistica, lasciando le autostrade ai turisti e spostando le merci sulle ferrovie. È fondamentale spiegare come le infrastrutture non siano un fine, ma piuttosto uno strumento indispensabile per il raggiungimento di maggiore prosperità e benessere del territorio stesso".

Moretti ha sottolineato bene i rischi dello stallo in cui si trova l'Italia: "L'Europa si vuole dotare di questa rete infrastrutturale per essere all'avanguardia rispetto agli altri Stati. I Corridoi prioritari uniscono le grandi città e se una ne rimane fuori, verrà tagliato fuori anche tutto il territorio circostante. Oggi la competizione si gioca non tanto tra Italia, Inghilterra e Germania, ma piuttosto tra Milano, Londra e la Ruhr; sono i grandi sistemi urbani poi a trainare il paese. In questa sfida la diffe-

renza la fa la qualità dei servizi offerti in grado di attrarre persone e imprese innovative. Se non facciamo così, nel 2023 rischiamo di essere una landa sperduta".

L'intervento successivo è stato quello dell'Amministratore dell'Anas Ciucci, che ha voluto cominciare dalle opere in corso di realizzazione in Sardegna, come la Olbia-Sassari, dichiarando che per questa infrastruttura è stato stanziato un miliardo di euro. Ha poi annunciato che entro la fine del 2013 sarà completata la Salerno-Reggio Calabria, a eccezione di 58 chilometri che non sono stati ancora finanziati.

Ciucci ha poi lanciato una provocazione, chiedendosi com'è possibile pensare il corridoio prioritario Helsinki-La Valletta senza immaginare il ponte sullo Stretto di Messina: "La proposta della Commissione Europea individua quali sezioni predefinite del corridoio la ferrovia Napoli-Reggio Calabria e Messina-Palermo e, via mare, Palermo-Valletta. Non viene specificato come collegare la Calabria alla Sicilia e rimane quindi la necessità di un ponte sullo Stretto: ferroviario ma anche stradale". Anche stradale proprio per realizzare l'auspicata multi-modalità.

"Questo collegamento rappresenterebbe un caposaldo infrastrutturale per l'Europa, le cui dimensioni sono paragonabili a quelle del ponte Oresund". L'Amministratore ha fatto presente che il piano economico-finanziario del ponte "non ha mai previsto, in via prudenziale, alcun contributo europeo a fondo perduto". Viceversa, il "Fehmarn belt", opera simile al Ponte sullo Stretto che, nell'ambito dello stesso corridoio Helsinki-La Valletta, dovrebbe collegare la Danimarca alla Germania, ha già ricevuto contributi europei di questo genere. Quest'opera attualmente in fase di progettazione preliminare, ha riferito Ciuccci, "nell'esercizio 2011 ha beneficiato di contributi europei a fondo perduto pari al 42% dei costi sostenuti nel medesimo anno".

Di "policentrismo anarchico" ha parlato invece il Professor Antonini, riferendosi a

quello che lui stesso bolla come "federalismo all'italiana". "Nel 1974 l'Italia aveva il doppio delle autostrade di Francia e Germania. Poi il tempo è passato e gli investimenti si sono fermati - ha esordito Antonini – Così nel 2005 l'Italia era diventata il fanalino di coda europeo. Nello stesso anno, il Belpaese per rete ferroviaria (km/ogni 10.000 abitanti) si collocava al settimo posto in Europa. Quello che più sorprende nella vicenda delle infrastrutture italiane, tuttavia, sono i costi di realizzazione; ad esempio il costo medio di costruzione di una tratta ferroviaria è ormai di 50 ml di euro/km, contro i 13 della Francia e i 15 della Spagna: uno strano fenomeno quello per cui i costi di realizzazione da noi sono il triplo di quelli di altri Paesi".

Le cause di questo disastro sono molteplici: "Procedure obsolete e costose per gare di appalto, un sistema che favorisce i veti incrociati e una partecipazione oppositiva dei vari soggetti territoriali coinvolti, certi costumi annidati nella burocrazia pubblica, nelle commissioni per le Valutazioni di impatto ambientale, nelle Soprintendenze, che esasperano 'ambientalismo inquinante', un 'culto dell'albero' e 'culto del vecchio'. A questo si aggiunge un sistema istituzionale di decentramento e di finanza territoriale letteralmente ingestibile". Il quadro è poi stato ulteriormente aggravato dalla spending review, che ha colpito alla cieca, senza snidare davvero gli sprechi. Tutto questo non può essere risolto senza una seria modifica della riforma del Titolo V della Costituzione e senza dare agli enti locali (che incidono sugli investimenti per il 75%) la certezza della spesa.

Anche il Commissario dell'Enac Riggio ha cominciato il suo discorso partendo da quanto fatto: "Dal 2003 ad oggi, anche attraverso l'attuazione del Programma operativo nazionale Trasporti 2000-2006 (Pon Trasporti) e con investimenti cofinanziati dall'Unione europea, abbiamo realizzato interventi su numerosi aeroporti del Mezzogiorno d'Italia tra i quali Bari, Brindisi,

Cagliari, Catania, Olbia, Alghero, Lamezia, Napoli, Palermo, Crotone, Lampedusa e Pantelleria. In particolare, gli interventi su Lampedusa e Pantelleria sono stati realizzati con 50 milioni di premialità che abbiamo ricevuto dall'Unione Europea, proprio per l'efficacia degli investimenti e dei

progetti concretizzati prima sugli altri scali. L'Enac ha voluto in questo modo garantire, in termini di sicurezza, di operatività e di qualità del servizio, un livello di mobilità conforme alle attese dei cittadini e delle imprese, con tempi e costi competitivi, rispondendo a standard ambientali e di sicurezza europei".

Si tratta di investimenti importanti, ma soprattutto mirati, perché "manca una chiara indicazione del Governo sulla gestione degli aeroporti da parte delle città: quelle che non sono in grado di gestire i rifiuti o il tpl non dovrebbero poter mantenere una quota di possesso di un aeroporto" – ha dichiarato Riggio – "Un aeroporto in perdita danneggia tutta l'area circostante. Per questo motivo l'Enac ha stabilito che saranno chiusi tutti quegli scali che entro due anni non saranno in pari".

Sulla stessa linea si è espresso l'amministratore di Enav Garbini: "Enav sempre più riscontra l'esigenza di pervenire ad una programmazione coordinata nei trasporti, che superi il più possibile la modalità "emergenziale" degli interventi. Il contributo positivo di un sistema infrastrutturale di trasporto è ben noto a tutti noi e se ne sottolinea l'impatto diretto che ha sul Pil e sull'occupazione. È evidente, tuttavia, che i benefici degli investimenti infrastrutturali si ottengono pienamente solo nella misura in cui le opere sono effettivamente funzionali ai bisogni della domanda e favoriscono un modello di mobilità non congestionato ed а basso



d'inquinamento".

Secondo Garbini, l'Enav è perfettamente inserita nel quadro tracciato: "La nuova normativa sul 'Cielo unico europeo', oltre ad obiettivi di capacità, puntualità e sostenibilità, impone anche parametri di cost efficiency. L'altro elemento da tener presente è che il traffico aereo mondiale è destinato ad una crescita. Sono due sfide da cui Enav non si fa cogliere impreparata: dal punto di vista del potenziamento e dello sviluppo delle sue infrastrutture core business, sia di rotta che aeroportuale, investirà nei prossimi quattro anni circa 450 milioni di euro e il progresso tecnologico non comporterà alcuna diminuzione del personale, perché non si può e non si deve pensare che le nuove tecnologie possano sostituire l'uomo che rimane l'elemento centrale per il successo dell'azienda. Le novità possono mutare le mansioni: nel

caso dell'Enav, per esempio, una parte del personale è impegnata proprio nelle nuove tecnologie per definirne i requisiti".

L'ex Vice-Ministro Ciaccia, ha elencato gli interventi fatti dal Governo Monti, di cui è stato esponente: "Abbiamo sbloccato una serie di opere ferme alla fase istruttoria e prive di finanziamenti per un importo globale di oltre 45 miliardi di euro. Il lavoro svolto ha reso possibile la cantierizzazione di importanti opere e

in alcuni casi il completamento di interventi strategici. È stata inoltre chiusa la fase istruttoria di un numero rilevante di progetti che potranno così essere approvati e avviati a realizzazione nel prossimo triennio per un importo globale prossimo ai 50 miliardi".

Sempre secondo Ciaccia, sono tanti gli interventi auspicabili nell'immediato futuro: "Le priorità da supportare finanziariamente nel triennio 2014-2016 legate al nuovo assetto Ten-T riguardano assi viari, nodi metropolitani e nodi logistici, quali porti, aeroporti e interporti, con un fabbisogno di 1,9 miliardi. Diviene scelta essenziale e prioritaria realizzare infrastrutture strategiche comprese nei quattro Corridoi che riguardano il nostro Paese (Adriatico-Baltico, Mediterraneo, Helsinki- La Valletta, Genova-Rotterdam), concentrando i finanziamenti pubblici e privati su quelle infrastrutture urbane, portuali, interportuali, aeroportuali, ferroviarie, stradali e di navigazione interna maggiormente capaci di ridurre il costo del trasporto e della logistica per l'economia italiana, realizzando comunque un sistema di trasporto caratterizzato da una maggiore sostenibilità ambientale".

Le conclusioni di Luigi Sbarra

Il dibattito è stato concluso dal Segretario



confederale **Luigi Sbarra**, che ha ricordato come priorità per la Cisl la correzione del federalismo all'italiana: "Ci sono opere cantierabili per almeno 15 miliardi di euro, bloccate per una catena di no: chiusure corporative e territoriali, deliranti ideologismi conservatori e regressivi sono i macigni da scrollarsi di dosso". E ha aggiunto, riferendosi alle proteste contro l'Alta Velocità e altre infrastrutture come inceneritori e rigassificatori: "Ma per decidere non si deve far ricorso alle forze armate. Basterebbe condividere il progetto con la popo-

lazione fin dall'inizio, attraverso la partecipazione e la consultazione pubblica". Non ci si può lamentare della disoccupazione che cresce quando si blocca il progresso infrastrutturale: "Negli ultimi anni c'è stato un calo del 33% di investimenti nella costruzione di infrastrutture, con 15 mila posti di lavoro persi".

Insomma la logica Nimby (acronimo di "not in my back yard", ovvero non nel mio cortile) va assolutamente superata e Sbarra ha evidenziato come i contratti territoriali di sviluppo possano rappresentare

in questo contesto uno strumento molto utile per superare resistenze, rendite e particolarismi. Un altro aiuto importante deve venire dall'Europa: "Le condizioni della finanza pubblica, da sole, non consentono grandi possibilità di superamento della situazione – ha spiegato Sbarra – Di qui un rilancio che non può avvenire in assenza di una Europa politica che riprenda la tessitura della sua progettualità strategica, recuperando il filo del Libro Bianco di Delors".

Paolo Mezzio

"Mettere in discussione le nostre certezze"

La seconda giornata congressuale è stata caratterizzata da un amplissimo spazio dato al dibattito congressuale (gli estratti degli interventi sono pubblicati nelle pagine successive di questo numero de La Voce, NdR), che è stato concluso dal Segretario confederale Paolo Mezzio, il quale ha spiegato ai delegati l'importanza e le conseguenze della riorganizzazione in atto nella Cisl.

Il Segretario ha esordito ringraziando Giovani Luciano "per questa opportunità legata al processo, che come confederazione abbiamo avviato, di riorganizzazione e quindi rispetto a quelle che sono le procedure che sono state approvate e che già lo erano state in sede di Consiglio generale". Mezzio ha poi aggiunto: "Voglio anche ringraziare tutta la Segreteria e tutti voi perché dal dibattito emerge sostanzialmente una coerenza rispetto alle scelte che, quattro anni fa in questa stessa sede, sono state prese dalla Fit. Ricordo quel Congresso: siete arrivati con diverse anime, sensibilità e siete riusciti a fare un'operazione che ci ha poi aiutato nel prosieguo più complessivamente rispetto al riassetto che in questo Congresso si sta determinando".

Secondo il Segretario confederale, il Sindacato può e deve indicare la strada alla politica: "lo credo che ci sia un filo che lega quel Congresso a questo perché, guardando a questi ultimi quattro anni, ritengo che la Fit sia la prova provata di come nella nostra organizzazione, quando si decide di fare una cosa, al di là delle difficoltà, delle complessità che hanno accompagnato il percorso per arrivare alla mono-composizione, alla fine si riesce, sapendo che tutto questo determina probabilmente qualche sacrificio, qualche disagio, ma alla fine il bene dell'organizzazione prevale rispetto a quelle che possono essere le aspirazioni legittime di ciascuno di noi.

Quindi arriviamo a questo Congresso avendo già fatto un per-

corso importante, complicato e qui oggi ci apprestiamo ad aprire una fase nuova: questo è il punto. Perché se l'offerta democratica in questo momento è ancora accettabile, lo dobbiamo a un Sindacato che è riuscito a dare diritti di cittadinanza altrimenti negati".

Ne consegue, secondo Mezzio, un impegno preciso e ineludibile: "È per questo che noi abbiamo l'obbligo, il dovere di mettere in discussione le nostre certezze - ha spiegato – e noi sappiamo che cosa significhi, perché il problema non riguarda il ceto sindacale: sarebbe una ben misera cosa. Certamente riguarda noi, perché mettiamo in discussione coordinate ben definite che hanno fatto la storia di questa organizzazione. Ma riguarda il mondo che noi rappresentiamo proprio in questo momento: a questo punto le organizzazioni come la nostra devono essere attente rispetto a quelli che sono i processi democratici di questo Paese, perché le cose che facciamo e come le facciamo probabilmente determineranno anche altre scelte che nell'immediato futuro bisogna portare avanti".



Decembramento

Rimettere al centro i servizi pubblici locali

L'evento clou del terzo giorno è stata la tavola rotonda sui servizi pubblici locali



I servizi pubblici locali sono stati al centro della terza giornata congressuale, il 9 maggio. Alla loro crisi, dovuta per lo più alla malriuscita riforma del Titolo V della Costituzione, è stata dedicata una tavola rotonda, caratterizzata da un dibattito vivace e a cui hanno partecipato alcuni importanti addetti del settore. Il Congresso si è concluso il 10 maggio con la riunione del neo eletto Consiglio generale, che ha rivotato con amplissima maggioranza Giovanni Luciano a Segretario generale della Fit.

Le difficoltà delle aziende del trasporto

Fieds Rectil

pubblico locale e dei rifiuti sono cronaca quotidiana, fino ad arrivare al caso limite degli autobus del servizio urbano di una grande città, che non escono dalle rimesse per mancanza di gasolio, negato dai creditori all'azienda comunale. Ma come si è giunti a questo livello paradossale?

Ne hanno parlato, proponendo delle soluzioni, Luca Antonini, Professore ordinario dell'Università di Padova, Daniele Fortini, Presidente di Federambiente, Nicola Biscotti, Presidente di Anav, Alfredo Peri, Presidente di Federmobilità, e Vincenzo Soprano, Ad di Trenitalia. Il dibattito è



stato moderato dal giornalista de La Stampa Alessandro Barbera e le conclusioni sono state affidate alla Segretaria confederale Anna Maria Furlan. Alla tavola rotonda ha assistito anche la Segretaria confederale della Cisl Liliana Ocmin.

Antonini è entrato subito nel vivo, tracciando un quadro impietoso: "Il decentramento italiano è frutto di strumentalizzazione politica delle riforme costituzionali. Come metto in evidenza nel mio volume (Federalismo all'italiana. Dietro le quinte della grande incompiuta, Marsilio 2013, 208 pagine, 15 euro; NdR), sotto la bandiera del federalismo si è consumata una rottura della tradizione italiana che le voleva approvate con larghi consensi e condivise. I danni al sistema sono stati enormi in termini di ingestibilità, di inefficienza, di deresponsabilizzazione. L'attuale assetto italiano, con oltre novecento parlamentari, venti Regioni, centodieci Province, 8092 Comuni, determina un policentrismo anarchico privo di coordinamento efficace dove si alimenta spesso un localismo conflittuale in cui il diritto di veto finisce per bloccare qualunque decisione. Per effetto degli tagli, il sistema si è inceppato e la possibilità di razionalizzare la spesa è lontana".

La via d'uscita è una sola, ovvero semplificare: "Non mancano peraltro casi di eccellenze e bisogna partire da quelle per capire come riassettare il sistema, all'interno di un modello di decentramento responsabile che potrebbe avere un punto di riferimento nel federalismo solidale tedesco – ha spiegato Antonini – L'ipotesi di istituire una commissione redigente funzionale a sottrarre, tramite il contributo di esperti, alle tensioni politiche contingenti la decisione sulle necessarie misure di re-

visione costituzionale è quindi auspicabile. Questa idea è stata proposta da un recente appello presentato il 6 dicembre, con altri firmatari, da Raffele Bonanni e discusso con Luciano Violante e Gaetano Quagliariello. La proposta ha ora preso la forma di un appello pubblicato sul sito www.cambialitalia.it".

Il punto di vista delle Regioni è stato portato dal Presidente di Federmobilità Peri, che è entrato subito nel vivo della vertenza sul tpl: "La formazione del nuovo Governo e l'accordo sottoscritto del 26 aprile 2013 fra sindacati e imprese per il rinnovo del contratto nazionale sono un buon punto di partenza per sbloccare la situazione di stallo determinata essenzialmente dal problema del fabbisogno finanziario del settore. Problema che l'istituzione del Fondo per il tpl non ha risolto e che anzi è stata l'occasione per far emergere le contraddizioni di un sistema di finanziamento assolutamente inadeguato per affrontare le questioni sul tappeto".

Peri fa parlare i dati: "L'attuale dotazione finanziaria del fondo, come più volte sottolineato dal coordinamento delle Regioni è, infatti, addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (- 148 milioni di euro) e persino del 2010 (- 300 milioni di euro) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa. Non è quindi giusto accusare le Regioni per lo stallo della situazione, perché noi crediamo nel tpl. Tutto questo sarà posto all'attenzione del nuovo Ministro già nei prossimi giorni con l'auspicio di una soluzione soddisfacente per il settore e soprattutto per i cittadini".

L'intervento successivo è stato dell'Ad di Trenitalia Soprano, che ha definito "Cene-

rentola d'Italia" il trasporto ferroviario regionale, cronicamente privo di risorse: "Ad esempio noi per ogni passeggero prendiamo 12 centesimi, l'azienda ferroviaria tedesca invece ne guadagna 20 – ha detto – Noi offriamo il servizio che le regioni possono permettersi. Il problema sta nel fatto che, in questo periodo di crisi, le Regioni non solo hanno richiesto meno servizi, ma non riescono nemmeno a pagarli. Se le regioni non inizieranno a pagare saremo costretti a prendere provvedimenti e inizieremo a tagliare i treni".

Parlando di priorità Soprano non ha dubbi: "Una delle principali sarà l'acquisto di nuovo materiale rotabile, che non è stato rinnovato da quando, dal 1994/2000, se ne occupava lo Stato in quanto rientrava nel contratto di programma di azienda di Ferrovie dello Stato. Con la separazione si è dimenticati per tanti anni di fare investimenti e ora il materiale rotabile è vecchissimo".

Sostanzialmente d'accordo con l'Ad si è detto il Presidente di Anav Biscotti, che ha anche lui insistito sull'urgenza di intervenire sulla riforma del Titolo V della Costituzione: "Il percorso di attuazione del federalismo fiscale è proceduto con estrema difficoltà e lentezza – ha spiegato – nonostante i principi di efficienza allocativa e di responsabilizzazione dei diversi livelli di governo assumessero negli ultimi anni di crisi economica una portata strategica per il rilancio e la crescita del nostro Paese".

Per Biscotti la parola chiave è responsabilità: "Occorre in questa legislatura rendere finalmente operativi tali principi di responsabilità diffusa, di spesa efficiente valutata su costi e fabbisogni standard, di incom-



patibilità tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione dei servizi pubblici, di regolazione ex ante dei mercati attraverso le Authorities di settore, di liberalizzazione graduale dei mercati stessi. La riforma costituzionale del 2001 è stata una riforma voluta solo da alcuni e rimasta incompiuta proprio per l'assenza della necessaria condivisione. È un errore che l'Italia non può permettersi di reiterare se intende garantire ai propri cittadini servizi di livello europeo".

Sui particolari problemi dell'igiene ambientale si è focalizzato il Presidente di Federambiente Fortini, che ha esordito lanciando un allarme forte: "L'Italia è strutturalmente a rischio emergenza rifiuti, che quando esplodono portano conseguenze drammatiche per la qualità della vita nelle città, per i lavoratori e le aziende, per le casse pubbliche, per l'immagine stessa del Paese. Ma le emergenze rifiuti, prevedibili, tutt'altro che inevitabili, sono provocate, prima che da specifiche condizioni locali, da una legislazione caotica, farraginosa, spesso opaca e inapplicabile, da assetti finanziari inadeguati e da macroscopici squilibri nella pianificazione istituzionale del ciclo dei rifiuti".

La soluzione non è certo rincorrere le emergenze: "Quello che serve – spiega Fortini – nell'ambito di una complessiva riforma dei diritti, dei doveri e delle competenze fissate dalla Costituzione, è una strategia di crescita e ammodernamento del sistema industriale di gestione del ciclo integrato dei rifiuti urbani a partire da una regolazione trasparente, da una chiara definizione a livello nazionale dei soggetti e delle rispettive competenze, da una pianificazione efficiente, efficace e sostenibile





del sistema infrastrutturale, da un funzionale sistema di finanziamento". In particolare al Sud si potrebbe dare un primo sollievo alle aziende della nettezza con lo sbloccare il turn over: "L'età media dei lavoratori è 63 anni: è chiaro che, per un impiego che si svolge per lo più in strada spostando pesi, si tratta di una media troppo elevata".

Le conclusioni di Anna Maria Furlan

Le conclusioni sono state affidate alla Segretaria confederale Cisl Furlan, che ha in-



vitato a guardare oltre gli interessi di parte e a fare fronte comune: "I servizi pubblici locali sono la cartina di tornasole di come il sistema non regga. Sono indispensabili scelte radicali in grado di offrire nuova dignità al lavoro. Occorre definire due o tre capisaldi di questa azione per ridare qualità e diritto di cittadinanza in tutte le aree della Penisola nell'ambito dei servizi pubblici locali. Questi ultimi sono fattore di sviluppo purché diventino solide imprese industriali competitive ed efficienti. Se è vero infatti che a livello nazionale l'unica possibilità di risolvere i problemi è un governo forte, si può già agire insieme sul territorio, facendo pressione sugli enti locali per favorire una grande aggregazione attraverso un sistema premiante dal punto di vista fiscale. Uscire dal nanismo e portare le multiutility di elevata qualità anche al sud è un impegno che mobilita la Fit e la Cisl. Centralità dei servizi ai cittadini e alle imprese e partecipazione dei lavoratori nelle società rappresentano gli obiettivi immediati".

La guida della Fit Cisl



La guida di Giovanni Luciano è confermata per altri quattro anni. A coronamento di un Congresso caratterizzato da un dibattito congressuale eccezionalmente ricco e sereno, che ha affermato la buona politica degli ultimi quattro anni della Federazione, l'ultima giornata di lavori è stata caratterizzata dalla rielezione del Segretario generale uscente, votato dalla totalità del Consiglio generale.

Luciano è stato festeggiato da una nuova,



calorosa standing ovation e dagli abbracci dei Consiglieri e ha preso la parola per ringraziare tutti della fiducia e dell'appoggio. Ha anche osservato come il dibattito congressuale sia stato molto sereno e produttivo, cosa non scontata considerando la forte crisi che sta colpendo il Paese. Secondo il Segretario generale, quindi, la Fit, nello spirito Cisl, ha dimostrato anche in un contesto così importante e ufficiale la propria diversità da altre realtà, come la









politica, nelle quali ci si dilania in discussioni sterili e non si riesce a esprimere una concordia costruttiva, che abbia come obiettivo il bene del Paese.

Subito dopo Luciano ha proposto la Segreteria nazionale più snella della storia della Fit, composta da tre persone in tutto: oltre a lui, Michele Imperio e Pasquale Paniccia. "Per mesi ho fatto un ragionamento ponderato che mi ha portato a questa scelta di una Segreteria a tre, che porta la nostra Federazione a essere un passo avanti verso la Federazione delle Reti, che nascerà presto con l'unificazione della Fit con gli elettrici della Flaei e i telefonici della Fistel", ha spiegato Luciano. Si è quindi tenuta subito la votazione, che ha eletto entrambi Segretari nazionali. Anche Imperio e Paniccia sono stati salutati dagli applausi e dagli abbracci calorosi dei Consiglieri generali.

Sempre secondo le proposte di Luciano, è stato eletto il componente di diritto della Fit nel Consiglio generale Cisl, ovvero Michele Imperio, che è stato eletto.

L'assemblea del Consiglio generale si è quindi sciolta tra i





Piovani

II congresso dei giovani

Al terzo giorno di Congresso la Responsabile del Coordinamento donne Francesca di Felice ha presentato il Progetto giovani



Lavoro, futuro, giovani, queste le parole chiave su cui si è concentrato il X Congresso nazionale della Fit. Parole che si riempiono di sostanza nell'impegno delle Segreterie nazionale e regionali e dei numerosi giovani occupati, e non, che hanno preso parte al progetto nazionale "I giovani nella Fit".

Ma quale lavoro e quale futuro sono le domande che saltano immediatamente all'occhio.

Dai recenti studi dell'Istat il nostro Paese ha raggiunto un nuovo record: quello della disoccupazione giovanile, arrivata al 38,4%. Un dato in cui le più penalizzate sono ancora una volta le donne. A marzo a perdere il lavoro, senza distinzione di sesso, sono stati in totale 51mila, ma sono soprattutto le donne a rimanere in casa: 70 mila in più rispetto a febbraio, mentre gli uomini occupati crescono di 19 mila

unità. Una vera emergenza, come è stata definita dal Presidente della Repubblica, a cui è necessario porre un freno attraverso riforme di sistema in grado di contrastare la recessione e per tornare a crescere in modo stabile, soprattutto se si pensa che, secondo autorevoli economisti, favorendo l'occupazione giovanile e femminile il Pil crescerebbe di diversi punti percentuali.

La frattura funzionale, sempre più profonda, tra scuola e lavoro e la riforma previdenziale e del mercato del lavoro non hanno certo favorito soluzioni occupazionali. A questo si aggiunga il profondo stato di abbandono e di individualismo da parte di una società sempre più sorda alle esigenze delle nuove generazioni.

Sulle basi di queste premesse cosa può fare la Fit e quali sono le politiche da attuare?

"Sui giovani in modo particolare, al di là degli slogan, la Fit ha messo in campo tutto il suo impegno attraverso il progetto nazionale 'I giovani nella Fit' di cui siete stati testimoni diretti ", queste sono state le parole usate da Francesca Di Felice, Responsabile del Coordinamento nazionale donne Fit, che ha coordinato il progetto giovani insieme a Rosanna Ruscito, Segretaria nazionale, nell'intervento programmato del 9 maggio in cui sono stati presentati i risultati dell'esperienza progettuale. L'intervento è stato preceduto da un video in cui sono state raccolte le immagini delle assemblee regionali e la sintesi del progetto stesso. Molti i volti, più o meno noti, che hanno testimoniato la voglia di essere parte della Federazione e protagonisti di un nuovo futuro tutto da costruire.

Negli ultimi 30 anni il settore dei trasporti ha conosciuto un profondo mutamento. I nuovi modelli di produzione si caratterizzano per la presenza di cicli produttivi sempre più frammentati e da un alto livello di differenziazione e specializzazione. Il mercato del lavoro è sempre più caratterizzato da flessibilità e processi di liberalizzazione. La flessibilità si traduce in perdita e assenza di tutele e la liberalizzazione equivale spesso a mancanza di regole certe, chiare e definite. Alla luce di tali trasformazioni del mercato del lavoro che coinvolgono in modo particolare le giovani generazioni, la Fit ha sentito l'esigenza di individuare nuove frontiere di rappresentanza e partecipazione per determinare un'estensione ed un rafforzamento della proposta associativa sindacale mediante azioni concrete, volte ad intercettare i bisogni e le speranze dei giovani nell'ambito lavorativo e sindacale.

Il progetto si è posto come obiettivi l'ado-



zione di una politica di sostegno e di sviluppo mirate ad una maggiore tutela dei giovani lavoratori, al rafforzamento dei servizi dedicati ai precari e ai lavoratori in ingresso, alla creazione di un servizio di orientamento al lavoro nei trasporti. Si è cercata un'azione mirata al rafforzamento delle nuove generazioni volta a preparare e a favorire il rinnovamento dei quadri con l'accesso delle giovani leve ai ruoli di responsabilità, all'elaborazione di sinergie e proposte politiche, per rispondere e sensibilizzare i giovani al ruolo del sindacato, favorendo e stimolando la nascita di gruppi giovani in grado di coordinare e rappresentare le esigenze di amici e colleghi.

Il progetto nazionale: I giovani nella Fit

E così nel 2011 la Segreteria nazionale ha dato mandato ad un gruppo di giovani – il gruppo progettuale – di costruire un progetto con lo scopo di avvicinare i giovani al sindacato e il sindacato ai giovani.

Il progetto, che nasce quindi dai giovani per i giovani, si è articolato in un percorso partecipato di assemblee regionali in cui oltre 500 giovani, lavoratori e non, hanno potuto confrontarsi in modo diretto con le Segreterie regionali e nazionale contribuendo, attraverso la compilazione di questionari anonimi, al documento sulle politiche Fit per i giovani che è stato consegnato agli atti e recepito dal documento

finale del Congresso.

Inoltre, il progetto ha realizzato degli obiettivi ulteriori: la nascita dei gruppi giovani regionali, la costruzione di una banca dati dei giovani occupati e non, la realizzazione dell'indagine conoscitiva relativa alle esigenze dei giovani, la costruzione di una rete dei gio-

vani supportata dallo spazio sul sito della Fit e dall'account Facebook "giovani Fit". Ma uno degli obiettivi più visibili raggiunti è l'aver contribuito alla promozione della partecipazione ai percorsi congressuali e alla vita della Federazione dei giovani, come dimostrato dalle presenze nella platea del Congresso nazionale.

I risultati dell'indagine conoscitiva

La Responsabile del progetto ha dato lettura e commentato i risultati dell'indagine conoscitiva di cui ha presentato una versione ridotta, rimandando la versione completa alla pubblicazione sul sito Fitcisl.org nella pagina dedicata ai giovani.

L'approccio dell'indagine è stata di tipo quantitativo con questionari compilati da

"giovani iscritti alla Fit", quindi occupati, e "giovani che si affacciano al mondo del lavoro", cioè non occupati.

Il campione totale è stato di 497 Giovani intervistati in tutta Italia, di cui 408 giovani occupati; 89 giovani non occupati. La realizzazione delle interviste è avvenuta utilizzando questionari semistrutturati e differenziati per occupati e non (con domande aperte e chiuse), predisposti dal gruppo progettuale.

Per quanto riguarda gli occupati, i giovani che hanno partecipato hanno un'età media di 32 anni, per il 76% sono maschi e hanno un livello scolare medio alto, come i non occupati per i quali però si abbassa l'età media a 20 anni e in cui la percentuale delle donne aumenta al 42%.

Diverse le domande sottoposte all'attenzione dei partecipanti: perché ti sei iscritto/a al sindacato; ti iscriveresti; il sindacato tutela e rappresenta più gli anziani rispetto ai giovani; tutela maggiormente i lavoratori stabili rispetto ai precari; cosa deve fare il sindacato per rappresentare al meglio i giovani dal punto di vista organizzativo e contrattuale; cosa deve fare il sindacato per favorire l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro; quale comunicazione deve adottare per essere più vicino e per avvicinare i giovani.

Documento di proposta sulle politiche Fit per i giovani

Al termine della presentazione dei dati, Giulio Trapanese, in rappresentanza del gruppo progettuale, ha dato lettura del documento di proposta elaborato dal gruppo stesso, sulla base dei risultati dell'indagine e delle sintesi dei dibattiti delle assemblee regionali.





Le azioni concrete da promuovere e realizzare si fondano su quattro aree di intervento continua volti a sostenere i giovani Rsu, Rsa e Rls.

ORGANIZZAZIONE: Cosa deve fare la Fit per rappresentare in ambito organizzativo i giovani lavoratori.

Dal punto di vista organizzativo il primo intervento che si propone è quello di individuare un ruolo definito dei giovani nella vita della Federazione. Si evidenzia l'esigenza di dare spazio ai giovani nel sindacato e renderli protagonisti nei luoghi di lavoro e nella società, portando avanti le idee e condividendo i valori della nostra Organizzazione. Realizzare un mondo del lavoro più vicino ai bisogni dei giovani lavoratori, promuovendo progetti formativi e non solo, di partecipazione e confronto, affiancando l'attività della Segreteria nazionale con proposte, elaborazioni, studi e iniziative mirate al coinvolgimento dei nuovi occupati, collaborando con la Confederazione e con le organizzazioni sindacali europee dei giovani e dei trasporti.

Altro aspetto su cui focalizzare l'attenzione è la formazione sindacale: si ritiene indispensabile continuare a sostenerla come elemento di impegno, determinante e fondamentale, della Federazione ad ogni livello ed in ogni ambito. Si propone di prevedere specifici percorsi di formazione

COMUNICAZIONE: Come deve comunicare la Fit per raggiungere e ascoltare i giovani.

Sul piano comunicativo si evidenzia la necessità di un movimento di rivoluzione comunicativa che trova le sue premesse nello snellimento della burocrazia linguistica e nella semplificazione della comunicazione.

Tutto questo deve realizzarsi attraverso l'utilizzo integrato di sms, e-mail, social network, del sito web costantemente aggiornamento, dei web tg, di forum aperti a consigli e proposte.

Allo stesso tempo è sempre più richiesto un canale prioritario di ascolto dei giovani incrementando il contatto diretto nelle sedi sindacali e nei luoghi di lavoro: essere più presente, sul posto di lavoro, magari con periodicità, anche tramite i dirigenti delle Segreterie ad ogni livello; promuovere e aumentare le occasioni di incontro e confronto tra i giovani nelle sedi di lavoro specifiche; agevolare momenti di socializzazione, aggregazione giovanile e di partecipazione dei giovani nelle attività e nella vita del sindacato.

CONTRATTAZIONE: Cosa deve fare la Fit per rappresentare in ambito contrattuale i giovani lavoratori

Dal punto di vista contrattuale diversi sono gli aspetti che si riscontrano. Tra tutti si distingue la priorità al riconoscimento e alla promozione della meritocrazia in ogni ambito. Per meritocrazia deve intendersi il riconoscimento delle capacità richieste indipendentemente dall'età di ingresso nel mondo del lavoro, notevolmente spostatasi in avanti, dall'appartenenza, intesa in senso ampio, relativamente all' etnia, alla fede politica, all'essere uomo o donna, giovane o meno giovane. In sintesi si chiede un giusto metodo di misurazione per l'accesso al lavoro e per la prosecuzione di carriera.

Su tale premessa si articolano una serie di interventi così di seguito riportati:

Conservare e tutelare il lavoro cercando, ove possibile, di garantire i diritti acquisiti sulla base del giusto equilibrio tra flessibilità e tutele, dove la prima non deve tradursi in precarietà e prevaricazione, e le seconde non devono essere troppo rigide allo scopo di favorire e incentivare l'occupazione giovanile;

Ridurre il divario salariale e normativo tra giovani lavoratori e non;

Incoraggiare e promuovere percorsi di formazione continua e professionale per i lavoratori;

Promuovere iniziative volte a migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dando attuazione e realizzazione concreta ai principi dell'"Avviso Comune" interconfederale del 2011 in tema di conciliazione del tempo vita e lavoro;

Sostenere ed introdurre forme di welfare integrativo, anche attraverso l'uso della bilateralità, volti a facilitare l'assistenza familiare, il micro credito, l'assistenza sanitaria e assicurativa, sollecitando la responsabilità sociale delle imprese;

Promuovere misure volte a sostenere i lavoratori che svolgono lavori atipici e/o precari: collaboratori a progetto, occasionali, autonomi con partita IVA, lavoratori a somministrazione/internali. Tipologie, queste, di rapporto di lavoro e contratti che sono in aumento anche nel settore dei trasporti e per le quali è sempre più necessario rappresentare ed offrire informazioni, servizi e consulenze in vari ambiti, tra cui fisco, previdenza, assistenza tecnico-legale, normativa;

Estendere, dove possibile, le tutele previste per i lavoratori tipici;

Garantire e vigilare sulla corretta applicazione della normativa sulla salute e sicurezza sul lavoro nell'ottica del miglioramento della qualità del lavoro;

Migliorare il futuro previdenziale dei giovani sostenendo ad ogni livello l'obbligatorietà della previdenza integrativa.

POLITICHE DEL LAVORO: Cosa deve fare la Fit per i giovani alle porte del mondo del lavoro.

Molte delle proposte per i giovani non occupati coincidono con quelle per gli occupati: dalla definizione del ruolo dei giovani nel sindacato, al miglioramento della rappresentanza delle esigenze dei giovani, dal sostenere la meritocrazia come strumento di misurazione del valore, alla necessità di usare sistemi di comunicazione moderni e attenti all'ascolto dei giovani lavoratori e non.

Oue sono le proposte specifiche: la protento ai bisogni e alle aspettative di chi

Due sono le proposte specifiche: la promozione di progetti dedicati, volti a ridurre il gap esistente tra scuola e mercato del lavoro dei trasporti, anche attraverso la costituzione di un vero portale lavoro, che può consistere in una rete che, partendo dalla banca dati dei giovani costruita con il progetto Fit nazionale e attraverso le varie iniziative formative sostenute dalla Federazione, raccolga e divulghi opportunità lavorative, formative e corsi di specializzazione.

Inoltre bisogna costruire un vero patto generazionale fra lavoratori nell'ambito del quale sperimentare forme di accompagnamento alla pensione dei lavoratori più anziani, attraverso l'utilizzo del part time e la contestuale assunzione di giovani lavoratori con contratto di lavoro a tempo indeterminato, compreso quello di apprendistato.

tento ai bisogni e alle aspettative di chi vede il proprio futuro pieno di incertezze. Questi giovani credono ancora che il sindacato sia lo strumento fondamentale per combattere l'isolamento, il disagio, l'arbitrio, l'arrivismo e vogliono esserne parte attiva e integrante". Queste le parole con le quali il giovane rappresentate del gruppo progettuale ha concluso la lettura del documento consegnato agli atti congressuali e recepito dal documento finale.

GIOVANI NON SOLO PROGETTO NAZIONALE

Al termine della presentazione del progetto nazionale si sono susseguiti numerosi interventi dei giovani e delle giovani presenti in sala. Ognuno ha voluto dare a suo modo il proprio contributo al Congresso.

Di grande effetto è stato il flash mob dei giovani della Toscana, che ha richiamato l'attenzione sulle esigenze e le proposte risultanti dal progetto nazionale "I Giovani nella Fit", e che ha coinvolto tutti i presenti in sala in un'unica voce, al di là delle provenienze regionali: Stefania, Emanuela, Roberto, Francesco, Gianluca, Maura, Filippo, Emanuele, Laura, Simone Christian, Claudio e molti altri senza dimenticare nessuno, che si sono impegnati e che vogliono essere sempre più presenti nella vita della Federazione.



CONCLUSIONI

"I giovani vogliono essere attivi e presenti nella Federazione: per loro non è più sufficiente essere dei semplici iscritti. Essi credono nei valori umani che guidano le scelte di un sindacato at-



Il lavoro delle donne

Il lungo percorso congressuale della Fit ha visto un'ampia partecipazione di lavoratrici, che hanno portato un contributo determinante alla crescita della Federazione

Dalla crisi alla recessione, in questo spazio che non ha più una reale definizione temporale, si sono articolati i diversi interventi nel dibattito congressuale. L'aumento della precarietà e della disoccupazione, principalmente nel Mezzogiorno e fra le donne e i giovani, i ritardi strutturali e il debito pubblico limitano di fatto l'attuazione di politiche atte a contrastare la recessione e a favorire la crescita economica.

È un intreccio necrotico e maniacale che condizionerà le opportunità di crescita ancora per diversi anni e che solo serie riforme strutturali potranno districare trasformando gli anelli deboli in punti di forza.

Uno degli anelli deboli è costituito dal sottoutilizzo del lavoro femminile avversato dalla mancanza e dall'inadeguatezza di politiche per la conciliazione lavoro-famiglia e di condivisione delle responsabilità familiari, dalla carenza dei servizi sociali e di investimenti nel welfare, dalla tutela spesso inadeguata della maternità e dalla quasi totale mancanza di politiche fiscali dedicate.

Se il tasso di occupazione femminile italiano raggiungesse il livello indicato dall'Unione europea, il Pil aumenterebbe di ben 7 punti percentuali. Le donne potrebbero, quindi, dare un contributo importante per mettere in moto le opportunità crescita.

Uno dei temi di intervento fondamentale è quindi la mancanza di quei servizi sociali e familiari che agevolerebbero l'ingresso e la permanenza delle donne nel mercato del lavoro, anche dei trasporti, e che al tempo stesso darebbero vita a nuovi posti di lavoro. I tagli lineari a cui abbiamo assi-

stito sono andati a colpire quanto era sopravvissuto del welfare pubblico, rendendolo sempre più evanescente. Temi che possono trovare soluzione, e in cui possiamo fare la nostra parte come sindacato, attraverso la contrattazione di secondo livello, per organizzare al meglio il lavoro in modo da favorire la conciliazione e la condivisione delle responsa-

bilità familiari e per introdurre strumenti di welfare integrativo ancora troppo spesso poco utilizzati, anche demonetizzando la produttività laddove possibile.

Rappresentanza e contrattazione sono i due filoni su cui lavorare per rispondere alle esigenze delle donne Perché su questi due temi? Perché dal lavoro di analisi, svolto dal Coordinamento nazionale donne, sono quelli che caratterizzano maggiormente la categoria da sempre, per quel che riguarda l'occupazione femminile e non solo.

Il settore dei trasporti, fatta eccezione per il comparto aereo e l'igiene ambientale, è caratterizzato dal punto di vista occupazionale da una forte sottorappresentazione femminile. La maggior parte delle donne sono occupate in mansioni di tipo amministrativo e pochissime nei ruoli apicali. Spesso la scelta di un part time o l'utilizzo del congedo parentale si pongono come ostacoli più o meno velati alla prosecuzione di carriera, in aziende poco orientate a favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.



Poche sono le occupate in mansioni di tipo operativo e per giunta si trovano in grande difficoltà, perché entrano a far parte di organizzazioni del lavoro per nulla adeguate alla specificità di genere. Turni e condizioni di lavoro determinano specifiche e diverse esigenze di rappresentanza. I primi in merito alla conciliazione, le seconde sui riflessi, alcuni dei quali ancora tutti da scoprire per l'impiego delle donne relativamente recente in queste mansioni, sulla salute e sicurezza.

Solo il 20% degli occupati dei trasporti è donna. Sul totale degli iscritti alla Fit-Cisl l'11,5% è costituito da donne. La presenza maggiore si concentra nel Nord e nel Centro con rispettivamente, l'11,65% e il 14,61% di iscritte, per cadere notevolmente al 7,27% del Sud.

Nell'attività sindacale la partecipazione femminile rispecchia il dato occupazionale. Nella lista per l'elezione dei componenti del Consiglio Generale nazionale Fit la presenza delle donne è stata del 30%, di cui il 20% sono state elette. Tradotto: delle 25 presenti in lista, ne sono state elette 17, ovvero il 68%. Dato che risulta essere tut-

tora basso se si pensa che il numero degli eletti totale è di 86 componenti.

Allo stesso tempo non si può non affermare, che la percentuale del 30% prevista dalla Cisl per garantire la presenza di almeno una sindacalista nelle Segreterie, risulta essere poco appropriata per contesti lavorativi come quello dei trasporti, in cui esiste un basso livello di occupazione femminile. A ciò si aggiungano gli effetti della generale contrazione dei numeri degli organismi determinati dalla riforma organizzativa. Doppia lettura, questa, che deve ulteriormente stimolare l'attenzione della Fit sul tema della partecipazione femminile negli organismi.

Per quanto riguarda la contrattazione di genere e per la famiglia, sul piano nazionale molti sono i casi in cui siamo in presenza di semplici richiami alla normativa vigente. In diversi casi abbiamo una buona integrazione della normativa nazionale, in modo particolare degli aspetti economici. In riferimento alla contrattazione di secondo livello gli interventi sulla materia sono pochissimi. Inoltre le buone pratiche esistenti rischiano di essere cancellate per gli effetti del momento di crisi che stiamo vivendo.



Sulla base di queste riflessioni e del lavoro svolto, il Coordinamento nazionale donne Fit, per individuare nuove strategie e colmare il deficit strutturale dell'accesso delle donne al mercato del lavoro dei trasporti e per favorire l'impegno delle stesse nell'attività sindacale, pone l'accento sulla realizzazione di quella complementarietà e collateralità della partecipazione di genere nelle politiche sindacali, organizzative e contrattuali, che deve divenire una priorità nelle politiche della Federazione.

Violenza sulle donne

Quello della violenza sulle donne è un fenomeno strutturale e radicato nella società. Non c'è giorno che giornali e media non ci raccontino di un nuovo dramma. Soprusi, violenze e morte in una parola femminicidio. Siamo passati da una vittima ogni tre giorni nel 2011, ad una ogni due giorni nel 2012, già 25 da inizio anno e tre in un solo giorno recentemente. E il dato è destinato a crescere, se non si interviene in modo coeso attraverso l'impegno di tutta la società. Bambine, giovani, donne e anziane: tutte vittime senza un perché, senza distinzione di provenienza e stato sociale. Tutte accumunate troppo spesso da un triste epilogo. E questo è solo quello che si conosce, senza parlare di tutto quello che rimane sconosciuto, subìto in solitudine frutto di vessazioni quotidiane che si consumano tra le mura domestiche, ma anche sui posti di lavoro, dove la violenza si manifesta in diverse forme. Parlo delle molestie, del ricatto la-

vorativo, in accesso e per la prosecuzione di carriera e, in tempi come questi, per la conservazione del posto di lavoro. Ma parlo anche della violenza esterna, quella che deriva e può derivare dalla clientela, strettamente connessa con la sicurezza sul lavoro, per tipologie di lavoro che si svolgono sul territorio e in luoghi di lavoro troppo spesso poco protetti ed esercitati in solitudine.

Ma ci sono anche tutte quelle

vessazioni e discriminazioni che ancora troppo spesso le lavoratrici subiscono quando non percepiscono, a parità di lavoro, la stessa retribuzione dei loro colleghi, quando il premio di produttività, frutto di accordi sindacali, non considera utile i periodi di maternità, o quando non si riesce a far rispettare le norme a tutela della maternità e della paternità, e non parliamo solo di lavoratrici, nonostante ci sia una valida normativa nazionale e contrattuale, precisa e puntuale.

Perché, dal mio punto di vista e dal punto di vista del Coordinamento donne Fit anche questa è violenza. Sono questi temi su cui siamo chiamati ad impegnarci quotidianamente senza mai abbassare la guardia soprattutto nei tempi di crisi che viviamo.

Per contrastare questo fenomeno è necessario un patto forte tra le donne e gli uomini di questo Paese e di questo Sindacato ad ogni livello.

Molto può e deve essere fatto con la contrattazione di secondo livello.

Il 25 marzo scorso, in occasione della Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, il coordinamento ha elaborato le linee guida per la prevenzione della violenza nei luoghi di lavoro: si tratta di suggerimenti e proposte per mettere in atto azioni concrete volte a prevenire e a contrastare la violenza sui luoghi di lavoro nei trasporti.

Il prossimo passo sarà quello di condividere il documento con le associazioni datoriali e le altre oo.ss., in modo da stimolare e supportare la contrattazione di secondo livello su tali temi.

Il rapporto di collaborazione con l'associazione Telefono Rosa, iniziata l'8 marzo, dalle parole ai fatti, inizia a produrre i sui effetti concreti aldilà dell'atto di donazione. Il 5 e 6 giugno si svolgerà il primo momento di formazione diretto alle coordinatrici nazionali, che avrà lo scopo di fornire gli strumenti utili per assistere, sostenere e indirizzare le lavoratrici che subiscono violenza.

È necessario allora dare un seguito a tutto ciò attivando la contrattazione di secondo livello per contrastare la violenza e sostenendo e supportando le coordinatrici nel loro impegno quotidiano sui posti di lavoro.

Merventi

II dibattito congressuale

Pubblichiamo gli estratti degli interventi di Segretari, dirigenti e delegati al dibattito congressuale del X Congresso nazionale



Claudio Furfaro

Segretario generale Fit-Cisl Piemonte

Il miglior complimento che posso fare a Giovanni è affermare che la sua relazione sarà un fermo riferimento per la nostra prossima stagione sindacale, nella quale noi tutti uomini e donne della Fit siamo chiamati a dare il nostro contributo.



Mi sento inoltre di esprimere i miei complimenti per come è stato composto il tavolo della Presidenza di questo congresso: evidenzia l'avvenuta realizzazione della Fit dove tutte le aree contrattuali hanno trovato la loro piena cittadinanza.

Dobbiamo quindi continuare a darci da fare, a iniziare dalla condivisione del progetto della Federazione delle Reti.

Ho apprezzato le quattro parole chiave del congresso: insieme, perché non ci si salva da soli e l'esperienza di queste ultime settimane nell'ambito politico lo conferma.

La seconda parola è lavoro: ad ogni lavoro deve essere riconosciuta la giusta retribuzione. Bisogna anche lottare contro lo sfruttamento, a favore della sicurezza e dell'ambiente, per una tassazione più equa e meno oppressiva.

Promuoviamo noi, come sindacato, un confronto etico sui valori del lavoro: una riflessione su questi temi potrebbe generare l'avvio di una nuova stagione.

Il futuro: sarà la conseguenza di ciò che oggi decidiamo e facciamo. Bisogna rimettere al centro il lavoro e la formazione e

porre un freno alla finanza. Va valorizzato l'articolo 46 della Costituzione che "riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende". Per quanto riguarda l'esperienza sindacale, dobbiamo trovare il giusto equilibrio tra l'attività che coinvolge il nostro quotidiano e l'attività tesa a pensare la nostra azione nella sua prospettiva futura.

La quarta parola: giovani. "I giovani non hanno bisogno di sermoni. I giovani hanno bisogno di esempi di onestà, di coerenza e di altruismo", diceva il Presidente Pertini.

Non dobbiamo sostituirci a loro e, come uso dire nelle assemblee, non dobbiamo fare l'errore di porre il nostro Sindacato e noi stessi in versione dogmatica, così come non dobbiamo rimanere nelle posizioni di retrovia, ma dobbiamo essere sempre a fianco dei lavoratori e dei giovani in particolare.

Non dobbiamo temere il futuro che ci aspetta.

Franco Fratini

Segretario regionale Fit-Cisl Toscana

Siamo fieri di essere ai lavori del X Congresso della Fit-Cisl nazionale e, per prima cosa, vogliamo ringraziare tutti i delegati uomini e donne della Sardegna che, per la seconda volta di seguito, ci ospitano nella loro terra.



Il nostro intervento vuole mettere in evidenza alcune questioni fondamentali, avendo presente il percorso tracciato dalla relazione introduttiva del Segretario generale Giovanni Luciano, che è stata ampia e ha approfondito tutti gli argomenti con dovizia di particolari, partendo da quelli più generali della crisi che ha investito il Paese, fino a quelli del trasporto e agli aspetti che riguardano il futuro dell'organizzazione interna della Federazione.

La delegazione toscana esprime forte preoccupazione per i dati riferiti alla disoccupazione in costante aumento. Questo contesto è accompagnato dalle migliaia di medie e piccole imprese che non ce la fanno più ad andare avanti, compresse da vincoli burocratici, da tasse eccessive e dall'assenza di politiche generali di sostegno allo sviluppo.

Nel riporre la nostra fiducia nel nuovo Governo, ci permettiamo di alzare la voce affinché venga posta attenzione ai lavoratori e alle famiglie attraverso provvedimenti organici che vadano subito nella direzione di un taglio delle tasse.

Inoltre l'Italia ha un bisogno urgente di un Piano generale dei trasporti che riordini i vari operatori del comparto, attraverso una politica tesa a rilanciare da una parte il trasporto collettivo dei cittadini e dall'altra il trasporto delle merci con i vettori più economici e convenienti.

Il sindacato è pronto a fare la sua parte: come si è visto, la Cisl è stata subito pronta a ritrovare l'unità d'intenti attraverso l'Accordo unitario confederale con la Confindustria del 24 aprile u.s.

È in questo contesto che crediamo siano maturi i tempi per un nuovo patto fra le Organizzazioni sindacali. Un patto finalizzato a modernizzare il Paese e i rapporti sindacali – che devono essere leali, senza egemonie e mirati alle tutele occupazionali – e a realizzare un nuovo modo di fare sindacato e di rappresentare i lavoratori.

Mauro Carletti

Dipartimento nazionale Trasporto aereo Fit-Cisl

Sono particolarmente d'accordo sul fatto che la drammaticità della situazione economica e sociale sia sotto gli occhi di tutti, così come la nostra epoca si presenta contraddistinta dalla rapidità e dalla profondità delle trasformazioni.



Dobbiamo prendere atto che questa non regolamentata modernizzazione sta costringendo lavoratori e forze sociali ad interpretare il fattore lavoro non più come un punto di forza, ma come un motivo di titubanza rispetto alla sua forma originaria e alla sua sicurezza. Tutto ciò genera diffidenza, paura e riduzione dei consumi.

Il dibattito politico, incentrato esclusivamente su tasse e tagli, genera effetti dirompenti. Bisogna invertire quanto prima questa tendenza, sollecitare la riduzione della pressione fiscale e individuare soluzioni.

Vorrei riflettere anche sul trasporto aereo, che ha subito la graduale fine di tutti i monopoli italiani. La delicata vicenda che coinvolge la Sea Handling sulla regolamentazione comunitaria è la riprova di questo fatto. Quanto alle compagnie aeree, la fine dei monopoli e il processo di liberalizzazione del mercato producono ininterrotti fallimenti. Dal 2008 ad oggi i vettori nazionali operanti sul nostro territorio si sono letteralmente polverizzati: da diciassette a sei, tenendo presenti la precarietà finanziaria di quelli esistenti e il posizionamento di mercato sempre più ridimensionato. La stessa Alitalia Cai si trova costretta a competere in un segmento di business sempre più difficile ed è fortemente condizionata dal partner Air France.

Il trasporto aereo e i trasporti in generale hanno bisogno di interventi attivi in favore della crescita. L'Esecutivo del Paese deve risolvere in fretta la questione della sovrapposizione delle competenze tra Stato e Regioni e dotarsi di una cabina di regia volta

a favorire la progettualità di una politica unitaria nei trasporti. Attraverso la via legislativa deve ridefinire ruoli di responsabilità di enti e authority, migliorare i sistemi di sicurezza, ristrutturare il piano degli aeroporti, ridefinire i requisiti di sistema quale condizione per assicurare funzionalità e qualità alla mobilità dei passeggeri e delle merci.

Heros Marra

Segretario generale Fit-Cisl Valle d'Aosta

Sono onorato ed emozionato di poter parlare ad una platea così numerosa e orgoglioso di poter contribuire a questa grande famiglia.

Consentitemi prima di tutto di ringraziare il mio amico Maurizio Moncada: grazie a



lui ho avuto la possibilità di conoscere il sindacato, apprezzarlo e crescere al suo interno.

Sono fermamente convinto che il sindacato e il sindacalista debbano percepire ed analizzare solertemente i problemi che un lavoratore può avere, perché, spesso chi ha bisogno, quando chiede è già tardi. Parlare, comunicare, farsi vedere tra i lavoratori e ascoltare e percepire le notizie velate e prevenire i problemi è quindi importantissimo, perché chi lavora travagghia, ha un travaglio quotidiano – uso questo termine perché ho origini calabresi.

Voglio da qui lanciare un messaggio: che prima di essere lavoratori e rispettare i doveri che ci competono, siamo donne e uomini, persone, non animali da macello.

Sto pensando alla cronaca quotidiana o forse sarebbe meglio dire il bollettino di guerra che troviamo sui giornali e che è solo il riassunto del fatto compiuto: che valore diamo alla vita, che posto occupa la donna nella scala dei nostri principi? Non è oggi trattata come l'agnello sacrificale della follia dell'uomo o l'anello debole della nostra comunità?

La donna simbolo di vita e di continuità va vista con un occhio di riguardo e va posta l'attenzione sui problemi che la circondano, per esempio bisogna permetterle di essere mamma senza aver il problema delle dimissioni in bianco e creando spazi per gli asili nelle aziende. In un contesto come questo le donne non arrecherebbero danni economici alle aziende con finte malattie per sé o i pargoli.

I media banchettano sulle tragedie familiari ed è lì che l'opinione pubblica cambia, perché il dramma diventa normalità. Non esiste vaccino per curare la violenza di ogni genere; potrebbe però esistere la prevenzione con la comunicazione e la disponibilità all'ascolto. Esiste una vita sola e come tale è da rispettare e

salvaguardare sia in casa che al lavoro, con una formazione vera e un giusto equilibrio tra teoria e pratica, perché attraverso la pratica si può venire a conoscenza del pericolo.

Maurizio Marozzi

Segretario generale Fit-Cisl

Voglio rivolgere un sentito ringraziamento a tutta la Segreteria nazionale – Giovanni Luciano in testa – per la vicinanza dimostrata nel momento di difficoltà che il Lazio ha vissuto ad ottobre dell'anno scorso e più in ge-



nerale per la stima e il supporto che non mi fanno mai mancare. Molti sono stati i momenti difficili per noi negli ultimi anni, abbiamo perso amici cari e abbiamo affrontato numerose difficoltà, ma abbiamo continuato a fare il nostro lavoro.

Certo la crisi è difficile da affrontare e alcune situazioni sono più critiche di altre, come quella del tpl. 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.

Obiettivo della Fit Lazio è la costituzione funzionale di un bacino unico del tpl, in un'ottica di fusione delle aziende e razionalizzazione delle risorse. È insostenibile infatti avere 156 operatori nel tpl privato, come è incomprensibile che le aziende pubbliche Atac e Cotral operino per il 70% sulla stessa rete, senza comunicare tra loro per garantire integrazione, efficienza, migliori servizi all'utenza. Per questo Fit chiede, per Roma e Lazio, un'Agenzia unica dei trasporti ed un Gestore del servizio che comprenda bus, tram, metropolitane, ma anche Trenitalia e ferrovie in concessione.

Quanto agli appalti ferroviari, poi, voglio denunciare la condizione degli addetti che operano con contratti di lavoro instabili, salari irrisori e orari pesanti.

Nel comparto del trasporto aereo si è assistito, nell'arco di un decennio, ad una rivoluzione: si è passati da un servizio di élite a uno di massa. Ma ciò è avvenuto in una completa anarchia, nella logica di un profitto selvaggio.

È fondamentale affrontare l'emergenza rifiuti, così come bisognerebbe prendere coscienza del fatto che sono ormai maturi i tempi per realizzare un impianto che sia in grado di trasformare i rifiuti in energia, allo stesso modo di come avviene nelle altre grandi capitali europee.

sco ha recentemente attaccato la logica del massimo profitto. Per questo sono felice della presenza di Stephen Cotton dell'Itf al nostro Congresso ed ho apprezzato molto il suo intervento.

Angela Settembrini

Vice-Responsabile Coordinamento donne Fit-Cisl Toscana

"Siamo nel mondo per reciproco aiuto, come piedi, come mani, come denti di sopra e di sotto in fila; in conseguenza è contro natura ogni azione di reciproco contrasto. Ed è contrasto l'ira e la reciproca avversione", diceva Marco Aurelio.



In questo difficile momento servirebbero collaborazione e senso del dovere, moralità e coesione sociale per fronteggiare la crisi, invece abbiamo una classe politica irresponsabile.

Premetto che non vorrei davvero parlare di politica e che rispetto qualunque opinione, ma non posso fare a meno di commentare quanto è accaduto negli ultimi mesi.

Mi ha colpito particolarmente il comportamento di un "nuovo movimento" che in campagna elettorale ha infamato stipendi e poltrone, in nome del cambiamento, per occupare poi le stesse senza fare niente!

Cosa pensavano di poter fare questi cittadini una volta eletti? Forse di andare alla Camera per passare il tempo sul web a cliccare mi piace/non mi piace?

Lo pseudo leader ha attaccato da subito i sindacati, definendoli la seconda casta. Anche i "tecnici" inizialmente avevano cercato di estromettere i sindacati dai legittimi tavoli, salvo ricercarli quando si sono accorti che la nave stava affondando.

Attacchi assurdi, soprattutto se pensiamo al nostro sindacato che cerca il dialogo con qualsiasi controparte, il sindacato della concertazione, partecipativo, ma che soprattutto avanza proposte scomode come l'istituzione di commissioni di vigilanza che potrebbero ostacolare certe nefandezze.

Hic et nunc bisogna essere concreti eppure, nonostante la crisi, mantenere obbiettivi alti e non utopistici, per continuare a difendere ideali e valori che nessuna agenzia di rating potrà mai declassarci

Uno sguardo sul mondo: in Cina si sta verificando il fenomeno della delocalizzazione delle fabbriche in paesi dove la manodopera costa meno, meno che in Cina! Quindi nel 2013 si cercano nuove "colonie" dove reperire nuovi schiavi. Anche Papa France-

Stefano Boni

Segretario generale Fit-Cisl Toscana

Ho ascoltato la relazione introduttiva di Giovanni Luciano, dove con una panoramica puntuale e completa ha toccato tutti i punti delle realtà produttive ed economiche del nostro Paese e descritto come il mondo



del trasporto, in generale, sia coinvolto nella crisi del Paese e collegato allo sviluppo delle infrastrutture e dell'occupazione.

Oggi dobbiamo guardare avanti e prendere a riferimento il Patto federativo fra la Fit, la Flaei e la Fistel per realizzare la Federazione delle Reti. Come Fit Toscana diamo la nostra disponibilità ad essere coinvolti nei tempi e nei modi che le Segreterie nazionali riterranno opportuni.

Il lavoro è un diritto e noi siamo in prima fila per sostenerlo e rivendicarlo ma è necessario fare un salto di qualità, perché anche i lavoratori capiscano che bisogna difenderlo attraverso una partecipazione diretta, che li veda protagonisti nell'azienda, nel mercato e consapevoli che alcune volte è necessario farsi carico di alcune condizioni utili al mantenimento e allo sviluppo del lavoro e alla sopravvivenza dell'azienda stessa. Lo sappiamo: sono concetti meno facili da spiegare nei posti di lavoro. Va in questo indirizzo l'ultimo accordo firmato dalla Cisl il 16 novembre 2012 con il Governo sul salario di produttività.

Dobbiamo spezzare il "gioco" dei veti e del blocco delle trattative e – attraverso le regole dell'accordo unitario interconfederale del 28 giugno 2011 – rendere efficacia a un contratto, a un accordo approvato dalla platea dei lavoratori e applicato erga omnes, senza possibilità di appello della parte perdente.

È proprio in questo contesto che dobbiamo rilanciare un nostro cavallo di battaglia: un nuovo modo di fare Welfare, nuove responsabilità nella bilateralità, nella mutualità e nella partecipazione.

In questo modo dobbiamo riscoprire un nuovo umanesimo applicato al lavoro. Purtroppo ancora oggi succedono troppi incidenti mortali sui luoghi di lavoro che costituiscono una piaga e

una sciagura per il nostro Paese: penso all'ultima tragedia in ordine di tempo, quella del porto di Genova. Dobbiamo pretendere che si faccia piena luce su qualsiasi tipo di disgrazia, individuando le responsabilità, per poi rimuovere le possibili criticità, in modo che non si ripetano più certi fatti.

Teoria da un lato, cioè libertà di azione sul territorio per la difesa del lavoro e degli iscritti. Realtà dall'altra, ovvero condizioni di concorrenza sleale e abbassamento delle condizioni di diritti e reddito dei soci presenti in altre realtà territoriali.

Bruno Verco

Segretario regionale Fit-Cisl Lombardia

Condivido integralmente la relazione del segretario generale Giovanni Luciano ma vorrei sviluppare il mio intervento sulla distanza che esiste tra la teoria e la realtà nelle nostre aree contrattuali di riferimento.



La nostra federazione ha sempre rappresentato settori "garantiti" e "precari" dove per garantiti si intendevano aree di lavoro dipendente in prevalenza statali o parastatali (ferrovieri, autoferrotranvieri, aeroportuali, autostradali e chi operava nelle municipalizzate dell'igiene ambientale), mentre tra i precari c'erano quelli di serie A (dipendenti delle aziende private in cui si applicava l'articolo 18 della legge 300), di serie B (sempre dipendenti di aziende private ma senza la tutela dello stesso articolo) e quelli di serie Z (i soci di cooperativa, sfruttati perché senza diritti).

Ma i tempi cambiano.

Con l'enorme debito pubblico accumulato negli anni dall'Italia, la crisi che ormai dura dal 2008, le politiche liberiste che si sono fatte strada nella società come soluzione dei problemi di competitività e ammodernamento del tessuto produttivo nazionale, i settori tradizionalmente garantiti sono scivolati lentamente nella suddetta serie Z.

Il settore della logistica, in generale, nella nostra Federazione, è quello che ha avuto la recessione maggiore con importanti perdite di occupazione e moria di aziende di trasporto. Sempre di più c'è il taglieggiamento delle cooperative, che ormai nel nord del Paese sono composte in gran parte da extracomunitari, spesso clandestini pagati in nero.

Le cooperative e i consorzi, per continuare a restare a galla aprono gli stati di crisi e con il consenso delle oo.ss. di categoria riducono gli stipendi già miseri dei soci.

Le stesse cooperative e gli stessi consorzi, in virtù degli accordi sottoscritti con i nostri colleghi di altre Regioni (che ben si guardano a stabilire precisi confini alle deroghe operate al ccnl) arrivano in Lombardia, con un costo del lavoro inferiore del 20-30% rispetto a quelle poche cooperative che cercano di applicare il ccnl in modo integrale.

Gaetano Antonello

Segretario generale Fit-Cisl Veneto

I quattro anni appena trascorsi sono stati a mia memoria i peggiori che io abbia mai vissuto da sindacalista, se penso che il Veneto una volta era chiamato locomotiva d'Italia. Sono costantemente chiamato al telefono



da lavoratori che hanno situazioni disperate e mi sento impotente. In questo momento la Fit-Cisl si è dimostrata un sindacato con idee chiare e lungimiranti, come hanno dimostrato la relazione di Giovanni Luciano e l'intervento di Raffaele Bonanni. Noi non abbiamo cercato il colpevole né abbiamo enfatizzato situazioni che comunque ci sono, ma abbiamo cercato soluzioni possibili e attuabili.

Volevo soffermarmi sui problemi di casa nostra. Faccio un esempio a proposito del trasporto pubblico locale: abbiamo 42 aziende di tpl su gomma che sono sovvenzionate dalla regione. È una cosa assurda. Ho avuto proprio la settimana scorsa una discussione con una delle aziende di Vicenza che mi illustrava una nuova corsa che intendeva fare e che non serviva a nulla, perché c'era già il treno. Quando io ho fatto notare questa assurdità, l'azienda mi ha risposto che se non faceva così prendeva meno soldi dalla Regione. Siamo in un Paese che ha messo nella Costituzione il pareggio di bilancio: dobbiamo diminuire le spese. Ma cosa diminuiamo? La sanità? La formazione? Oppure dobbiamo trovare un modello diverso in cui soldi delle autostrade finanziano la ristrutturazione delle strade.

Poi anche al nostro interno abbiamo alcuni settori più propensi all'innovazione, come il trasporto ferroviario. Sto pensando al nuovo contratto che è tutta opera nostra e non tutti i lavoratori lo hanno capito. Abbiamo avuto il coraggio di fare un rinnovo contrattuale che va a implementare la produttività aumentando gli stipendi.

Per concludere, mi complimento per la serenità del dibattito congressuale. Devo dire che tutti cresciamo e siamo riusciti a trovare un'unità di intenti tra settori diversi e i benefici si vedono, ma si sentono anche a pelle. È chiaro che adesso è molto più facile concentrarsi sui problemi.

Credo che il merito vada a tanti, vada a questa Segreteria nazionale, a tutto il gruppo dirigente nazionale, perché tutti hanno fatto un passo indietro. Questo ha permesso anche a noi della periferia di sentirci più tranquilli e sereni e lavorare meglio.

Franco Spinelli

Delegato Fit-Cisl Puglia

La relazione di Giovanni è stata ampia, piena di contenuti, carica di passione ed emozioni. Una relazione che fotografa il contesto attuale e al tempo stesso propone idee e soluzioni, tracciando la linea politica della federazione per i prossimi quattro anni.



I temi trattati, sono stati tanti e tali da stimolare un dibattito difficili da contenere in pochi minuti. Mi soffermo solo su alcuni punti: la revisione della riforma del Titolo V della Costituzione è il primo obbiettivo da raggiungere, in stretta relazione con i servizi pubblici locali, rispetto alle gare. I casi recenti accaduti in Puglia, con il fallimento della municipalizzata "Amica" di Foggia e lo stato di grave crisi in cui versa l'Amiu di Taranto, ne sono un esempio.

Il secondo punto è quello delle infrastrutture e degli investimenti. Nel nostro Congresso regionale abbiamo realizzato una tavola rotonda sul tema degli investimenti possibili nei trasporti, che ha dimostrato come la realizzazione di grandi opere, quali l'Alta Velocità/Alta Capacità Napoli — Bari e il progetto di valorizzazione del porto di Taranto con la velocizzazione della linea adriatica, oltre a favorire la regione in termini di sviluppo, produrrebbe da subito circa 60.000 mila nuovi posti di lavoro.

Quanto al tpl, ho apprezzato lo sforzo compiuto dalle parti con l'ultimo accordo siglato il 27 Aprile 2013. Ora però non può più essere rinviato il ccnl.

Il quarto punto sono gli appalti, che hanno raggiunto una deregolamentazione senza precedenti. Anche in questo caso il problema non è più rinviabile e dobbiamo continuare a lavorare per un'inversione di rotta.

La Fit-Cisl è l'unico baluardo a cui affidare il futuro della società e del lavoro, soprattutto per i giovani senza occupazione. Le conquiste, fatte di diritti e di tutele, dal dopoguerra fino ai nostri giorni, sono figlie di lotte fatte da uomini e donne che hanno messo a disposizione il loro tempo, sapere, dedizione e passione. Dobbiamo riconquistare la fiducia dei lavoratori stando in mezzo a loro con una forte propensione al sacrificio e all'ascolto.

Chi pensa di distruggere il Sindacato rimarrà deluso e il largo consenso dimostrato in questo Congresso ne è la prova.

Salvatore Blanco

Segreteria Fit-Cisl Laghi

Sono d'accordo con la splendida relazione del nostro Segretario generale Giovanni Luciano.

Vorrei, però, richiamare l'attenzione su alcuni punti. In vista del prossimo rinnovo contrattuale della logistica ribadisco l'importanza dell'ar-



ticolo relativo alla responsabilità solidale del committente: bisogna prendere iniziative atte a smascherare eventuali infiltrazioni malavitose negli appalti.

Si deve inoltre – e sono contento di poter dire questo davanti al nostro Segretario confederale Paolo Mezzio – apportare delle modifiche alla legge Fornero: è impensabile lavorare fino a settanta anni nei nostri settori, altrimenti si corre il rischio di recarsi al lavoro sull'autoambulanza!

Quanto al tpl penso che il rinnovo del ccnl sia difficoltoso per il disinteresse della politica in questo frangente storico, ad esempio in Lombardia il parco bus è obsoleto. È necessario pertanto un finanziamento non solo per il rinnovo del contratto, ma soprattutto per la sostituzione dei mezzi.

Non dobbiamo perdere il coraggio, dobbiamo stare vicino ai lavoratori per essere parte di quel sindacato che abbiamo sempre sognato: un sindacato che guida al bene e alla tutela del lavoro e dei lavoratori.

Aggiungo, inoltre, che siamo una forte organizzazione sempre responsabile e che siamo sempre presenti come sentinelle sui posti di lavoro.

Come dice papa Francesco, ci vuole umiltà e tanto coraggio e penso che noi della Cisl siamo umili e coraggiosi.

Auguro, infine, che venga confermato il nostro Segretario generale, che possa così continuare con le emozioni di un grande delegato perché, come diceva San Giovanni Bosco, è l'esempio che trascina.

Elisa Ulivieri

Responsabile Convention giovani Fit-Cisl Toscana

Quattro anni fa eravamo qui, a Chia, e stavamo parlando del progetto giovani, progetto nato in Toscana un po' di tempo prima, ma sempre in fase di realizzazione.

Quel giorno Maria Saglim-



beni, appoggiata dal Segretario generale Stefano Boni, riunì sul palco un gruppo di giovani e realizzò in diretta il sito web del gruppo Giovani Fit Toscana. Poi presa dall'entusiasmo pronunciò una frase che per noi è diventato "un motto". La frase era: "Mica micio micio bau bau", riferito al fatto che non dovevamo fare solo propaganda e progetti, ma che il tutto era realizzabile, fattibile e che si stava già concretizzando.

Oggi, a distanza di quattro anni, la donna che ci aveva portati qui ha deciso di accompagnarci, ma di passare il testimone direttamente a noi, e noi lo abbiamo fatto nostro.

Francesca Di Felice nella sua relazione oggi è stata chiara anche lei: i questionari compilati dai giovani sono intelligibili, quello che si aspettano dal sindacato è davanti ai nostri occhi:

- Più vicinanza ai luoghi di lavoro,
- Meno burocrazia e un linguaggio più semplice,
- Comunicazione più diretta.

Nessuno ha più molto tempo per leggere le bacheche nei luoghi di lavoro; sono cambiati i ritmi: questo fa sì che spesso la comunicazione non raggiunga il lavoratore; stando nei posti di lavoro ci chiedono sempre la stessa cosa, un'informativa giovane, semplice, veloce, quasi immediata.

Noi Giovani in Toscana lo stiamo già facendo, con il nostro sito internet: notizie aggiornate e veloci da leggere e soprattutto con un linguaggio semplice; con il tg, con servizi e interviste che vengono "messi in onda" quasi in tempo reale, con il profilo Facebook.

Ma vorremmo fare di più. L'idea sarebbe quella di raggiungere ogni nostro iscritto tramite una notizia flash con messaggio sul cellulare: è una scommessa che ci siamo posti. L'idea sarebbe quella di vedere fra quattro anni questa sala congressuale composta almeno per metà da giovani!

Come vedete tutto questo in alcune realtà è già stato realizzato o quasi, ma non deve rimanere un progetto da realizzare, il momento per farlo è adesso, il momento per farlo è ora!

Stefania Tagliaferro

Referente Gruppo giovani Fit-Cisl Puglia

Giovanni Luciano nella sua relazione ha detto che questa crisi non è stata e non sarà passeggera perché si incardina in una deriva etica complessiva, fatta di troppo individualismo ed egoismo, che alla fine ha portato soltanto alla perdita della visione e della ricerca del bene comune. Solo il prendere coscienza della crisi stessa può essere punto di partenza per restituire, insieme, il futuro ai giovani.

A fronte di una politica che ha speso risorse per la difesa dei soli interessi individuali, cresce in noi, che siamo quei giovani che al-

zano le mani su questo manifesto, la voglia di vivere il sindacato come uno dei pochi punti di riferimento che possa produrre fatti concreti. Il gruppo giovani della Fit Puglia si ritrova con convinzione a pensare la nostra categoria come "luogo" in cui ciascuno assume un ruolo di protagonista nell'attività sindacale che ha come obiettivo quello di aiutare, ma soprattutto di far crescere, gli ultimi in una concezione dinamica della solidarietà, della fiducia e della responsabilità per restituire il futuro ai giovani. Di qui avvertiamo forte la necessità che la Fit continui a spendersi per assicurare quelli che possono essere strumenti preziosi di sostegno per giovani e famiglie. Pensiamo al welfare, alla previdenza integrativa, al sostegno alla genitorialità da rendere vicini a tutti e a ciascun lavoratore anche attraverso un ricorso sempre maggiore alla contrattazione di secondo livello.

Le preziose esperienze di formazione e partecipazione alle fasi congressuali ci hanno aiutato a crescere, ad interrogarci e a verificare quali siano le motivazioni profonde che danno solidità alle nostre esperienze sindacali. Pian piano in ciascuno di noi, assieme ad un fortissimo senso di appartenenza e ad una volontà grande di essere parte attiva, si è venuta a creare l'immagine di un sindacato nutrito dalle esperienze passate ma con un volto nuovo, giovane e al passo con le recenti realtà lavorative e contrattuali in continua evoluzione. Sono opportunità preziose quelle che la nostra federazione ci offre, sta a noi saperle cogliere e sfruttare quali elementi fondamentali per costruire una solida base al futuro che tanto sogniamo.

Vincenzo Curcio

Segretario Generale Fit-Cisl Emilia Romagna

Condividendo l'analisi fatta da Giovanni nella relazione introduttiva, ritengo fondamentale attivarsi fattivamente sulla catena dei subappalti: è importante in sede contrattuale che ci sia un atto condiviso affinché la committenza possa essere responsabilizzata – ed eventualmente perseguita – in modo certo nei cambi d'appalto, che vanno comunque ridotti al minimo.

In sede contrattuale è necessario stabilire un minimo salariale; occorre fissare in maniera chiara che non sono ammesse deroghe economiche al Ccnl a qualsiasi livello. Così facendo si riuscirà anche a "spuntare" l'arma dei sindacati di base.

L'interessante iniziativa sulle Ten-T e in particolare l'intervento del Prof. Antonini hanno evidenziato ancora una volta l'anomalia del "sistema Italia". Certo abbiamo finalmente un Governo, che però sembra aver accantonato i temi dei tagli ai costi della politica. Si fa solo un timido accenno alla necessità di creare lavoro, mentre la priorità sembra sia l'Imu; si pensa più alla facciata, a intestarsi meriti, che a studiare una vera riforma fiscale capace di rimettere in moto l'economia del Paese. Non mi capacito del perché non si faccia una seria lotta all'evasione fiscale. Sarebbe molto interessante applicare la proposta che tempo fa faceva Bonanni: pagare le tasse in base al tenore di vita e non in base a

quanto si dichiara.

Sul tpl è un errore ripartire le risorse sulla base della spesa storica: così facendo chi sprecava in passato era premiato e regioni virtuose come l'Emilia Romagna erano penalizzate.

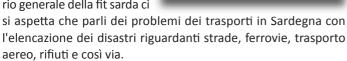
Sul tema giovani avanzo due proposte concrete: bisogna far diventare obbligatoria la pensione complementare, per rendere "dignitosa" la vecchiaia dei giovani d'oggi. Secondo punto: la Fit si faccia promotrice di una proposta di legge popolare per disincentivare fiscalmente il cumulo di reddito per chi lascia il lavoro attivo e poi va a svolgere da "pensionato" la stessa tipologia di prestazione lavorativa.

Valerio Zoccheddu

Segretario generale Fit-Cisl Sardegna

Ho pensato a cosa fosse necessario dire per rappresentare con efficacia il pensiero della delegazione della Sardegna e a cosa i delegati si aspettano di sentire.

Ho pensato che Dal segretario generale della fit sarda ci



La tavola rotonda sulle Reti Ten-T un po' mi ha provocato: disegni, tracciati, opere in corso, miliardi di euro. Ho guardato attentamente la cartina: si sono persi la Sardegna. Ma la Sardegna dov'è?

Nel Piano nazionale per lo Sviluppo aeroportuale nessuno degli aeroporti della Sardegna è stato inserito fra quelli con i parametri di "Aeroporti considerati di rilevanza strategica a livello Ue in quanto pertinenti a città o nodi primari" con la conseguenza di essere tagliati fuori dalla possibilità di accedere ai finanziamenti europei.

Questo vale, purtroppo non da ora, per le ferrovie dove da tempo la Sardegna è sparita dalle carte geografiche degli investimenti.

È bene che sia chiaro una volta per tutte: la continuità territoriale non è un elemosina dello Stato: è il diritto di cittadinanza dei Sardi.

Siamo unici in tante cose, e non solo quelle piacevoli, il sole il mare. Purtroppo. Unica regione italiana senza metano, senza autostrade, senza elettrificazione ferroviaria, senza trasporto merci su ferro.

Vorrei aggiungere due parole sulla relazione di Giovanni Luciano, che è stata trasparente, piena di passione: non erano parole vuote; era la proposta convinta per continuare con determinazione il cammino iniziato quattro anni fa, mettendo all'orizzonte nuove mete.

Ogni progetto politico, incluso quello di Giovanni, ha in se dei tratti che lo caratterizzano e lo rendono identificabile. Tra i tanti che si possono cogliere ne cito tre che la Fit sarda ha fortemente condiviso e fatto propri: formazione, giovani, donne.

Concludo citando Mark Twain: "Tra vent'anni non sarete delusi delle cose che avete fatto ma da quelle che non avete fatto. Allora levate l'ancora, abbandonate i porti sicuri, catturate il vento nelle vostre vele. Esplorate. Sognate. Scoprite".

Giuseppe Esposito

Segretario generale Fit-Cisl Campania

Mi addolora il nuovo incidente occorso poco fa al porto di Genova. Non possiamo più permettere che dei lavoratori o delle lavoratrici escano per portare lo stipendio a casa e non facciano più ritorno dai propri cari. La



crisi si abbatte anche sulla sicurezza, che viene sacrificata molte volte nella riduzione dei contratti di servizio.

Il momento è difficile e in Campania si avverte più che in altre Regioni, tanto da essere definita la Regione più povera d'Italia, dove fare sindacato diventa sempre più difficile. Viviamo attacchi continui alla Cisl e in modo particolare in alcuni settori della Fit, perché non le mandiamo a dire: così ci troviamo ad essere attenzionati dalle aziende a cui diamo sistematicamente fastidio.

Quanto all'ambiente, la differenziata oggi si attua solo nei quartieri bene; negli altri tutto è abbandonato. Il termovalorizzatore di Acerra è l'ennesima opportunità che si sta perdendo. Oggi continuiamo a mandare navi in Olanda pagandole 107 euro per tonnellata di rifiuti. Oggi viviamo il dramma ambiente perché stiamo pagando lo scotto dei rifiuti tossici inviatici da altre Regioni d'Italia, che per prime hanno alimentato il business della camorra negli anni '80. Chiediamo commissari e che non si diano mai più poteri ai governatori, perché non si può affidare la soluzione del problema a chi lo ha creato.

Quanto alla portualità, approviamo il grande progetto del porto e speriamo che sia realizzato al più presto per dare respiro anche alla navigazione nel golfo.

Intanto continuiamo a lavorare per il tpl, con presidi, gazebi, cortei e raccolte firme. I tagli sono insostenibili, oggi gli stanziamenti sono 548 milioni di euro: ben 100 milioni in meno di quelli che servirebbero per garantire i servizi minimi. La Cisl e la Fit nazionali sono state al nostro fianco in questa lotta, così come lo è Lina Lucci, Segretaria generale della Confederazione campana.

Abbiamo spinto per le fusioni tra aziende, ma ad oggi ne restano ancora 123, di cui ben 56 sono nella Provincia di Salerno.

Ho apprezzato molto la tavola rotonda sulle Reti Ten-T, che sono un progetto che non può e non deve fallire. La Cisl e la Fit lavoreranno per queste scelte che incideranno per i prossimi cinquant'anni.

Giuseppe De Rosa

Rsu (tpl) Fit-Cisl Campania

Voglio ringraziare tutti i componenti della Segreteria nazionale e tutti coloro che hanno lavorato e contribuito all'organizzazione del Congresso.

Ringrazio anche la Segreteria della Fit Campania che ha sempre aiutato noi giovani a crescere e a migliorare il nostro percorso sindacale. E approfitto ora per ringraziare chi mi ha dato la possibilità di partecipare a questo mio primo Congresso nazionale.

Prima di essere un Rsu della Fit, sono un lavoratore del tpl e sto vivendo i disagi creati da questa crisi economica che ci accompagna, ormai, da troppo tempo. La drastica riduzione dei fondi da parte del Governo centrale e il forte indebitamento degli enti locali stanno portando solo grossissimi disagi ai lavoratori del settore e alle loro famiglie, che si vedono ridurre i salari con i contratti di solidarietà difensivi e la riduzione, parziale o totale, della parte economica derivante dalla contrattazione di secondo livello conquistata in tanti anni di lotte sindacali. Ma sono penalizzati anche i cittadini, che non possono disporre di un servizio di trasporto efficace, primario per il diritto alla mobilità.

lo e tanti miei colleghi abbiamo fatto la nostra parte, subendo i contratti di solidarietà e l'abbattimento del secondo livello, e credo fortemente che ora sia arrivato il momento che le istituzioni facciano la loro.

E credo sia questa la sede opportuna per chiedere a tutti i presenti di continuare a lavorare sodo per sensibilizzare e, magari far capire al Governo centrale e agli enti locali che non si può più continuare a ridurre le risorse nascondendosi dietro la parola "crisi".

A tal proposito mi piace ricordare le parole pronunciate dal Segretario generale della Fit Campania e riprese poi dall'intervento del nostro Segretario generale nazionale Giovanni Luciano al nostro Congresso regionale dello scorso marzo: "Dobbiamo tornare a svolgere l'attività sindacale di un tempo. Dobbiamo stare più vicino ai luoghi di lavoro e ai lavoratori".

Condivido appieno questi inviti perché è grazie alla fiducia e al sostegno che ci danno i lavoratori che siamo qui in questi giorni. Proprio non riesco ad immaginare il futuro senza la presenza del Sindacato nei luoghi di lavoro.

Emanuele Batelli

Delegato Fit-Cisl per Itf

Dal 12 al 14 marzo si è svolto a Torino, presso il Campus del Centro Internazionale per il Lavoro, il Workshop dell'Etf dedicato ai giovani lavoratori del settore dei trasporti, provenienti da vari paesi dell'Unione europea, affiliati o candidati all'ingresso nella



stessa Unione. L'Italia era rappresentata da me, per quanto riguarda la Fit, e da tre giovani della Filt-Cgil. Nei tre giorni di intenso lavoro è stata fatta inizialmente una presentazione generale del sindacato, della sua Costituzione e in particolare del Gruppo Giovani e dei suoi obiettivi, ovvero sostenibilità, pari opportunità e maggiore occupazione giovanile, temi che saranno portati anche al Congresso che si terrà a Berlino dal 29 al 31 maggio.

Siamo poi entrati nel vivo e abbiamo formato tre gruppi di lavoro, che avevano come argomenti di discussione:

- La crisi europea e le ripercussioni sulla disoccupazione giovanile,
- 2 I cambiamenti climatici e quindi una politica dei trasporti sostenibile,
- 3 Le disuguaglianze di genere nel settore dei trasporti.

Ho partecipato al primo gruppo, in cui abbiamo esaminato le problematiche che portano a tassi così alti di disoccupazione e abbiamo individuato alcune soluzioni possibili:

- 1 creare lavoro in ogni Paese,
- 2 rendere più facile la mobilità dei lavoratori tra i vari Paesi,
- 3 creare un Ministero europeo del Lavoro,
- 4 creare un mercato europeo del lavoro,
- 5 creare qualifiche standard a livello comunitario nell'educazione, nella formazione, nello studio e nel lavoro,
- 6 creare uno Statuto europeo dei Lavoratori.

I nostri argomenti saranno riproposti al Congresso di Berlino con l'intento di poter proseguire il cammino ed il lavoro che abbiamo appena cominciato.

Da parte mia posso dire che era la mia prima esperienza a livello sindacale internazionale e tutto il workshop si è svolto parlando esclusivamente in lingua inglese, per me è stata un'esperienza bellissima ed interessante, che spero sia solo la prima tappa di un lungo cammino.

Alberto Civera

Segretario generale Fit-Cisl Bergamo

Ringrazio Giovanni Luciano per la puntuale e attuale relazione che ci ha consegnato per il dibattito.

Chia è la località che ha segnato quattro anni fa la storica svolta della Fit che quest'anno è stata consolidata e rafforzata. Fra quattro anni sarà la testimone della nascita della Federazione delle Reti? Mi auguro di sì, perché secondo me dimostrerebbe che il nostro sindacato è sempre attento alle modifiche e alle priorità che nascono dal costante mutamento del mercato del lavoro. Come detto da Raffele Bonanni, siamo quelli che guardano con gli occhi al posto giusto e non dietro la nuca.

Detto questo, dobbiamo stare sul pezzo ed affrontare le problematiche più urgenti. Voglio provare a citarne alcune, che devono essere prioritarie per la Cisl nel suo complesso e che da alcuni anni stiamo portando in piazza da soli – anche se dopo un po', come sempre accade, si sono mossi anche gli altri: la cig in deroga necessita di un finanziamento subito; bisogna affrontare il problema tutto italiano degli esodati. Ma non basta: occorre rivedere la pressione fiscale sia per i lavoratori che per le aziende. La Cisl deve insistere anche sul suo cavallo di battaglia della lotta all'evasione. Inoltre occorre abolire l'Imu per chi ha solo una casa.

Quanto ai temi prettamente della Fit, ho apprezzato molto il recente accordo firmato da noi sul tpl; occorre ora puntare dritti verso il ccnl. Sul trasporto merci serve un intervento deciso presso la Comunità europea, per avere la certezza dell'applicazione delle regole in tutti i Paesi membri contro il dumping contrattuale. Dobbiamo anche lavorare per regole certe sulle procedure d'appalto che puntino sulla qualità e, quanto alla cooperazione, non possiamo più derogare dalla completa applicazione del ccnl del trasporto merci.

Voglio concludere con un tema che deve essere sempre nelle nostre priorità: la sicurezza sul lavoro, che non deve più essere lo strumento usato da aziende o cooperative come il capitolo di spesa usato per fare sconti nei capitolati d'appalto. Nel terzo millennio non si può più morire di lavoro! E ve lo dice chi all'età di otto anni ha visto il padre uscire per andare al lavoro e non l'ha visto rientrare.

Emanuela Brandizzi

Gruppo giovani Fit-Cisl Lazio

Purtroppo la situazione attuale dei giovani la conosciamo tutti; il tasso di disoccupazione invece di diminuire aumenta e questo è per noi una realtà impossibile da ignorare. Ci chiedono di avere fiducia nel futuro,



perché le cose cambieranno, e io lo spero veramente perché restituire il futuro ai giovani è per noi tutti non solo uno slogan ma un obiettivo.

La nostra Federazione è fatta di molti giovani che tutti i giorni portano un contributo valido al mondo sindacale e nel corso degli ultimi anni molte sono state le iniziative rivolte proprio a loro ma non solo. Abbiamo infatti coinvolto – in un'iniziativa proposta dalla Segreteria nazionale: il "Progetto Giovani" – anche dei giovani ragazzi in cerca di occupazione per avvicinarli al sindacato e al lavoro. A questo proposito ringrazio Rosanna Ruscito e Francesca Di Felice per averci coinvolto nel progetto.

La presentazione di questo progetto ci ha incoraggiato nel proporre nuove idee e abbiamo aperto come Fit Lazio uno "Sportello giovani" – che ha sede presso il nostro Centro servizi, a pochi passi dalla sede della Segreteria regionale – per dare anche a chi è in cerca di prima occupazione degli stimoli, nessuna promessa di lavoro ovviamente, ma un aiuto concreto e informazioni utili a capire come muoversi.

Altra iniziativa importante sono i Campi Scuola della Fit Lazio, che sono occasioni formative e divertenti, organizzate dalla Segreteria con il Gruppo Formazione per avvicinare i giovani al sindacato. Le prime tre edizioni hanno avuto successo e la quarta è prevista ad ottobre di quest'anno.

Nel corso del 2012 abbiamo anche promosso delle giornate formative come ad esempio l'iniziativa su "Salute e sicurezza nei posti di lavoro", insieme al giudice Croce, che ha dato un forte contributo a questa iniziativa.

Approfitto di questo momento per ringraziare tutto il Gruppo Formazione, fatto anch'esso di ragazzi e ragazze, la redazione del nostro giornalino Fit Report e i ragazzi del nostro sito internet www.fitcisllazio.it.

Un ringraziamento lo voglio fare anche alla Segreteria della Fit Lazio che ha dimostrato e continua a dimostrare di credere nei nostri progetti.

David Zerjal

Delegato Fit-Cisl Friuli Venezia Giulia

Sono autista di autobus nell'azienda di tpl di Trieste. Vorrei spendere alcune parole sull'evento formativo che la Segreteria nazionale della Fit ha organizzato nell'arco del

Durante questo percorso, ar-

ticolato in dieci corsi di formazione della durata di quattro giorni ciascuno, sono stati formati circa 800 delegati provenienti da tutte le aree contrattuali della Fit e da tutto il territorio nazionale.



Tale iniziativa è stata fortemente voluta dalla Segreteria nazionale, ma soprattutto da Giovanni Luciano che ha creduto nella realizzazione e nella riuscita del progetto; progetto che ha dato ottimi risultati sia per partecipanti che per gradimento.

Grazie a questa iniziativa ho avuto l'occasione di partecipare come componente dello staff formativo ai corsi che sono stati abilmente organizzati da Angelo Acquafresca, una persona che io definirei un vero e proprio "regista" dei corsi formativi, non solo per come sa organizzare le singole giornate di studio ma anche per i relatori di alto profilo che ha chiamato ai corsi.

L'obiettivo del corso era di dare ai delegati una prima infarinatura sul sindacato, con argomenti che hanno spaziato dalla storia del sindacato alle lezioni sulla comunicazione, dalla regolamentazione sullo sciopero ai contratti delle singole categorie delle quali i corsisti facevano parte. Ma sicuramente la cosa che giudico forse più interessante e positiva è stata la presenza ad ogni singolo corso di un rappresentante della Segreteria nazionale, che ha anche avuto un momento di confronto con i corsisti.

Ha ragione Giovanni Luciano quando dice che la Fit è forse l'unica Federazione che punta molto sulla formazione.

La Segretaria generale del Friuli Venezia Giulia intende, con la collaborazione di Acquafresca, organizzare prima dell'estate un evento formativo sulla Federazione delle Reti.

Se mi permettete desidero nuovamente ringraziare la segreteria nazionale per l'opportunità che mi ha dato per partecipare a questo "evento" formativo che mi ha portato non solo ad approfondire gli argomenti trattati ma anche a considerarmi ancora più orgoglioso di appartenere a questa grande organizzazione che è la Cisl.

Vincenzo Cardizzone

Segretario Rsu Sea Handling

Le Rsu Cisl della Sea Handling, che in questo momento sono orgoglioso di rappresentare, vogliono richiamare la vostra attenzione riguardo al grave problema occupazionale che a breve si presenterà negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa.

Come avete potuto leggere negli innumerevoli articoli che si sono occupati della vicenda, il 19 dicembre scorso l'organismo amministrativo europeo che si occupa della libera concorrenza in ambito comunitario ha deliberato il pagamento di una somma di oltre 360 milioni di euro da parte della controllata Sea Handling a favore della controllante Sea spa.

Quello che viene contestato è che nel periodo 2002-2010 la Sea spa avrebbe indebitamente capitalizzato la Sea Handling contravvenendo alle regole che impongono la divisione di bilancio tra la società di gestione e quella dipendente e il divieto di flussi eco-

nomici tra le due aziende, falsando così la concorrenza. Secondo la commissione europea la Sea spa, anziché tentare di rilanciare la propria controllata sul mercato, avrebbe dovuto chiuderla licenziando i dipendenti. Questa situazione con molta probabilità non si sarebbe verificata se lo Stato italiano non avesse recepito la direttiva 18/99 specifica sulla liberalizzazione dei servizi di Handling, come invece hanno fatto la Germania e la Francia, che negli aeroporti di Francoforte e Parigi si trovavano effettivamente nella stessa condizione di Sea. Dunque chi ha recepito la direttiva chiude le aziende, mentre chi non l'ha fatto se la cava con una multa a carico dello Stato.

Chiediamo che il pagamento di questa somma sia almeno congelato attraverso il recepimento dell'istanza di sospensiva.

Cari amici, abbiamo bisogno del vostro forte sostegno per affrontare e vincere questa battaglia vitale. I lavoratori di Sea Handling vi chiedono di profondere ogni sforzo possibile di convincimento nei confronti del Governo italiano e delle istituzioni europee per fare in modo che i 2300 lavoratori di una grande azienda italiana, ricca di competenza professionalità, non debbano perdere attività, salario e speranza per il futuro.

Ferruccio Saibene

Delegato Trenord Fit-Cisl Lombardia

Gli studiosi d'economia hanno da tempo abbandonato le statistiche della crescita per passare allo studio delle fasi di crisi. Abbiamo fatto tutti, nostro malgrado, la conoscenza del termine crisi in tutte le sue declinazioni ed articolazioni: tra fase congiunturale e fase strutturale abbiamo imparato che la differenza non sta solo nelle parole.

Anche nella nostra realtà – quella del trasporto su ferro lombardo, quella di Trenord, di cui tanto si è parlato in questi ultimi tempi – abbiamo potuto misurare lo stato di gravità della situazione attuale.

Abbiamo assistito, nella fase congiunturale, ad un aumento del numero di persone trasportate – chiaro sintomo del fatto che la gente usa il treno per spendere di meno. Oggi, nella forma "matura" della crisi, assistiamo ad un calo del numero di pendolari, segno del fatto che ora la gente non ha più un posto di lavoro dove recarsi. Basterebbe questo spaccato di quotidianità, più significativo di mille analisi sociologiche, per ribadire che il tempo delle scelte, anche dolorose, è oramai arrivato.

Oggi è scontato dire queste cose, eppure quanto è stato ed è difficile in questo Paese predicare il semplice buon senso! Costi standard, trasporto finanziariamente sostenibile: sono anni che

andiamo dibattendo queste tesi nelle sedi istituzionali competenti. Il risultato? Un'attenzione a parole e la più assoluta sordità nei fatti.

Ma questo è il momento delle scelte, della progettualità a lungo termine. Avere progettualità a lungo termine ha significato per noi sedersi al tavolo della trattativa per mesi e mesi, in un estenuante tour de force contrattuale che ha prodotto il matrimonio tra autoferrotranvieri e ferrovieri: come diceva Giovanni Luciano nella sua relazione bisogna avere anche il coraggio di osare. E l'esempio di Milano può essere replicato anche nelle altre realtà regionali.

Caro Giovanni, porto il saluto a te e tutta la Segreteria nazionale della Sas, del gruppo Fnm e dei delegati di Trenord che mi hanno incaricato di dirvi che sono orgogliosi della nostra associazione e del vertice che la rappresenta.

Nicola Chiorri

Delegato Fit-Cisl Friuli Venezia Giulia

In primo luogo vorrei ringraziare la Segreteria nazionale e quella regionale per avermi dato la possibilità di partecipare a questo X Congresso nazionale e vorrei accodarmi ai già molteplici complimenti a Giovanni Luciano per la sua completa ed esaustiva relazione.

In questa sede vorrei sottolineare l'importanza dell'accordo firmato il 26 aprile tra sindacati e associazioni datoriali per il tpl. Si tratta sicuramente di un primo passo avanti, importante dopo tanti anni di staticità, che speriamo venga seguito a breve da altri progressi che possano condurre finalmente ad un nuovo ccnl dignitoso per i lavoratori del settore.

Credo che sia assolutamente necessario che Asstra e Anav pensino, laddove ciò sia possibile e dopo attente valutazioni sui reali bacini d'utenza, ad attuare degli accorpamenti tra aziende, andando così ad efficientare costi e sprechi derivanti da cda superflui.

Per il secondo punto della mia riflessione voglio riallacciarmi alle splendide parole usate dalla nostra Segretaria confederale Anna Maria Furlan questa mattina, e cioè che è giunto il momento in cui ognuno di noi si faccia carico delle proprie responsabilità.

In questi giorni molto spesso ci è capitato di parlare di responsabilità, così mi sono chiesto che cosa sia realmente la responsabilità. Filosoficamente è la possibilità di prevedere le conseguenze del proprio comportamento e correggere lo stesso sulla base di

tale previsione. La recente elezione del Presidente della Repubblica, in cui la politica ha dato il peggio di sé, non è stata un esempio in questo senso, quando fuori c'erano lavoratori e famiglie che stavano perdendo il loro posto di lavoro o, peggio, che si toglievano la vita perché sommersi da debiti insolvibili.

Sapete che cos'è per me la responsabilità? Credo di poter dire, senza retoriche, che la responsabilità siamo noi, che a volte abbiamo il coraggio di prendere delle decisioni difficili per poi risponderne in prima persona ai lavoratori che ci hanno dato la loro fiducia, responsabilmente.

Antonio Piras

Coordinamento nazionale Mobilità Fit-Cisl

L'argomento su cui voglio incentrare il mio intervento è strettamente collegato allo slogan di questo X Congresso nazionale "Per il lavoro, per restituire il futuro ai giovani". Qui in Sardegna c'è un modo di dire: "S'iscuru chie no im-



bezzat", che tradotto in italiano significa "Poverino colui il quale non invecchia". Quindi il futuro dei giovani è, oltre che lavorare per garantire un dignitoso tenore di vita a sé e alla famiglia, diventare anziani e mantenere un altrettanto dignitoso stile di vita. Sto parlando, quindi, di previdenza integrativa.

Tutte le riforme pensionistiche che si sono succedute in questi ultimi venti anni, hanno determinato un notevole abbassamento del tasso di sostituzione. Tasso solo di poco risalito in seguito alla riforma Monti-Fornero grazie all'allungamento della vita lavorativa. Pertanto pare fin troppo evidente che mantenere un dignitoso stile di vita con un quasi dimezzamento del reddito apparrebbe alquanto difficile.

È questo il motivo per cui in Italia, con fortissimo ritardo rispetto agli altri paesi europei, è stata introdotta la previdenza integrativa, alla quale è stato dato un importante slancio con la legge 252/2006 (conferimento silente del TFR ai fondi negoziali).

Da un paio d'anni, però, siamo costretti a registrare, dopo un lungo periodo di aumento degli associati, un trend negativo, dovuto a diverse variabili, tra cui i giovani che entrano nel mondo del lavoro e che non aderiscono. È nostro dovere, dunque, occuparci del proselitismo con rinnovato interesse e di nuovo, nelle aziende, parlare di quest'argomento in quanto solo il sindacato può e quindi deve farlo.

Noi riteniamo che la previdenza integrativa debba diventare ob-



bligatoria. Per raggiungere l'obiettivo occorre un impegno unitario delle confederazioni sindacali, anche se ad ora sembriamo essere gli unici che ancora sostengono con convinzione queste tesi. Insieme all'obbligatorietà è necessaria l'equiparazione delle normative che riguardano la previdenza obbligatoria con quella integrativa. Dobbiamo inoltre favorire la creazione di un unico fondo dei trasporti perché così molte risorse si risparmierebbero riducendo le poltrone.

Dario Grilanda

Segretario generale Fit-Cisl Laghi

Ringrazio Giovanni, non tanto per la splendida relazione, ma per l'emozione che è riuscito a suscitare in tutti noi. Hai detto che un amico vede in te ancora il delegato e che non hai capito se questo fosse un complimento o un critica. Per quanto mi riguarda, ti dico: continua così Giovanni, unisci la preparazione sindacale, il sapere, alla capacità di emozionare ancora la gente. Questo è un patrimonio che solo chi non dimentica le proprie origini possiede. Vorrei iniziare questo breve intervento con una valutazione, senz'altro positiva, dell'operazione di accorpamento dei territori che nel postro caso ha toccato Varese e Como: siamo già riusciti in

z'altro positiva, dell'operazione di accorpamento dei territori che nel nostro caso ha toccato Varese e Como: siamo già riusciti in breve tempo a mettere insieme esperienze, percorsi, storie, positività ed anche negatività – perché insegnano – che erano patrimoni dei singoli territori. Abbiamo parlato molto nelle prime segreterie di formazione, di progetti di proselitismo, del futuro dei nostri giovani delegati.

Sarà basilare portare a termine bene e in maniera compiuta l'accorpamento dei territori per poi impegnarsi sull'altro passaggio

fondamentale nell'ambito futuro; sto parlando dell'accorpamento con le categorie Fistel e Flaei: si tratta di un progetto che cambierà positivamente non solo la maniera di fare sindacato, ma che ci rafforzerà dando valore aggiunto al nostro operato.

Stiamo facendo questi importantissimi cambiamenti organizzativi in uno dei momenti più difficili per l'economia e per il mondo del lavoro. Manca la politica e i buoni politici che dovrebbero ridare dignità e visibilità al nostro Paese. Il nuovo Governo deve da subito in-

tervenire sulla cassa integrazione in deroga, sul fisco, sul lavoro che non c'è, sulla crescita.

Anche il nostro nuovo territorio, a cui abbiamo voluto dare il nome di "Fit-Cisl Laghi", un territorio che ha visto per molti anni lavoro e forte occupazione, ha risentito pesantemente di questa crisi.

In questo contesto, però, permettetemi di ringraziare di cuore per l'impegno i nostri delegati Rsa e Rsu che, nei luoghi di lavoro, giornalmente affrontano i problemi dei lavoratori, problemi che spesso sono tragedie. Sto parlando di persone splendide che utilizzando anche molto del loro tempo libero aiutano chi è più in difficoltà. Grazie alloro lavoro non solo abbiamo mantenuto, ma siamo riusciti ad aumentare i dati di tesseramento del 2012.

Alessandro Cenci

Coordinatore nazionale Fit-Cisl Piloti

Un doveroso ringraziamento al Segretario generale Giovanni Luciano e alla Segreteria della Fit per l'eccellente organizzazione di questo Congresso e ai colleghi della Sardegna per averci ospitato in questa magnifica terra.



Come qualcuno ha già ricordato, in questo Congresso ci sentiamo tutti parte di un'unica grande famiglia. Grazie al costante sup-



porto della Federazione, del Segretario generale e della Segreteria Fit, al lavoro di squadra di tutto il Dipartimento Trasporto aereo ed all'impegno quotidiano dei nostri delegati sindacali, oggi la Fit Cisl rappresenta una percentuale molto importante dei piloti e degli assistenti di volo italiani.

I temi principali di questo Congresso, come ricordato da Giovanni Luciano nella sua articolata ed esaustiva relazione, sono quelli del lavoro e delle prospettive dei giovani nella crisi attuale.

La deregulation ha spazzato via tutto, in Italia più che in altri Paesi. L'unico terreno della competizione industriale è diventato il basso costo del lavoro e quindi nel settore assistiamo da anni a un costante degrado della qualità della prestazione.

Queste sono le sfide che un sindacato responsabile come il nostro deve affrontare. Non ha senso dire solo no al cambiamento, come fanno spesso altre organizzazioni, ma dobbiamo trovare strumenti per gestirlo, come la detassazione della produttività, la bilateralità e la partecipazione diretta dei lavoratori al successo e al reddito delle imprese.

Permettetemi una nota su Alitalia: nel 2008 la Fit e la Cisl hanno fornito un fondamentale contributo di responsabilità alla nascita della nuova compagnia, ma il patto con i lavoratori è stato disatteso dalle riforme del Governo Monti.

Adesso, purtroppo, rischiamo di nuovo di trovarci di fronte all'emergenza. Facciamo quindi appello a Giovanni Luciano e a tutta la Segreteria della Fit, anche con il supporto della Confederazione e attraverso il diretto coinvolgimento del Ministro dei Trasporti Lupi e del Presidente del Consiglio Letta, per garantire al più presto la corretta regolamentazione del settore e la ripresa

dello sviluppo di Alitalia e con essa dell'intera filiera del trasporto aereo nazionale.

Annibale Fiorenza

Segretario generale Fit-Cisl Calabria

Esprimo la mia stima al Segretario generale e a tutta la Segreteria nazionale per il lavoro di guida politica e organizzativa, che ci ha stimolato e agevolato nell'attualizzare tutti gli obiettivi dati quattro anni fa e, nel contempo, ci ha portato a essere protagonisti innovativi nel campo delle politiche contrattuali e delle politiche sociali più ampiamente intese. Tutto ciò in anni fortemente condizionati da una crisi economica che ha minato le fondamenta di un sistema produttivo mal sorretto da quello istituzionale che sconta, a tutti i livelli, il degrado di una politica incapace di generare classe dirigente o di guardare agli interessi collettivi del Paese e in particolare delle nuove generazioni.

Occorrono un'azione e una prospettiva programmatica che guardino alla "Funzione Paese" e passino all'azione, forti di una coerente unità interna che sia forgiata in una visione d'insieme di come l'Italia può e deve essere "Sistema Paese" nel più ampio "Sistema Europeo ed internazionale". Questi sono i confini dentro cui è giusto muoverci; la relazione di Giovanni. Luciano lo dice ampiamente e perciò la condividiamo in ogni sua parte.

L'Italia sta scontando decenni di politiche sbagliate e non compatibili con le strategie necessarie a costruire il futuro. Paghiamo i mancati programmi attuativi degli investimenti europei e nazionali nel settore delle infrastrutture, scontiamo la mancata valorizzazione di quelle esistenti. Ciò è sintomatico di una grave assenza di politiche per il lavoro e quindi di sostegno alla competitività e alla coesione sociale.



Le due tavole rotonde di Chia quella sulle reti Ten-T (di cui abbiamo parlato anche nel nostro Congresso regionale relativamente alla Calabria) e l'altra sul decentramento - sono il segno della volontà della Fit di promuovere, partendo dai livelli territoriali, un'azione per una nuova e lungimirante politica programmatica mirata a generare e sostenere l'Integrazione territoriale e fra sistemi infrastrutturali e modali, necessaria per poter realizzare nel Paese una moderna ed efficiente rete di infrastrutture e servizi, per trasporti, energia, telecomunicazioni e così via.

Documento Finale n.1

Il X Congresso della Fit Cisl, convocato a Chia (Ca) nei giorni 7, 8, 9 e 10 maggio 2013, udita la relazione del Segretario Generale Giovanni Luciano e le conclusioni del Segretario Generale della Cisl Raffaele Bonanni le condivide e ne approva i contenuti; recepisce, altresì, i vari contributi emersi dal dibattito ed il documento di proposta per le politiche Fit per i giovani.

L'assemblea delle delegate e dei delegati, rsu, rsa, rls e tutti i dirigenti ad ogni livello della Federazione hanno ricordato, con profonda commozione, le persone scomparse nel gravissimo incidente avvenuto la notte tra il 7 e l'8 maggio al porto di Genova, esprimendo la propria vicinanza alle loro famiglie ed all'intera città.

Il Congresso esprime il suo più sentito cordoglio per la morte dell'operaio, dipendente di una ditta che opera in appalto all'interno del porto di Monfalcone, travolto da un convoglio ferroviario il 9 maggio, mentre svolgeva il suo lavoro.

Le disgrazie avvenute ripropongono, ancora una volta, la necessità di investire su manutenzioni e formazione e garantire la corretta osservanza delle norme esistenti per la sicurezza sul lavoro; pertanto tutte le strutture della Federazione dovranno ancor di più continuare ad essere impegnate alla massima vigilanza nel garantire i dovuti livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro.

Il Congresso pone l'accento sul tema riguardante la connessione tra crisi sociale ed economica, segnalando l'individualismo sfrenato quale concausa di una deriva etica complessiva; affida al Sindacato, in qualità di corpo intermedio della società, il compito di contrapporre l'azione collettiva ai comportamenti egoistici, con un'azione politica quotidiana che agisca pienamente nel solco del mandato di rappresentanza degli associati.

Alla politica il Congresso chiede che le convenienze di partito lascino spazio ad un'assunzione di responsabilità vera, nell'interesse collettivo dell'Italia, che porti ad una stagione di riforme per ridare,

al Paese, le condizioni di uno sviluppo socio economico che fornisca una risposta, principalmente, alla gravissima crisi occupazionale. Ai milioni di giovani che sono fuori dal mondo del lavoro occorre restituire la speranza ed il futuro in una visione di crescita stabile.

Al neoeletto Governo nazionale il Congresso chiede provvedimenti urgenti per

la riduzione del carico fiscale sul lavoro ed una lotta più determinata all'evasione ed elusione per ridare fiato all'economia delle famiglie e slancio alle imprese per la ripresa dell'occupazione; sollecita l'individuazione dei fondi diretti a finanziare gli ammortizzatori sociali per rispondere all'emergenza di quei lavoratori che rischiano di restare senza reddito e senza nessuna forma di tutela: chiede che la necessaria politica del rigore sia coniugata con interventi per lo sviluppo e la crescita, a partire dagli investimenti infrastrutturali, come il completamento delle reti Ten-T, per il rilancio delle attività produttive nazionali; chiede che venga, finalmente, varata la nuova legge elettorale per ridare ai cittadini la possibilità di scelta e la certezza della governabilità post elettorale; chiede una riforma strutturale dell'architettura dello

Stato, a partire dalla revisione della riforma del Titolo V della Costituzione, per realizzare un federalismo virtuoso che, nel riaffermare il principio delle autonomie locali, ponga fine allo stillicidio della "competenza concorrente" che finisce per esasperare la burocrazia bloccando ogni ispirazione riformatrice.

Sul versante dei trasporti il Congresso auspica che il competente Ministero eserciti concretamente il ruolo di decisore delle politiche di settore: una regia autorevole che coordini l'integrazione delle varie modalità dei trasporti individuando le direttrici di sviluppo delle reti, che operi scelte coerenti e sostenibili sulle infrastrutture, che indichi i modelli di governance più op-

portuni per i servizi pubblici locali riformandone il sistema di finanziamento con l'introduzione dei costi standard, con giusti tempi e perequazioni, in luogo del criterio basato sulla spesa storica.

L'adozione di un Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica e di un Piano Nazionale dell'Energia che contenga la valorizzazione della risorsa "rifiuti" sono



da considerare assolute priorità. Se per fare tutto questo sarà necessario anche costituire l'Autorità di regolazione dei trasporti, allora si faccia in fretta, superando le solite logiche spartitorie che hanno contraddistinto fino ad oggi la pratica del confronto partitico.

Il Congresso della Fit Cisl riafferma la necessità di ridurre il numero dei contratti nazionali attraverso l'accorpamento di aree merceologiche omogenee o affini. Per questa ragione impegna la nuova Segreteria Nazionale ad insistere nell'azione vertenziale per il contratto della Mobilità, del Trasporto Aereo, Logistica, dei Servizi Ambientali, della Viabilità. A quest'ultimo proposito, il Congresso contesta ancora

una volta l'ingiusto provvedimento legislativo che ha bloccato la contrattazione nazionale nell'Anas. E in tema di politica contrattuale il Congresso, al fine di salvaguardare occupazione, reddito, tutele e garanzie, ribadisce la linea di ricerca dello scambio produttività/salario, con un'attenzione particolare ai temi della partecipazione, della bilateralità/welfare aziendale ed al secondo livello di contrattazione.

Il Congresso della Fit Cisl ritiene che la funzione solidale del sindacalismo confede-



rale debba esprimersi principalmente nella difesa delle fasce di lavoratori più deboli e meno tutelati con una attenzione particolare anche ai lavoratori immigrati. In tale ottica occorre combattere la degenerazione degli appalti e della ragnatela dei subappalti, agendo sulle procedure, per costringere committenti ed appaltatori ad assumersi, nel rispetto della legalità. le rispettive responsabilità nei confronti del fattore lavoro. Occorre sconfiggere la politica del facile ricorso alle esternalizzazioni con eccesso di ribasso; occorre contrastare illegalità e sfruttamento negli appalti e nella cooperazione.

L'impegno economico ed organizzativo sul versante della formazione va confermato ed intensificato, con l'obiettivo di realizzare la piena integrazione dei progetti formativi con la politica di coinvolgimento dei giovani. Vanno altresì sviluppate le attività del Centro Studi e i rapporti con enti di ricerca e università.

Un'attenzione sempre maggiore dovrà essere rivolta al lavoro delle sindacaliste nella Fit per valorizzarne l'impegno, ad ogni livello della Federazione, al di là ed oltre le quote di partecipazione prefissate dalle regole dell'organizzazione. Il Congresso impegna la Federazione a sostenere ogni iniziativa utile alla tutela delle lavoratrici sia nell'ambito prettamente lavorativo, utilizzando anche la contrattazione di secondo livello, che in quello sociale, contrastando ogni forma di discriminazione con un'attenzione particolare a quella salariale.

In quest'ambito il Congresso apprezza la sottoscrizione, da parte della Federazione, dell'accordo con il Telefono Rosa per contribuire a combattere l'odioso fenomeno della violenza sulle donne e del femminicidio, piaga del nostro Paese.

Il Congresso registra con piena soddisfazione l'avvenuta attuazione del progetto di riorganizzazione della Fit, con la costituzione dei Presidi territoriali strutturati, nell'ambito del processo di snellimento organizzativo e amministrativo delle strutture interne e per rendere più efficace l'azione sindacale delle rappresentanze aziendali. Il nuovo modello organizzativo dovrà essere finalizzato ad avvicinare il sindacato ai lavoratori scongiurando sempre il rischio dell'autoreferenzialità dei gruppi dirigenti.

Infine il Congresso Nazionale accoglie con favore la ripresa del dialogo fra CGIL, CISL e UIL condividendo la decisione di perfezionare l'accordo interconfederale su rappresentanza e rappresentatività. Il Congresso impegna tutte le strutture della Fit a sostenere sia le iniziative sulla vertenza del rinnovo contrattuale del tpl con le manifestazioni del 13 maggio 2013 a Bologna, sia quelle confederali di mobilitazione territoriale e regionale che culmineranno nella grande manifestazione nazionale che si svolgerà a Roma il 22 giugno 2013.

Approvato all'unanimità

Documento Finale n. 2

La Federazione delle reti

Il X Congresso Nazionale della Fit Cisl condivide la prospettiva della costituzione di un'unica Categoria "delle Reti" in Cisl nella quale confluisca la Fit Cisl unitamente ai sottoscrittori del "Patto Federativo" del 13 settembre 2012.

Il Congresso dà mandato al futuro Gruppo Dirigente della Fit Cisl di procedere agli accordi con Flaei Cisl e Fistel Cisl per realizzare compiutamente il nuovo soggetto definendo le prerogative statutarie, politiche, amministrative e organizzative.

Il nuovo Soggetto dovrà essere strutturato con livelli politici di Federazione - Consigli Generali -Comitati Esecutivi - Segreterie e sottostanti Dipartimenti/Coordinamenti contrattuali e per le materie orizzontali.

Il Congresso dà mandato, inoltre, di procedere, entro la fine del 2013, all'unificazione per le tre Federazioni, dei Dipartimenti/Coordinamenti riferiti alle materie di cui ai Gruppi di Lavoro previsti nel Patto Federativo.

Il Congresso dà, infine, mandato al futuro Gruppo Dirigente della Fit Cisl di realizzare, prima dell'estate 2013, l'apertura di una prima sede comune con le altre due Federazioni e di procedere a tutti i passaggi successivi per la realizzazione della nuova Entità comune nei tempi opportuni.

Approvato all'unanimità



Abimelech Giovanni Acquafresca Angelo Alacqua Stefano Anello Grazia Angelucci Amelio Antonello Gaetano Ascani Roberto **Basile Sabatino** Benedetti Luigi Benigno Amedeo Bertona Paola Bigoni Rosalia Bonavigo Fabio Bonfigli Alessandro Boni Stefano Borelli Enrico Brandizzi Emanuela Cajani Beatrice Capozucca Claudio Carletti Mauro Casini Fabiano Castellano Michele

Lombardia Lombardia Piemonte Sicilia Abruzzo Veneto Marche Piemonte Lazio Sicilia Piemonte Friuli V G Lazio Lazio Toscana Emilia R Lazio Lazio Veneto Lazio Toscana

Nazionale

Cenci Alessandro Chiaravalli Francesco Cipollaro Rosario Civera Alberto Corbisiero Salvatore Costa Carlo Salvatore Costantini Fabrizio Cruciatti Carla Maria Curcio Angelo Curcio Vincenzo Daniele Franca Davelli Marco De Terlizzi Marino Dei Bardi Antonio Di Ciano Marina Di Felice Francesca Di Fiore Francesco Di Naccio Alessandro Di Vincenzo Corrado Diamante Maurizio Domanico Antonio Donati Gianluca

Nazionale Toscana Campania Lombardia Emilia R Basilicata Marche Friuli V G Nazionale Emilia R Emilia R Lazio Veneto Sicilia Abruzzo Nazionale Emilia R Abruzzo Lazio Liguria Calabria Lazio

Esposito Giuseppe Fenu Giuseppe Ferrante Francesco Fiorentino Emiliano Fiorenza Annibale Fonti Maurizio Formisano Raffaele Fratini Franco Fuoco Rosario **Furfaro Claudio** Fusco Luigi Ghiglietti Clementina Ghiglione Giorgio Giordano Dionisio Giorgi Gianluca Giorlando Giovanni Girgenti Salvatore Grassini Rita Grilanda Dario Iacobazzi Filippo Imperio Michele La Sorsa Antonia

Campania Lombardia Lombardia Nazionale Calabria Veneto Campania Toscana Nazionale Piemonte Campania Lombardia Nazionale Sicilia Umbria Trentino Sicilia Campania Lombardia **Puglia** Nazionale Puglia



Lai Ignazio Langella Alfonso Lembo Salvatore Leoncini Giovambattista Leone Beniamino Liberti Aldo Lo Bocchiaro Francesco Loddo Giovanni Luciano Giovanni Lupia Raffaele Malvisi Massimo Luca Mannozzi Giovanni Mansi Luigi Marchini Carla Marinig Osvaldo Marozzi Maurizio Marra Heros Francesco Masucci Marino Menichelli Dario Merico Nicola Milone Ugo Napoli Antonino

Sardegna Campania Lombardia Puglia Nazionale Campania Sicilia Sardegna Nazionale Liguria Nazionale Veneto Nazionale Nazionale Nazionale Lazio Val d'Aosta Nazionale Toscana Puglia Nazionale Sicilia

Neri Arnaldo Olivieri Giovanni Orsini Antonella Pagnotta Vincenzo Fausto Calabria Pani Corrado Paniccia Pasquale Pasquarelli Massimiliano Pellecchia Salvatore Perrone Domenico Persi Francesco Piana Sandra Piras Antonio Procopio Antonio Proglio Massimo Retini Daniele Riccio Gaetano Rivola Stefano Rosalba Alfredo Rossetti Sabrina Ruggiero Maria Sara Ruscito Rosanna Saglimbeni Maria

Nazionale Nazionale Lombardia Sardegna Nazionale Lazio Nazionale Sicilia Nazionale Liguria Nazionale Calabria Liguria Piemonte Nazionale Emilia R Lombardia Lazio Lombardia Nazionale Toscana

Saibene Ferruccio Santoro Antonio Sardo Giuseppe Scarpa Ione Scognamillo Mauro Sementina Donato Serretiello Paolo Severino Maria Rosaria Sigilli Antonio Sincovich Claudio Sorrentino Francesco Speranza Roberto Spinelli Francesco Toffoli Nicola Torzetti Ettore **Tutone Francesco** Vasco Pietro Verco Bruno Viola Francesco Zoccheddu Valerio

Lombardia Piemonte Molise Veneto Liguria Emilia R Campania Alto Adige Calabria Friuli V G Lazio Liguria Puglia Veneto Liguria Piemonte Puglia Lombardia Lombardia Sardegna

Danale & Number

DUEMME SGR

Gestore Finanziario di PREVAER (Previdenza Aeroportuale), il Fondo Pensione Complementare del personale di terra del Trasporto Aereo e dei Settori Affini

Duemme SGR SpA è la Società di Gestione del Risparmio del Gruppo Banca Esperia, nato nel 2001 e focalizzato sullo sviluppo di servizi di Consulenza Finanziaria e di Wealth Planning per l'Organizzazione e la Protezione del patrimonio complessivo dei Clienti Private e Istituzionali.

Il nome Duemme deriva dalle iniziali dei due partner, Mediobanca e Mediolanum, che controllano il 100% del capitale della Capogruppo Banca Esperia la quale a sua volta controlla, oltre a Duemme SGR SpA, anche la Società di Gestione del Risparmio di diritto lussemburghese "Duemme International Luxembourg", la trust company "Esperia Trust Company Srl" e la società fiduciaria "Esperia Servizi Fiduciari SpA".

Duemme SGR è dunque una società italiana, emanazione di due tra i principali e più solidi attori nel panorama finanziario nazionale, facente parte di un Gruppo diversificato anche dal punto di vista di presenza internazionale che consente di fornire molteplici e sofisticate soluzioni di investimento, tra le quali i servizi di asset management per i Clienti Private e Istituzionali.

Il totale degli asset gestiti dal Gruppo supera oggi i 14 mld di Euro di cui 5,5 mld direttamente riferibili a Clienti Istituzionali risultando uno dei principali attori italiani nel campo della gestione del Risparmio Previdenziale.

Un numero crescente di Fondi Pensione e Casse di Previdenza ha scelto di affidare a Duemme SGR la gestione di parte dei risparmi previdenziali dei propri aderenti da oltre dieci anni, nel corso dei quali abbiamo affrontato insieme fasi di mercato tra le più difficili di sempre.

Duemme SGR ha cercato (e crediamo sia

riuscita) a dimostrarsi un partner affidabile nel raggiungimento dell'obiettivo di conseguire un rendimento soddisfacente e stabile nel tempo e ad instaurare una duratura relazione con i propri Clienti nel più completo soddisfacimento delle loro esigenze.

Per ottenere questi risultati crediamo che siano risultati determinanti alcune caratteristiche di Duemme SGR peculiari e non comuni sul mercato quali:

- Spiccata focalizzazione nella gestione dei Portafogli Istituzionali
- Organizzazione dedicata in maniera esclusiva alla previdenza complementare
- Presenza di profili professionali altamente qualificati e specializzati





FILIPPO DI NARO

Nato nel 1967 a Milano.

Dopo aver conseguito la laurea in Economia Politica presso l'Università Bocconi di Milano, ha ricoperto il ruolo di Chief Investment Officer presso realtà importanti quali Deutsche Bank Fondi SGR e UBI Pramerica SGR. Dal 2007 ha assunto l'incarico di Chief Investment Officer – Public Equity presso Sator Capital Ltd.

Nel 2009 è entrato a far parte del Gruppo Banca Esperia, dove attualmente è Amministratore Delegato e Chief Investment Officer di Duemme SGR.

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

Associato a Confcooperative, attraverso le 50 cooperative consorziate, opera su tutto il territorio nazionale con oltre 4000 addetti.





Oltre ai tradizionali servizi del Facility Management (pulizia e sanificazione, logistica, gestione del verde, guardiania, facchinaggio, etc), CNCP si distingue sul mercato per il know-how acquisito nell'erogazione di servizi per l'indotto ferroviario.

Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

UNI EN ISO 9001 Qualità
UNI EN ISO 14001 Ambiente
BS OHSAS 18001 Sicurezza
SA 8000 Etica

Soc. Coop. Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi della rete ferroviaria italiana

Tel. 06.85 57 832 – Fax 06.85 40 292 E-mail: segreteria@cncp.net Via Salaria, 89 Roma (00198)



Ci sono momenti nella VITA che devono essere garantiti e tutelati.

www.inat.it

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

€ 30,00 Indennizzo per ogni giorno di infortunio

€ 105.000,00 Indennizzo per invalidità permanente

€ 105.000,00 Capitale per morte

€ **25.000,00** Massimale per invalidità permanente (≥60%) a seguito di infarto o ictus

€ **7.500,00** Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a sequito di infortunio

€ 12.500,00 Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%

€ 20.000,00 Indennità per stato di coma a seguito di infortunio

€ 4.000,00 Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero

€ 36,00 Premio assicurativo mensile

FAMILIARE

€ 105.000,00 Indennizzo per invalidità permanente

€ 105.000,00 Capitale per morte

€ 30,00 Indennizzo per ogni giorno di ricovero a sequito di infortunio

€ **28,00** Indennizzo per ogni giorno di applicazione di apparato di contenzione per fratture a seguito di infortunio

€ 12.500,00 Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%

€ 20.000,00 Indennità per stato di coma a seguito di infortunio

€ 4.000,00 Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero

€ 27,00 Premio assicurativo mensile

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

- · Salvaguardia piani di investimento INA
- Maggiorazioni capitale Invalidità Permanente: 60%=100% - 100%=200%
- · Maggiorazioni capitale Morte:
 - 1,5 volte il capitale se coniugato/a o convivente (more uxorio), 2 volte se ha figlio/i minori o permanentemente inabili al lavoro.



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma
Tel. 06.51574.1 • Fax 06.5137841 • F.S. 970.65105 • info@inat.it

NUOVA

Polizza Incendio e Furto Abitazione:

protegge il tuo patrimonio dai piccoli e grandi incidenti della vita.

RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • info@inat.it

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

DIPENDENTE

- € 105,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto non comportanti intervento chirurgico
- € 126,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico elevato ad € 140,00 per ricoveri effettuati per grandi interventi chirurgici
- € 52,50 Indennità per convalescenza post ricovero
- € 52,50 Indennità per terapie ambulatoriali chemioterapie dialisi ambulatoriali
- € 1.200,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
- € 800,00 Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
- € 1.000,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche rese necessarie da infortunio indipendentemente dal ricovero
- € 500,00 Massimale annuo di rimborso per trasporto sanitario per ricovero con intervento chirurgico, elevato ad € 1.000,00 se l'intervento chirurgico deve avvenire all'estero
- € 25,00 Premio mensile

FAMILIARE

La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato

€ 22,50 Premio assicurativo mensile

POLIZZE CONVENZIONE:

- POLIZZA INIDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA AL SERVIZIO PER MALATTIA O INFORTUNIO
- POLIZZA CONVENZIONE PENSIONATI
- POLIZZE VITA E PREVIDENZIALI

Per quanto riguarda le "Condizioni particolari delle prestazioni" e le "Norme di applicazione", si rinvia alle condizioni di assicurazione che regolano ogni singola polizza.