

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 6

Giugno 2017

LXVII anno dalla fondazione



Foto di Frank Andiver



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Antonio Piras

Speciale
XI Congresso
Nazionale



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico o del

dentista. Inoltre hai a disposizione una linea telefonica aperta 24 ore su 24 con un team di medici e psicologi. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Sommario

Introduzione

2 *Ripartiamo da Chia, insieme, con più Trasporto verso il futuro*

Speciale XI Congresso

3 *Relazione introduttiva del Segretario Generale Antonio Piras*

24 *I trasporti e la dignità del lavoro al centro del primo giorno*

26 *Sono Stato io: la premiazione dei giovanissimi tra sorrisi e applausi*

28 *La democrazia economica passa per i fondi pensione*

30 *Industry 4.0 e il lavoro nel prossimo decennio*

31 *Privatizzazioni tra falsi miti e realtà dei fatti*

35 *Furlan: «I trasporti sono uno snodo decisivo per la crescita del Paese»*

37 *Il dibattito congressuale*

53 *Antonio Piras confermato Segretario Generale*

56 *Le sindacaliste Fit protagoniste nel lavoro che cambia*

58 *Cresce il peso specifico dei giovani nella Fit-Cisl*

60 *Mozione finale*

62 *Elenco eletti*

65 *Antonio Piras eletto nel Comitato esecutivo di Etf*

Speciale XI Congresso Nazionale



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

N. 6 Giugno 2017

LXVII anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Antonio Piras**

Direttore Responsabile: **Ubaldo Pacella**

Redazione: **Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Salvatore Pelleccchia, Giovanni Luciano**

Impaginazione: **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 Salone, 131/c - Roma

Via di Salone Roma. Tel. 06-4182113

E' vietata la riproduzione e traduzione, anche parziale, di articoli senza citarne la fonte.

Chiuso in redazione il 01/07/2017

Finito di stampare nel mese di Luglio

Tiratura: 28.000 copie

Il rinnovamento che parte dal Congresso



«Sii il cambiamento che vuoi vedere nel mondo», esortava il Mahatma Gandhi. E la Fit-Cisl è un esempio di questa volontà costruttiva. L'ennesima dimostrazione viene dall'XI Congresso nazionale, che si è svolto dal 29 maggio al 1 giugno a Chia, in Sardegna e che ha portato numerose e consistenti novità: più spazio a donne, giovani e immigrati negli organismi statutari; più vicinanza ai lavoratori, concretamente, sui posti di lavoro; più investimenti nella formazione per citarne solo alcune. L'elenco infatti potrebbe continuare, ma rimandiamo alla relazione del Segretario generale Antonio Piras, pubblicata a pagina 3 di questo numero de La Voce dei Trasporti, che ha dettato le linee programmatiche che guideranno la Federazione per i prossimi quattro anni. Infatti, mentre nello scorso numero del nostro mensile abbiamo dato conto dei Congressi regio-

nali, questo è dedicato esclusivamente all'appuntamento nazionale.

Abbiamo già citato la relazione, ma vanno ricordati anche l'intervento di Annamaria Furlan, Segretaria generale della Cisl, le due tavole rotonde, una sui fondi pensione e l'altra sulle privatizzazioni, il focus sui mutamenti nel mondo del lavoro nel prossimo decennio, il dibattito congressuale, ampio, sereno, partecipato, e i saluti di ospiti di rilievo. Di tutto questo diamo conto nelle pagine successive.

Nello scenario di Chia, dunque, i 423 delegati, provenienti dalle diverse realtà del Paese, con quasi 300 invitati, sono stati autentici protagonisti di una quattro giorni particolarmente intensa, in una full immersion sulle grandi questioni sindacali del momento, in particolare nei trasporti,

i quali sono il vero punto di snodo per aprire al Paese un nuovo orizzonte di crescita economica.

Ma l'XI Congresso nazionale è il punto d'arrivo di una stagione congressuale, cominciata il 13 dicembre, quando il Consiglio generale, riunito a Chianciano, ha dato il via al rinnovamento democratico della Federazione, ma rappresenta anche un nuovo inizio. Durante la fase congressuale decine di migliaia di iscritti hanno dibattuto le tesi congressuali e hanno scelto liberamente attraverso il voto e a tutti i livelli il proprio gruppo dirigente: a partire dai posti di lavoro, passando per i territori e le regioni, per approdare alla tappa conclusiva di Chia. È stata una vera pratica democratica, con voto segreto e non con qualche click dato su internet.

È importante evidenziare che il Congresso nazionale si è svolto in un clima persino festoso. Tutti i partecipanti, dal Segretario generale al delegato, hanno messo in primo piano storie, esperienze, personalità, idee, speranze, proposte e progetti allo scopo di perseguire tutti insieme i grandi obiettivi della Fit-Cisl, indicati nella relazione di Piras e confermati poi nel documento conclusivo del Congresso, approvato all'unanimità. Così la Federazione ha dimostrato ancora una volta di sapere e voler cambiare per crescere e far crescere il Paese.

Abbiamo anticipato anche troppo: scoprite di più sfogliando il giornale.

Buona lettura!

Relazione introduttiva del Segretario Generale Antonio Piras



Care delegate e cari delegati, cari amici, invitati e graditi ospiti, benvenuti!

Questo nostro XI congresso conclude uno straordinario percorso democratico di cui dobbiamo essere orgogliosi perché si tratta di un'esperienza partecipata di decine di migliaia di donne e di uomini liberi, capaci di condividere ed assumere responsabilità in uno scenario politico, economico e sociale che, rispetto al precedente congresso, Chia 2, appare ancora più gravido di preoccupazioni, criticità ed incertezze per il futuro, specie per le nuove generazioni.

Dieci anni di stagnazione, ed ancor più di tassi di crescita in calo, lasciano una pesante eredità.

La crisi finanziaria iniziata negli Stati Uniti alla fine del 2006 come bolla immobiliare, si è aggravata alla fine del 2008 con il fallimento della banca d'affari Lehman Brothers, per trasformarsi negli anni successivi, e in tutto il mondo occidentale, nella più grave crisi economica e sociale dell'ultimo secolo.

Anche se le previsioni economiche per l'Europa e per il nostro Paese mostrano qualche segnale di una timida ripresa, la situazione - economica, sociale e politica - presenta un

elevato grado di incertezza divenuta ormai strutturale: riduzione della base occupazionale, peggioramento delle condizioni di lavoro, aumento della precarietà per milioni di lavoratrici e lavoratori, allargamento delle fasce di popolazione in stato di povertà, riduzione delle coperture e dei servizi sociosanitari e previdenziali, ma soprattutto aumento delle disuguaglianze nella distribuzione del reddito e delle opportunità nonché di accesso alle prestazioni di welfare.

In molte parti di Europa il PIL pro-capite nel 2016 è stato ancora più basso rispetto al periodo che ha preceduto la crisi finanziaria globale, mentre il PIL tedesco, che nel 2007 era 10,4 volte quello della Grecia, nel 2015 è arrivato ad essere 15 volte maggiore.

Si sono creati solchi, laddove si stavano faticosamente costruendo integrazioni ed inclusioni.

“La ricchezza globale, afferma l'OXFAM (Oxford committee for Famine Relief, confederazione internazionale di organizzazioni no-profit che si dedicano alla riduzione della povertà globale, attraverso aiuti umanitari e progetti di sviluppo), si sta sempre più concentrando nelle mani di una ristretta élite di ricchi individui che hanno generato e sostenuto i loro ingenti averi grazie ad interessi ed attività in alcuni importanti settori economici, ... Le élite economiche mondiali agiscono sulle classi dirigenti politiche per truccare le regole del gioco economico, erodendo il funzionamento delle istituzioni democratiche e generando un mondo in cui 85 super ricchi possiedono l'equivalente di quanto detenuto da metà della popolazione mondiale”.

In Italia, dati del 2016, l'1% della popolazione più ricca possiede il 26% della ricchezza nazionale netta.

L'attuale sistema economico favorisce l'accumulo di ricchezza nelle mani di pochi privilegiati che si arricchiscono, ad un ritmo sempre più veloce, a danno dei più poveri. E in questo quadro, aumenta ancor più lo svantaggio per le donne e per i giovani, si riduce la mobilità sociale e crescono

i fenomeni migratori.

Le migrazioni umane, dal neolitico ad oggi, sono sempre state determinate da spostamenti dettati dalla necessità dei bisogni più elementari.

Ci si trasferisce da dove manca il cibo a dove c'è il cibo, da dove c'è guerra a dove c'è pace, da dove non si trova lavoro a dove il lavoro c'è. Riassumendo: da dove si muore a dove c'è vita!

All'ultimo incontro del World Economic Forum di Davos, il rapporto di ricerca Working for The Few, diffuso da Oxfam, evidenziava come *“l'estrema disuguaglianza tra ricchi e poveri implichino un progressivo indebolimento dei processi democratici a opera dei ceti più abbienti, che piegano la politica ai loro interessi a spese della stragrande maggioranza.”*

Nuove iniziative, immaginate per imbrigliare la globalizzazione a vantaggio di pochi, suscitano preoccupazione in molti.

Trattati commerciali internazionali sono negoziati e stipulati a porte chiuse da leader politici fortemente in-

fluenzati dagli interessi delle grandi aziende (come il Ttip-Trattato transatlantico per il commercio e gli investimenti tra Europa e USA - o il TPP-Partenariato transpacifico tra USA ed alcune delle più importanti economie del Pacifico).

Non minori preoccupazioni suscita, inoltre, il rafforzato ruolo economico e commerciale dei paesi cosiddetti BRICS (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica). E' questa un'associazione tra le maggiori economie, non più emergenti, che si propongono, attraverso trattati bilaterali di costituire un sistema economico, finanziario e commerciale alternativo a quello influenzato dagli USA e dal dollaro.

Nel 2014 questi paesi hanno dato vita a una strutturazione finanziaria autonoma (New Development Bank), alternativa al Fondo Monetario Internazionale, che ne aveva rifiutato un ruolo più centrale.

Un loro recente Trattato ha avviato il reciproco riconoscimento dei titoli di studio universitari e fatto decollare un programma, sulla falsariga di ERASMUS, per lo scambio di studenti, pro-

fessori e ricercatori tra le università.

Secondo stime comuni e condivise, nel 2050 i BRICS, insieme a nuovi paesi emergenti, come Indonesia, Messico e Turchia, avranno un peso economico superiore a quello dell'insieme dei paesi del G7 (Stati Uniti, Giappone, Canada, Regno Unito, Germania, Francia e Italia).

In termini di prodotto interno lordo si prevede che la Cina diventerà la prima economia mondiale entro il 2020 e che l'India potrebbe diventare, entro il 2050, l'economia che cresce più velocemente.

Ulteriori elementi destinati ad incidere sugli equilibri mondiali, connessi all'evoluzione dei BRICS, riguardano, ad esempio, i processi demografici, i movimenti migratori, l'aumento della povertà e delle disuguaglianze sociali.

Questi nuovi processi evolutivi, che stanno disegnando un sistema mondiale multipolare, sono destinati ad incidere fortemente sulle condizioni di crescita dell'Europa e dell'Italia. Una riprova viene dal fatto che i BRICS con le loro iniziative stanno cambiando gli



equilibri e le stesse condizioni di sviluppo dell'intera area del Mediterraneo.

La Russia, ripresa la Crimea e l'affaccio sul Mar Nero, si considera una potenza mediterranea ed ha fatto enormi investimenti in Europa e in Italia, come ad esempio nelle raffinerie di Gela o in importanti insediamenti turistici qui in Sardegna.

Recente la notizia di investimenti cinesi in Libia, nell'area della Cirenaica, comprendenti un porto, un aeroporto, una ferrovia lungo il confine con l'Egitto ed il Sudan, 10.000 unità abitative ed un ospedale.

L'espansione cinese nel Mediterraneo avviene anche attraverso l'acquisizione di una serie di società che gestiscono infrastrutture strategiche come il porto del Pireo in Grecia, quello di Haifa in Israele, di Ambarli in Turchia, di Vado Ligure in Italia e di Algeciras in Spagna.

Sono i primi investitori in Europa, assieme agli emirati arabi che investono, tra l'altro nelle infrastrutture e nel trasporto aereo (vedi Alitalia ed ora Meridiana).

Il coordinamento internazionale dei BRICS potrebbe dare un contributo molto importante e positivo alla organizzazione di un nuovo sistema di governance dei processi dello sviluppo globale.

Un nuovo sistema di governance che dia un ordine all'iter caotico della globalizzazione economica, con il fine preciso di assicurare a tutti una crescita sostenibile, più armoniosa ed equilibrata. La ricerca di questo nuovo sistema di governance richiede la promozione di iniziative finalizzate alla convergenza, un sincero spirito di collaborazione, azioni mirate alla ricomposizione di un quadro generale, attualmente troppo disordinato e confuso.



E L'EUROPA?

Siamo convinti che l'Unione Europea possa e debba svolgere un ruolo fondamentale di civiltà in questa ricerca di una nuova governance.

I singoli paesi europei, inclusa la Germania, da soli non hanno la forza anche solo per partecipare a questa nuova partita di ridefinizione degli equilibri.

Negli ultimi tempi, abbiamo assistito al concentrico attacco delle economie asiatiche e degli USA all'unità europea, all'euro ed alla sua visione di civiltà e di sviluppo umano ed ambientale sostenibile.

Al suo interno l'Unione Europea, sotto la pressione della crisi economica e dei fenomeni migratori, ha indebolito drammaticamente la propria capacità di coesione e le politiche di rigore le hanno fatto smarrire la rotta.

La crisi ha rotto bruscamente il rapporto di fiducia tra le persone e le classi dirigenti politiche ed economiche. Una rottura giustificata spesso da comportamenti corrotti ed errori di classi politiche e lobby economiche im-

preparate e condizionate dai poteri forti della finanza e delle multinazionali.

Si è incrinata la fiducia nei partiti ed anche nelle organizzazioni sociali.

I ceti medi ed i giovani hanno visto, per la prima volta dal dopo-guerra, messo fortemente in discussione il proprio futuro e ritengono che anche il sindacato abbia la sua parte di responsabilità.

La democrazia e le istituzioni democratiche sono così minacciate da nuove forme di nazionalismo e populismo, che si affermano facendo leva su pregiudizi e sentimenti di paura verso il diverso che ci ruba lavoro e stili di vita, sul rifiuto della politica e dei partiti perché incapaci e corrotti, su un anacronistico orgoglio nella propria sovranità economica, politica e militare.

In poco tempo nell'opinione pubblica e nel dibattito politico le parole inclusione, apertura, unione, condivisione si sono trasformate in altre parole come muri, confini, estromissione, nazione.

L'uscita del Regno Unito, la cosiddetta Brexit, è il simbolo emblematico di questa cultura del recinto.



Non possiamo non essere contenti della vittoria dell'europeista Macron alle recenti elezioni francesi.

Se così non fosse stato l'Unione Europea, anche così come la conosciamo oggi, con tutti i suoi difetti, non avrebbe avuto futuro.

Leader, espressione di questa cultura del recinto, si affermano in paesi di consolidata democrazia, è il caso di Marine Le Pen in Francia, ma anche di Paesi di recente esperienza democratica, come la Polonia di Beata Szydło, l'Ungheria di Viktor Orbán o, ancora più inquietante come si ricordava, di Recep Erdoğan in Turchia, paese candidato all'adesione all'Unione Europea e membro del Consiglio d'Europa e della NATO.

Si è ridotta fino quasi a sparire, sostituita spesso solo da tweet o da un click "mi piace", la partecipazione nella vita politica e si invoca l'uomo solo al co-

mando.

Si mette in discussione e si svislisce, non solo il ruolo dei partiti tradizionali, ma anche la funzione di rappresentanza e di mediazione sociale rappresentata del sindacato e delle organizzazioni democratiche della società civile.

Il rapporto, il consenso e la delega politica diventano sempre più di carattere personale.

Un tempo i leader politici erano espressione di un partito, selezionati e cooptati all'interno di gruppi dirigenti, dopo percorsi di lavoro e d'impegno politico in organizzazioni associative o sindacali parallele, dai livelli territoriali locali a quelli nazionali.

Oggi sono spesso i leader, o presunti tali, che si scelgono la base elettorale di riferimento; fondano, con modalità aziendali, movimenti o partiti al servi-

zio delle proprie ambizioni come in operazioni commerciali.

E così il populismo è spesso la sola chiave per parlare, ovviamente non alla testa delle persone, bensì allo stomaco al fine di raccogliere il consenso.

Si dice "la colpa è dell'Europa, l'euro è la causa del nostro declino, la politica è tutta corrotta e costosa, i migranti sono il nostro problema perché mettono in pericolo la nostra sicurezza!"

S'invocano e si realizzano muri per fermare profughi, disperati, provenienti da drammi della guerra e dalla miseria, alla ricerca di solidarietà, protezione e di una speranza per il futuro.

I fenomeni migratori sono sospinti anche da guerre civili e religiose interminabili e molto spesso per procura, ma anche da una crescita demografica fuori controllo (soprattutto in India ed

in Africa) e da speculazioni e corruzione da parte di Paesi e multinazionali alla ricerca di nuove fonti alimentari e di materie prime.

Le donne e gli uomini che abbandonano le loro terre e che mettono a rischio la propria vita per raggiungere quello che considerano il traguardo desiderato per l'emancipazione loro e della loro famiglia, sono solo la punta di un iceberg più profondo di una umanità fragile verso la quale abbiamo molte colpe da farci perdonare.

Dalla Siria fuggono donne, uomini e bambini vittime di un sanguinoso conflitto, dietro il quale c'è l'opposizione al dittatore Assad, il fallimento delle cosiddette primavere arabe, lo scontro egemonico all'interno dell'Islam tra sunniti e sciiti, ma anche due guerre insensate contro l'Iraq e la caduta di Gheddafi per il controllo delle risorse di petrolio e della vendita delle armi.

Nelle regioni sud-sahariane e centro africane i disperati fuggono da decine di conflitti che raramente troviamo nelle nostre cronache televisive e che riguardano lo sfruttamento di miniere di metalli preziosi (per i nostri telefoni o computer) o di terreni fertili per le multinazionali.

Fuggono dalla corruzione e da regimi dittatoriali come l'Eritrea o la Somalia o da terre desertificate da un cambiamento climatico che ha reso improduttive zone immense dell'Africa. Le prossime guerre saranno sull'approvvigionamento dell'acqua.

Fuggono da una presenza pervasiva della Cina, che compra terra e fa grandi opere nelle quali impiega solo lavoratori (spesso forzati) cinesi; che distrugge le piccole economie artigiane locali (spesso in mano alle donne) offrendo, a prezzi bassissimi, i propri prodotti made in China al posto dei semplici e tradizionali utensili di lavoro domestico o agricolo, in legno o

paglia, prodotti nei villaggi.

Per questo, la distinzione tra rifugiati e migranti economici è molto spesso solo un pretesto amministrativo.

Il rifiuto e la paura dell'immigrato diventa un elemento centrale per intercettare un consenso politico.

Anche contro le ONG, impegnate nel soccorso a mare dei disperati, si gioca la carta del discredito.

La paura si fa muro e alimenta una percezione di insicurezza, attraverso la disinformazione e la colpevole mancanza di strategie valide di governo politico di questi fenomeni, in Europa e in Italia.

Il sentimento di paura è alimentato dagli episodi di terrorismo che colpiscono la vita quotidiana delle persone e sono spesso originati da individui e gruppi d'immigrati di seconda e terza generazione, ai quali la crisi economica ed occupazionale, oltre ad una carente politica d'integrazione e d'inclusione, facilita il reclutamento nei gruppi più sanguinari dell'integralismo religioso mussulmano.

Occorre risalire alle cause di tanta ingiustizia e violenza!

La lotta alla povertà, l'eliminazione della fame, il lavoro dignitoso e il contrasto al cambiamento climatico sono alcuni degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite: un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU.

Gli Obiettivi comuni, indicati dall'Agenda, riguardano tutti i Paesi e tutti gli individui: nessuno ne è escluso, né deve essere lasciato indietro, lungo il cammino necessario per portare il mondo sulla strada della sostenibilità.

I fenomeni preoccupanti del nostro tempo necessitano in tempi brevi di risposte e di assunzione di responsabilità da parte di tutti.

Papa Francesco osserva nell'enciclica *Laudato si'* che sono maturi i tempi per «una certa decrescita in alcune parti del mondo procurando risorse perché si possa crescere in modo sano in altre parti».

La proposta del Papa mira a promuovere uno sviluppo sostenibile e integrale, chiedendo espressamente ai Paesi con più mezzi di esercitare la solidarietà.

Non si tratta – con Papa Francesco – di essere contro lo sviluppo e l'economia di mercato, ma contro una «*tecnologia che, legata alla finanza, pretende di essere l'unica soluzione dei problemi*»; contro un mercato che non è capace di contrastare «*la cultura dello scarto*», di recepire «*l'intima relazione tra i poveri e la fragilità del pianeta*», di considerare «*che tutto nel mondo è intimamente connesso*», di accogliere «*l'invito a cercare altri modi di intendere l'economia e il progresso*», di stimare «*il valore proprio di ogni creatura; il senso umano dell'ecologia; la necessità di dibattiti sinceri e onesti; la grave responsabilità della politica internazionale e locale*».

Un invito a riformare il modello di sviluppo sociale e globale e un monito a considerare che lo sviluppo umano o è integrale oppure non è sviluppo.

Questo invito è accolto da fasce sempre più vaste e diffuse della popolazione.

Donne e uomini, lavoratrici e lavoratori, giovani ed anziani di ogni ceto sociale, che condividono l'idea del «bene comune» e di uno sviluppo sostenibile e capace di promuovere la tutela dei diritti fondamentali delle persone umane: dalle libertà di pensiero e di espressione alla completa parità di genere, la difesa dei nostri ambienti di

vita e di lavoro, delle risorse.

In questo quadro, la costruzione europea vive una profonda incertezza sulle sue prospettive future, in un clima di crescente disaffezione da parte dei cittadini, mentre avanzano, con sempre maggior forza, movimenti che apertamente mettono in discussione la stessa ragion d'essere dell'Unione.

Occorre cambiare rotta e rafforzare la dimensione politica e sociale dell'Europa, ma non dobbiamo mai cedere all'illusione che fuori dall'UE e dall'euro possa esserci una risposta ai problemi del nostro paese.

L'Europa deve rafforzare il suo modello di economia sociale, che rappresenta, forse, la sola speranza per il nostro pianeta e soprattutto per i più disperati.

Deve guardare meno all'est e di più al sud e al Mediterraneo.

Occorre essere consapevoli che l'Unione Europea a 28 (ma anche a 27 dopo che la Brexit si sarà consumata del tutto) resta la seconda economia mondiale, con una popolazione di oltre 500 milioni di cittadini ed un PIL di poco inferiore a quello degli Stati Uniti.

Occorre uscire dalla situazione di stasi in è bloccato il processo di integrazione e rilanciare la necessità e l'urgenza di partire dai valori a cui si sono ispirati i padri fondatori adeguandoli alle esigenze del nostro tempo per costruire dei veri e propri Stati Uniti d'Europa.

Il Presidente Mattarella ha definito recentemente questo stallo: "paralisi fatale".

Ora la responsabilità è dei Governi!

Dal Vertice di Roma del 25 marzo scorso, per il sessantesimo del Trattato di Roma, è emerso un primo spiraglio di intervento, benché solo politico e privo di chiare indicazioni sulle strade

da seguire, in particolare, per l'inevitabile riforma dei Trattati.

Il sindacato, europeo ed italiano, ha fatto sentire la sua voce, a sostegno di un rilancio della costruzione europea federale, voluta da Altiero Spinelli, Ernesto Rossi, Ursula Hirschmann, Alcide De Gasperi, Jean Monet, e tanti altri.

La CISL ha presentato, in occasione del sessantesimo compleanno dell'UE, il MANIFESTO PER GLI STATI UNITI D'EUROPA. Un progetto in dieci punti per la crescita sostenibile, l'inclusione sociale, lo sviluppo dell'economia europea.

Questi i dieci punti, avanzati con particolare attenzione all'Europa economica e sociale:

1. cambiare il baricentro dal Fiscal Compact all'Investments Compact attraverso la definizione di un Piano europeo di sviluppo economico e sociale sostenibile, che non si limiti a incentivare gli investimenti privati ma finalizzi risorse rilevanti del bilancio europeo e delle principali istituzioni finanziarie (Bce, Bei), a investimenti pubblici. Obiettivo: il via a un New Deal Europeo, come proposto dalla Confederazione europea dei sindacati (Ces).
2. realizzare un bilancio europeo dotato di autonomia impositiva attraverso una tassa sulle transazioni finanziarie, una Carbon tax e trasferimenti nazionali;
3. pervenire a una gestione mutualistica di una parte del debito degli Stati membri attraverso gli Eurobond, con le necessarie garanzie pro-quota degli Stati membri;
4. istituire un ministero del Tesoro europeo integrato nella Commissione europea, che risponda al Parlamento europeo, trasformando a tal fine lo European sta-

bility mechanism (Esm), con il compito immediato di gestire un Piano straordinario di investimenti europei in risorse umane e in infrastrutture logiche e fisiche. L'intento: sostenere la crescita, l'occupazione e la coesione sociale nell'Unione. Il Piano dovrà essere sottoscritto dagli Stati membri e stornato dal calcolo del deficit;

5. definire il pareggio di bilancio limitato alle sole spese correnti, consentendo agli Stati membri di integrare il Piano di investimenti europei con investimenti nazionali (in capitale fisico, logico, umano) senza incidere sul deficit;
6. concludere l'attuale versione di Quantitative easing della Bce, centrata sulla sottoscrizione di debiti sovrani nazionali, con la conseguente sottoscrizione di debito pubblico europeo;
7. istituire un Fondo europeo di sussidi per la disoccupazione, già prefigurato nel Rapporto dei cinque presidenti, con il compito di integrare i fondi nazionali quando il tasso di disoccupazione di un Paese membro superi il tasso medio di disoccupazione europea;
8. istituire un Fondo europeo di sostegno all'occupazione giovanile;
9. creare, in coerenza con l'obiettivo della lotta contro l'esclusione sociale (art. 153, Tfeue), un Fondo per il reddito di inclusione attiva rivolto a componenti di famiglie in emergenza sia reddituale che patrimoniale, a condizione che si impegnino in un percorso di formazione – riconversione – e riqualificazione professionale, finalizzato all'accesso al lavoro. Questo Fondo dovrà essere integrativo di eventuali analoghi fondi nazionali quando il tasso di esclusione sociale di un Paese membro superi il tasso medio di esclusione europeo, o sostitutivo in assenza di analoghi

fondi nazionali;

10. porre le basi di un presidio internazionale e dell'Europa, attraverso una politica estera, una politica per la gestione dei flussi migratori e una politica di sicurezza comuni, con le necessarie funzioni istituzionali.

La dimensione sociale deve tornare non solo di attualità, ma al centro del rinnovato progetto.

Lo scorso 26 aprile, la Commissione Europea ha presentato il pilastro europeo dei diritti sociali, con l'obiettivo di realizzare un'economia fortemente competitiva, che mira alla piena occupazione e al progresso sociale. Il pilastro stabilisce 20 principi e diritti fondamentali e ha l'obiettivo di sostenere il corretto funzionamento e l'equità dei mercati del lavoro e dei sistemi di protezione sociale, a partire da alcune priorità: pari opportunità nell'accesso al mercato del lavoro, condizioni di lavoro eque, protezione e inclusione sociale per tutti.

Il giudizio è positivo, ma vigilante. Consideriamo un bene l'esplicita affermazione alla necessità di una legislazione capace di conciliare vita lavorativa e vita personale, ma mancano ancora riferimenti concreti di lotta alla povertà.

Assicurare il rispetto dei principi e dei diritti definiti nel pilastro europeo dei diritti sociali è responsabilità congiunta degli Stati membri, delle istituzioni dell'UE, delle parti sociali e degli altri soggetti interessati.

Sappiamo che non bastano le buone intenzioni e che di ottimi documenti sono pieni gli archivi delle istituzioni europee. Decisiva sarà la capacità di mobilitazione del sindacato europeo a sostegno degli obiettivi condivisi.

Questo ci richiama, come FIT CISL, alla nostra responsabilità di presenza

e sostegno attivi al fianco di ETF – Federazione dei Lavoratori Europei dei Trasporti, alla quale siamo affiliati, ma anche al nostro ruolo di stimolo al coordinamento internazionale della CISL per un sostegno più forte della nostra confederazione alla Confederazione Europea dei Sindacati, impegnata a riaffermare il valore e la forza del dialogo europeo come strumento e metodo d'implementazione del pilastro sociale voluto dal presidente della Commissione Europea Jean-Claude Juncker.

L'occupazione e la lotta alle disuguaglianze sono e restano la principale preoccupazione del sindacato.

Le stime OIL ci dicono che a circa 3 miliardi di occupati nel mondo si contrappongono 197 milioni di disoccupati, con un tasso di disoccupazione che si avvicina al 6%. Rispetto all'anno precedente la crisi (il 2007), si contano oggi 30 milioni di disoccupati in più.

Nel 2017 le cose non miglioreranno, anzi si prevedono almeno altri 3,4 milioni di persone senza lavoro superando, in questo modo, la soglia di oltre 200 milioni.

Nei paesi sviluppati il tasso di disoccupazione resta sostanzialmente stabile, mentre nelle regioni più povere del mondo ci si confronta con un forte aumento del numero di persone che non raggiungono l'età lavorativa.

La porzione di popolazione attiva nell'UE ha recuperato e leggermente superato il tasso di occupazione precedente la crisi: dal 65,8% nel 2008 al 66,6% del 2016 (fonte EUROSTAT).

Profonde divergenze restano a sfavore del lavoro femminile e dei giovani.

Considerevoli differenze anche tra i Paesi: nel 2016 il tasso medio d'occupazione in Europa è del 66%, ma in Grecia è il 52,4%, in Italia del 57%, mentre è del 74,3% in Germania e del

76,7% in Svezia. Tuttavia questi dati rappresentano solo una parte della realtà. Ovunque in Europa, compresa la Germania, cresce il sommerso ed i lavori brevi e precari per i giovani.

Le disparità economiche e sociali, anche nelle economie in ripresa, provocano la crescita delle disuguaglianze e della povertà. Tra due o tre decenni avremo intere generazioni senza coperture pensionistiche e, purtroppo, nell'indigenza più totale.

Il tasso di crescita in Italia dei salari reali è stato, ancora nel 2016, vicino allo zero, mentre il tasso di produttività conserva un valore negativo.

La mobilità sociale, intesa come passaggio di un individuo o di un gruppo da uno status sociale ad un altro, si è fermata. In Italia, nel secolo scorso, questa mobilità è stata elevata ed ha accompagnato la crescita economica e produttiva del paese. Attraverso il lavoro dei genitori e lo studio, un giovane aveva l'opportunità e la speranza di una crescita di status: da operaio ad impiegato, da contadino a medico o professore: l'opportunità e la speranza di un benessere, anche materiale, superiore a quello dei suoi genitori.

Oggi, anche in presenza di titoli di studio universitari, i giovani hanno spesso un lavoro socialmente considerato inferiore a quello dei genitori.

Più che le fughe di cervelli all'estero, ciò che più colpisce per gravità sono lo spreco dei cervelli e la frustrazione di tante aspettative, conseguite a fronte di grandi sacrifici. Nella storia dell'uomo i genitori hanno sempre avuto la certezza che i propri figli avrebbero avuto un avvenire migliore del proprio. Ciò fino alla nostra generazione, ora, purtroppo, non è più così. Tant'è che non facciamo più figli. E questo ci rattrista molto. Ma non crediamo che il rattristarsi sia sufficiente!

La mobilità sociale, cioè la possibilità

dei figli di salire i gradini delle classi sociali e non rimanere bloccati a quella dei padri (o peggio, scendere...) certifica quanto una società sia progredita ed equa.

Il lavoro cambia e con esso la competizione che è sempre più globale.

Stiamo vivendo la cosiddetta quarta rivoluzione industriale.

INDUSTRY 4.0! MA DOV'È IL WORK 4.0?

Per analizzare il tema dell'occupazione, dei tempi di vita e di lavoro nel prossimo decennio, che abbiamo deciso di organizzare, nell'ambito di questo congresso, il focus che si svolgerà domattina con il prof. Domenico De Masi, uno dei massimi esperti di sociologia del lavoro e delle organizzazioni, che ha sempre curato il rapporto con il mondo aziendale e sindacale, anche con la nostra Cisl, e che continua a curare l'attività di ricerca dell'evoluzione dei fenomeni che interessano il mondo del lavoro.

In ogni caso riteniamo sia necessario indirizzarsi verso una dimensione etica del lavoro. E ciò non nell'accezione Marxista di critica all'alienazione nel lavoro ma di alienazione da lavoro.

Di lavoro se ne parla tanto perché il lavoro manca, si parla di sicurezza e incidenti sul lavoro, delle discriminazioni. Se ne parla nel suo significato economico, del contratto di lavoro e quindi delle regole del lavoro.

Ma del lavoro come valore se ne parla molto poco.

Ed eccoci al Work 4.0.

Come dicono i gesuiti: *"Rimettere al centro il lavoro come fulcro di un sistema di significati etici che dovrebbero sostenere le scelte delle imprese e dei lavoratori per un futuro condiviso di una diversa crescita economica sociale e responsabile"*.

So che può apparire un'utopia ma solo attraverso questa strada vi potrà ancora essere un mondo vivibile per le future generazioni.

Ora vediamo *"un lavoro non misurato nella sua giusta dimensione e portato a schiacciare l'essere umano, e con esso l'ambiente naturale. L'imperativo è quello di avere una comprensione del lavoro come momento parziale della persona"* Francesco Totaro.

Lo spostamento del sistema economico dall'economia reale, basata sul lavoro e sulla produzione, all'economia finanziaria in cui il danaro produce danaro è una grave stortura del nostro tempo.

Società che non possiedono niente hanno un valore enormemente superiore ad altre che possiedono le fabbriche e danno lavoro.

Il lavoro sempre più flessibile, smart e social offre nuove opportunità. All'interno dei cambiamenti organizzativi e tecnologici, c'è la possibilità di ridefinire la presenza e la dignità delle lavoratrici e dei lavoratori, di una progettazione condivisa ed inclusiva che eviti, però, il rischio di un lavoro *"workers less and Union's free"* cioè con pochi lavoratori e senza sindacato.

Nell'azione e nelle relazioni sindacali acquistano un'importanza ancor più strategica la dimensione della formazione, delle conoscenze e delle competenze nella selezione e nei percorsi dei gruppi dirigenti, così come la cultura e gli strumenti della partecipazione dei lavoratori nelle imprese.

Accanto alla tradizionale e fondamentale azione contrattuale, si richiede lo sviluppo e la diffusione dei diritti d'informazione e consultazione.

I rappresentanti dei lavoratori devono avere la possibilità, sulla base di informazioni preventive e complete, di formarsi, magari con l'aiuto di propri

esperti sindacali, una opinione sulle decisioni strategiche, ma anche sulla gestione quotidiana del management e quindi avere la possibilità concreta, in tempi certi, di consultarsi e tentare d'influenzare le decisioni aziendali.

Questo è tanto più vero e importante quanto le relazioni sindacali riguardano il confronto con imprese o gruppi d'imprese a carattere multinazionale. Imprese nelle quali le decisioni, soprattutto quelle importanti legate agli investimenti, ai piani industriali ed all'occupazione, sono prese in un altrove lontano, in quartier generali che hanno sede in altri paesi, spesso extra-europei.

Il nostro lavoro è tradizionalmente local ed è giusto e normale che sia così: il rapporto con i lavoratori e con i responsabili aziendali delle relazioni sindacali sono locali, perché quello è il luogo privilegiato del nostro lavoro, di legittimazione, di rappresentanza e di tutela.

A questo livello abbiamo chiari gli strumenti legislativi e contrattuali di garanzia.

Ma le aziende ed i gruppi multinazionali operano global e questo anche quando sono a casa madre italiana. Le loro decisioni ed i loro progetti industriali si confrontano con la competizione globale.

Sempre in più contesti il potere contrattuale e la funzione di rappresentanza del sindacato a livello locale non può più garantire la tutela dei lavoratori: in tali casi è necessaria una strategia sovranazionale, transnazionale.

Si tratta di sviluppare, diffondere e sostenere, senza timori, una dimensione global del sindacato.

Questo vuol dire rafforzare e credere nel lavoro delle nostre federazioni sindacali europee ed internazionali, vuol dire avere un piano di trasferimento di

deleghe, di risorse umane ed organizzative.

Questo vuol dire anche trasferire a Bruxelles (laddove si prendono le decisioni) parte del potere contrattuale che ora gelosamente ed erroneamente custodiamo nei Paesi membri. Trovando, inoltre, tutte le opportune soluzioni al fine di integrare i modelli sindacali nordeuropei con quelli del sud Europa.

Dobbiamo sviluppare un progetto formativo per i nostri gruppi dirigenti, capace di offrire cultura e strumenti per la comprensione ed il dialogo con le multinazionali.

Dobbiamo sindacalizzare ancor più i Comitati Aziendali Europei e farne uno strumento fondamentale del nostro lavoro di coordinamento con i sindacati europei e di relazioni industriali con le direzioni delle multinazionali.

Noi, con i nostri strumenti di rappresentanza e di tutela, non possiamo arrivare al dialogo con i management di questi gruppi: i CAE possono farlo.

I CAE funzionanti sono oltre 1.100; quelli attivi nel settore dei trasporti sono 42.

Dobbiamo evitare che questi organismi possano trasformarsi in strumenti aziendali – come purtroppo sta avvenendo in molti casi – e rafforzare il loro rapporto d'informazione e consultazione con le realtà locali.

Dobbiamo formare e sostenere i nostri rappresentanti in questi organismi.

Dobbiamo sostenere lo sforzo della CES per una revisione della direttiva europea, in favore di una più forte esigibilità dei diritti d'informazione e di consultazione preventivi.

Molti CAE hanno allargato il proprio perimetro di rappresentanza anche a realtà extra europee. Sono ormai decine le esperienze di comitati a dimen-



sione mondiale: i Global Works Council.

Le basi giuridiche di questi organismi prevedono solo competenze in materia di diritti d'informazione e di consultazione e negano competenze negoziali.

Nella pratica sono ormai oltre duecento gli accordi transnazionali: i TCA, firmati in multinazionali dalle organizzazioni sindacali nazionali e quelle europee ed internazionali. Nella maggior parte di questi accordi i CAE e, ove esistenti, i GWC, hanno svolto un ruolo sostanziale di riferimento.

I cambiamenti - sul piano politico, economico, sociale e tecnologico - non stanno avvenendo: sono già avvenuti!

Il sindacato ha la responsabilità di mediare ai ritardi e di guardare avanti, senza paura, alle sfide ed alle opportunità aperte.

All'inizio di questa relazione abbiamo fatto riferimento al nostro congresso del 2013. E' stato un momento decisivo, di snodo della nostra storia. Ne ri-

cordiamo i punti salienti che sono affidati alla nostra memoria storica. Ma non solo. Quelle indicazioni, e, in particolare, le conseguenti scelte strategiche, costituiscono argomentazioni sulle quali riflettere, ancora oggi, per dare continuità alla nostra azione, adeguando le linee politiche alle nuove sfide che si palesano con chiarezza all'orizzonte.

Eravamo, anche allora a Chia - esattamente dal 7 al 10 maggio 2013 - nel bel mezzo della profonda crisi economica che ha sconvolto tutto il mondo occidentale e i cui effetti sono, purtroppo, tuttora drammaticamente visibili.

La situazione politica era, per usare un eufemismo, confusa. Ci eravamo lasciati alle spalle i disastri del Governo Monti, la lunga ed estenuante campagna elettorale del 2013 che ha segnato il dirompere dei 5 stelle nella scena politica e sociale, con la caduta verticale, in termini di consensi, dei partiti tradizionali, in particolare del PD e di Forza Italia.

Solo per una manciata di voti il PD vince le ultime elezioni politiche risultando il primo partito e grazie al premio di maggioranza ha rafforzato la sua presenza, così come previsto dalla legge elettorale. Dopo il fallito tentativo di Bersani e la breve parentesi del Governo Letta, nella scena politica italiana irrompe Matteo Renzi. Il resto è storia.

In questo periodo si concretizza il tentativo di escludere totalmente dal dibattito istituzionale i cosiddetti "corpi intermedi", in primis le organizzazioni sindacali, salvo poi fare retromarcia e sottoscrivere l'importantissimo accordo del 28 ottobre 2016 con contenuti inimmaginabili fino a poco tempo prima:

- Tutela delle pensioni;
- Equiparazione della no tax area;
- Lavori usuranti;

- Sostegno del lavoro precoce;
- APE uscita anticipata volontaria dal lavoro;
- APE agevolata;
- APE imprese;
- Cumulo gratuito dei contributi.

Parlare di bene comune, rispetto ad una collettività duramente colpita, frastornata e rassegnata, sembrava solo un esercizio di stile, senza nessuna attrattiva, perfino sotto il profilo squisitamente culturale.

In questo scenario, incerto e confuso, la nostra organizzazione non si è ripiegata su se stessa, conseguendo importanti risultati, anche dal punto di vista organizzativo interno.

Eravamo eredi di una grande storia iniziata con quella dei sette sindacati, nei quali si articolava la nostra categoria. Un percorso caratterizzato da progressive successive integrazioni che hanno portato all'attuale federazione, con i settori, diventati poi aree contrattuali, riorganizzate in dipartimenti contrattuali omogenei.

Le scelte di fondo sono state ben definite nella mozione conclusiva del precedente congresso, approvata all'unanimità. Mi sembrano utili alcuni riferimenti.

Sul versante dei trasporti si auspicava che il competente Ministero esercitasse il ruolo di decisore delle politiche di settore, attraverso una regia efficace, per coordinare l'integrazione delle varie modalità dei trasporti. La sua principale funzione doveva essere quella di individuare le direttrici di sviluppo delle reti, con scelte coerenti e sostenibili delle infrastrutture e con una "governance" decisamente orientata agli assetti imprenditoriali e di crescita.

Purtroppo, e crediamo ciò sia incontestabile, ad oggi, passi avanti in tal

senso ne sono stati fatti, ma non a sufficienza.

Uno specifico riferimento meritano le intense iniziative che la nostra organizzazione ha sviluppato nel corso degli ultimi quattro anni: il salvataggio dell'Alitalia (che doveva peraltro aprire un nuovo orizzonte di consolidamento e di sviluppo, miseramente fallito, come confermano le recenti vicissitudini);

per rimanere nel trasporto aereo, il salvataggio ed il rilancio di Meridiana, che ha dato importanti risultati, con ulteriori favorevoli prospettive in forza di un coraggioso piano industriale, che troverà nuove consistenti opportunità con l'ingresso di un nuovo socio, la compagnia aerea del Qatar; il rinnovo del contratto dei lavoratori portuali e l'avvio di un organico e profondo processo di riforma dei porti, che ha trovato una puntuale definizione normativa con la Legge 203 dello scorso 31 agosto; la sottoscrizione del primo contratto nazionale per il trasporto aereo; l'attenzione alle dinamiche che si stanno consolidando nel riassetto, molto impegnativo, della logistica; l'urgenza di una incisiva azione per contrastare le serie distorsioni che si verificano sul versante degli appalti. A proposito delle esternalizzazioni di attività, in particolare nella logistica, ma non solo, si registra una forte presenza di lavoratori immigrati sottoposti ad un vero sfruttamento, sovente con una incidenza molto vicina al 90% delle risorse umane impegnate, con bassissime retribuzioni, e parliamo della ricca e laboriosa Lombardia, di 2,50 euro l'ora. Infatti, il meccanismo del ricorso agli affidamenti degli appalti con il criterio del massimo ribasso, per la presenza di aziende del tutto strumentali e di cooperative spurie e di comodo, apre varchi impietosi perfino alla illegalità e a forme di caporalato etnico. Genera situazioni insostenibili di malessere fra gli addetti,

che sovente operano in condizioni di vero sfruttamento e, talvolta, con metodi che sconfinano nei perversi meccanismi di malcelata schiavitù, perché regole e contratti costituiscono soltanto un richiamo fastidioso.

Tutto ciò con una forte presenza di piccoli e piccolissimi sindacati che di tutto si occupano tranne che di tutelare davvero i lavoratori del settore. Avevamo aperto, per arginare queste inaccettabili distorsioni, un tavolo sulla legalità al ministero del Lavoro. L'idea è buona ma non può stare rinchiusa in un cassetto.

Il nostro impegno rimane saldamente ancorato sulla pietra miliare della nostra attività contrattuale: ridurre il numero dei contratti nazionali attraverso l'accorpamento di aree merceologiche omogenee. Con un obiettivo preciso: salvaguardare i livelli di occupazione; il potere reale dei redditi da lavoro, con le garanzie e le tutele definite nei contratti; uno scambio tra produttività e salario, con una particolare attenzione al secondo livello di contrattazione, ai temi della partecipazione, della bilateralità e del welfare aziendale. Ed inoltre, la tutela degli immigrati, dei giovani ed una vera politica delle pari opportunità. Ancora oggi le differenze retributive e di carriera tra uomini e donne sono davvero tante.

Merita particolare attenzione la terza edizione di Fitincontra. Il tema, "Oltre la crisi", si collocava in un momento di crescente disagio sociale del Paese, è stata l'occasione nella quale la Fit ha indicato la necessità di un radicale cambiamento di passo della politica economica. Puntando su precise questioni di fondo: ferrovie, trasporti locali, trasporto aereo, igiene ambientale, porti e shipping. Con una maggiore attenzione ai problemi del Sud.

Auspicavamo più stabilità e meno burocrazia, meno chiacchiere e più fatti,

a partire da una rimessa in fila delle potestà decisionali, tra Stato ed Enti locali, per abbattere la torre di Babele, molto costosa ed improduttiva. Abbiamo visto com'è andata, al referendum costituzionale è prevalso il no alle riforme. Ciò che più ci interessava era porre fine agli infiniti conflitti di competenze tra Stato e Regioni nati dopo la riforma varata con la Legge Costituzionale n° 3 del 2001. Sapevamo che al nostro orizzonte si poneva, per l'intrecciarsi di tanti fenomeni negativi, una lunga ed impegnativa traversata del deserto. La Cisl e la Fit hanno insistito sull'esigenza di scelte coraggiose per arginare il declino economico ed avviare un nuovo ciclo di crescita, di ricostruzione industriale, di responsabilità e di coesione sociale, di tutela e di riequilibrio ambientale. Un nuovo orizzonte di sviluppo, che aveva ed ha la sua base, in un grande slancio di sinergica cooperazione tra Governo e tutte le diverse componenti della società civile. Puntavamo, e puntiamo ancora oggi, ad una netta inversione di tendenza perché dalla crisi si passi ad un vero processo di crescita, che trovi il suo punto di forza in uno sviluppo del lavoro, dignitoso, possibile solo se, attraverso gli investimenti, si dà nuova linfa a tutto il sistema Paese.

Erano state le indicazioni strategiche del nostro congresso del 2013, alle quali, attraverso un lavoro impegnativo e costante, abbiamo dato attuazione.

Basta osservare, ad esempio, l'aver raggiunto intese che hanno previsto

l'adesione collettiva ai fondi di previdenza complementare, che troviamo puntualmente nei contratti nazionali recentemente sottoscritti.

Conquiste significative che stimolano la nostra riflessione a meglio definire i meccanismi di accorpamento degli stessi fondi per rendere più elevata e sicura la loro redditività ma anche, ed è la nostra sfida, per individuare le opportunità di una parziale utilizzazione delle loro risorse finanziarie, da destinare alla crescita dell'economia reale del Paese e quindi dei livelli di occupazione.

Un altro fondamentale obiettivo raggiunto in tutti i contratti nazionali si-

nazionali di settore e aziendali, siamo riusciti - altra indicazione del 2013 - a migliorare le tutele attraverso la costruzione di nuove forme di welfare e a potenziare i sistemi di welfare già esistenti. Strumenti che saranno ancor più al centro della nostra contrattazione negli anni a venire con l'obiettivo di raggiungere un numero maggiore di lavoratrici e lavoratori e di migliorarne gli aspetti inerenti, oltre agli incrementi contrattuali necessari al mantenimento del reale potere d'acquisto dei salari, i bisogni più essenziali.

Infine, sulla partecipazione, costituisce un fatto veramente innovativo, la prima concreta esperienza nel panorama sindacale italiano, l'intesa che

abbiamo sottoscritto con l'ENAV il 12 agosto dello scorso anno, e di cui parlerò più in là. Sulla stessa lunghezza d'onda, l'introduzione, nel contratto aziendale del Gruppo FSI sottoscritto il 16 dicembre 2016, della "Sede di partecipazione e consultazione" garantisce il coinvolgimento dei lavoratori sui principali progetti di investimento sulle

attività "core" delle società; su eventuali ristrutturazioni e/o modifiche rilevanti sull'organizzazione del lavoro e relative ricadute sulle condizioni di lavoro e sull'occupazione; su innovazioni tecnologiche e operative di particolare rilievo.

Una sottolineatura merita l'iniziativa della Fit per scioperi rappresentativi ed intelligenti, che abbiamo codificato con la presentazione nella proposta di legge di iniziativa popolare, sostenuta da oltre 80 mila firme certificate. In un



glati è l'ampliamento delle clausole sociali per i lavoratori degli appalti soggetti a cambio del datore di lavoro a seguito di gara per la riassegnazione dei servizi. In sostanza per tutti i lavoratori assunti prima del 7 marzo 2015, data di entrata in vigore del Jobs Act (decreti legislativi 22 e 23 del 4 marzo), in caso di cambio di azienda, restano in vigore le tutele stabilite dall'art. 18 della legge 300/70 e quindi, la non applicazione del contratto di lavoro a tutele crescenti.

Infine, nei recenti rinnovi dei contratti

articolo comparso sul Corriere nel settembre del 2014, un autorevole giornalista del Corriere scriveva: *“Emblematico il caso del trasporto pubblico locale. Dove a rendere ancora più inutile lo sciopero concorre un motivo decisivo, peculiare di questo settore: le aziende, poiché in molti casi lavorano in perdita, quando c'è sciopero addirittura ci guadagnano. E quindi non hanno alcun interesse a risolvere le vertenze.”*

Il riferimento era, evidentemente, ai tanti scioperi (13) degli autoferrovieri effettuati e sostegno del rinnovo del CCNL, scaduto il 31 dicembre 2007. La proposta di legge popolare prevede, nell'eventualità di particolari scioperi, la non erogazione da parte dell'ente concedente del contributo pubblico alle aziende, insieme ad un meccanismo di rimborso per gli utenti dei servizi pubblici, per evitare che siano gli unici ad essere danneggiati insieme ai lavoratori che, a loro volta, non percepiscono la retribuzione. Abbiamo proposto, in buona sintesi, un metodo che poggia su un vero salto culturale, che muove dalla consapevolezza che il ricorso all'azione di sciopero dovrebbe sempre costituire una misura davvero eccezionale come elemento forte di deterrenza e di prevenzione o composizione del conflitto, da ricercare sempre attraverso la mediazione che scaturisce dal confronto e dal negoziato. In particolare, è perfino ovvio, quando si tratta di uno scenario particolarmente sensibile, come quello dei servizi pubblici essenziali.

Parlavamo di salto culturale. E' la motivazione di fondo della nostra iniziativa “sono Stato io”, rivolta a tutti gli studenti, di ogni ordine e grado, per una diversa sensibilità sull'utilizzo dei mezzi pubblici, del loro rispetto e dei lavoratori impegnati.

Propri oggi, come avrete appreso dal programma, premieremo i migliori elaborati dopo questa mia relazione.

Alla fine del 2016 abbiamo dato attuazione alla trasformazione di tutti i terriori Fit a presidi Fit, liberandoli da tutte le incombenze amministrative ma conservando tutte le attività di rappresentanza e di contrattazione che nella periferia sono fondamentali. E' a quel livello che arrivano le istanze degli associati che si rivolgono al sindacato ed è nei Presidi e nei posti di lavoro che si esercita la nostra azione di proselitismo. Abbiamo costituito le zone, sull'esempio di quanto abbiamo realizzato con “Terre di mezzo”, al confine tra la Lombardia e l'Emilia Romagna, abbiamo inaugurato la nuova sede nell'interporto di Bari e una dentro il porto di Palermo. Con una precisa scelta di campo anche sotto il profilo dell'impegnare risorse importanti e crescenti per rendere più forte questa prima frontiera del nostro essere e fare sindacato.

CONDIZIONE GIOVANILE

La disoccupazione giovanile rimane una delle questioni irrisolte del Paese. Spesso confinati ai margini della vita economica, politica e sociale, i giovani sono sempre più abbandonati a loro stessi senza alcun punto di riferimento se non quello, per i più fortunati, di costruire il proprio futuro all'estero o al riparo negli ambiti famigliari che ancora possono permetterselo. In molti smettono anche di cercarlo il lavoro.

Le soluzioni individuate non hanno prodotto gli effetti sperati. Il Jobs Act, con le tutele crescenti, non ha prodotto i risultati sperati. Stessa cosa può dirsi per il Piano Nazionale Garanzia Giovani, risorse europee finalizzate a ridurre il periodo di tempo tra il passaggio dalla scuola al lavoro, a cui hanno aderito un numero poco consistente di giovani rispetto alla popolazione a cui era destinato.

I costi della crisi economica hanno penalizzato in modo particolare i giovani,

costruendo un muro tra loro e la porta d'entrata nella vita adulta ed autonoma.

Secondo i dati Istat dello scorso dicembre i disoccupati nel 3° trimestre 2016 son stati 14 mila unità in più.

I giovani tra i 15 e i 24 anni sono 1.563.000 di cui occupati 976.000 (62,5%), in cerca di lavoro 587.000 (37,5%). Per i giovani tra i 25 e i 35 anni la cosa migliora leggermente con una diminuzione del tasso di disoccupazione pari all'1 %.

Perché i giovani hanno difficoltà ad entrare nel mercato del lavoro? Al centro del dibattito i motivi ipotizzati, spesso più legati a stereotipi giornalistici piuttosto che ad un'analisi reale del problema, dimostrano l'incoerenza dell'azione politica su tale tema:

“ci sono lavoratori tutelati che impediscono il ricambio generazionale”, ma poi assistiamo al continuo allungamento dell'età pensionabile; *“la rigidità del mercato del lavoro penalizza i giovani”* e l'introduzione del Job Act ha portato principalmente alla riduzione di tutele; *“i giovani non hanno esperienza in campo lavorativo”* e gli annunci di lavoro spesso recitano *“cerca si apprendista qualificato”*; *“le aziende non investono in formazione”*, *“la formazione scolastica non è sufficientemente idonea e l'alta scolarizzazione non risponde alla domanda di lavoro”* e poi le domande di lavoro cercano neolaureato con esperienza.

I problemi dei giovani sono al centro dell'attenzione delle politiche sindacali della Fit, che persegue un progetto ideale divenuto una vera mission, quello di avvicinare i giovani alla Fit e la Fit ai giovani, attraverso azioni concrete che nel tempo si sono sviluppate coinvolgendo idee, proposte e nuove risorse.

Un'attenzione che si è sviluppata sui seguenti temi: occupazione giovanile;

avvicinare i giovani lavoratori al sindacato; garantire una rappresentanza dei giovani under 35 negli organismi; ricambio generazionale dei quadri sindacali.

Tutto ha inizio con il progetto nazionale "I Giovani nella Fit": il percorso assembleare partecipato, svoltosi nelle regioni durante il precedente mandato congressuale, che ha portato alla realizzazione dell'indagine conoscitiva, indirizzata ai giovani lavoratori dei trasporti e non, diretta a rispondere alla domanda *"Cosa vogliono e si aspettano i giovani dal sindacato?"*, e all'individuazione di proposte organizzative e contrattuali concrete che sono state recepite nel documento finale del precedente congresso, confermate in occasione dell'assemblea organizzativa, e realizzate in questi ultimi quattro anni.

Ci riferiamo:

- all'affermazione concreta della partecipazione dei giovani nelle attività della Federazione attraverso la costituzione di un "Laboratorio giovani Fit" sperimentale che si trasformerà in questo congresso nel Coordinamento giovani della Fit;
- al prevedere nel regolamento congressuale, una presenza adeguata di delegate/i, giovani under 35, tradottasi nella norma secondo cui le liste congressuali dovranno contenere candidature di genere, immigrati e giovani under 35 non inferiore al 20%, sia tra i candidati che tra gli eletti, fermo restando che la percentuale di giovani under 35 non può essere inferiore al 10%;
- all'ingresso di diritto di 19 giovani under 35 nel Consiglio Generale Nazionale
- all'avvio della realizzazione di un servizio/percorso di orientamento al lavoro diretto a strutturare un canale di incontro tra domanda ed

offerta di lavoro nei trasporti: "Il progetto il faro" su cui si stanno impegnando i giovani sindacalisti della Fit componenti del Laboratorio, e di cui si occuperà il Coordinamento dei Giovani.

LA CONDIZIONE FEMMINILE NEI TRASPORTI E IL COORDINAMENTO NAZIONALE DONNE FIT

Il nostro Paese rimane collocato tra gli ultimi posti nella graduatoria europea sull'occupazione femminile in termini di partecipazione e opportunità economica per le donne. L'accesso e la partecipazione al mercato del lavoro, gli stipendi, i ridotti incentivi alla genitorialità, l'inadeguatezza di un sistema di welfare pubblico e la guerra silente dei femminicidi, rendono l'Italia tra i paesi meno vantaggiosi per le donne.

Guardando i dati occupazionali in modo disaggregato, le donne continuano a rappresentare una delle sacche deboli del mondo del lavoro. In Italia solo il 57% delle donne tra i 25 e i 54 anni lavora. Il nostro paese è il terzo ultimo paese europeo per numero di donne occupate. Le donne italiane sono le prime per quanto riguarda la formazione scolastica e universitaria, ma entrano con difficoltà nel mondo del lavoro, e se ci riescono devono scegliere tra lavoro e figli, che ancora spesso costituiscono una discriminante diffusa e subdola per l'accesso al lavoro.

Alla ricerca di una soluzione, ci si trova ad affrontare una lunga lista di temi su cui riflettere: solo il 2,3 % della spesa nazionale dedicata ai servizi per la famiglia, poca offerta pubblica per i servizi per l'infanzia, asili nido privati costosi; residuali gli interventi previsti dalla legge nazionale che sostengano realmente la genitorialità, come il riconoscimento di un'indennità irrisoria (30% della retribuzione) per l'utilizzo

dei congedi parentali; forti penalizzazioni economiche e previdenziali per la scelta del part-time; mancata o imperfetta assunzione di politiche per la genitorialità e per la condivisione delle responsabilità familiari; scarsi incentivi per la contrattazione finalizzata ad agevolare la conciliazione dei tempi di lavoro e della famiglia.

A questo si aggiunge la permanenza della convinzione retrograda, che solo la presenza a tutti i costi possa portare alla produttività, da cui talvolta il troppo spesso non riconoscimento delle assenze per maternità ai fini della maturazione dei premi di risultato, e il mancato sforzo per individuare diversi criteri di misurazione della produttività stessa. Per non parlare delle incoerenti applicazioni normative che portano a penalizzazioni della maternità, quali il calcolo dell'indennità di maternità solo su alcune voci della retribuzione, come accade per quanto riguarda le lavoratrici del trasporto aereo che rivestono la mansione di assistenti di volo, o il mancato riconoscimento dell'indennità del congedo parentale cadente di domenica e festivi, per un errore d'inquadramento del lavoratore, o il tentativo di condizionare l'esercizio dello stesso.

Tutto ciò porta all'affermazione di una differenza salariale importante tra uomini e donne ed inevitabilmente a pesare sulla scelta di avere un figlio, se non dipendendo da qualcun altro, o all'abbandono del posto di lavoro dopo il primo figlio.

Sono questi solo alcuni punti, al di là della sacrosanta autodeterminazione alla maternità, che possono rispondere ai motivi per cui in Italia la natalità è pari ad 1,3 figli per coppia, praticamente siamo allo stesso livello toccato tra il 1917 e il 1918, quando un buon numero di popolazione maschile in età fertile era al fronte.

Un modo efficace per contrastare tali



fenomeni e migliorare la condizione delle donne, sia dal punto di vista sociale che lavorativo, anche per l'evanescenza degli interventi pubblici, rimane l'azione sindacale ad ogni livello e quanto si può e si potrà fare con la realizzazione di un impegno concreto sul piano contrattuale mirato ad introdurre significativi strumenti di welfare, in modo particolare attraverso il secondo livello di contrattazione. Su questo l'impegno del sindacato, e dei suoi contrattualisti, uomini e donne, potrà contribuire ad un cambiamento necessario, che deve partire dal suo interno, per essere sempre più vicini a chi rappresentiamo.

E proprio in questa direzione che l'attività svolta dal nostro Coordinamento Nazionale Donne, dallo scorso mandato congressuale ad oggi, ha visto l'impegno delle sindacaliste della Fit realizzarsi nell'ambito delle politiche contrattuali e organizzative messe in campo dalla Federazione attraverso un cambiamento di approccio culturale, mosso dall'adeguamento ai tempi, che va ben oltre l'affrontare temi tipicamente relativi, inclusivi ed esclusivi delle donne, muovendosi sulle politiche organizzative, contrattuali messe in campo dalla Federazione.

Alla luce dei dati relativi all'attuale presenza femminile abbiamo promosso un' incisiva politica di riequilibrio di genere. In tal senso, ci siamo

mossi prevedendo nel regolamento congressuale misure adeguate per raggiungere tale obiettivo. La sfida ora è aumentare il numero di donne del Consiglio Generale per evidenziare quella presenza importante e qualificata delle sindacaliste nella vita della Federazione.

Il progetto del Coordinamento si sostanzia nel rafforzato ruolo del Coordinamento stesso quale organismo sempre più a supporto della contrattazione e della partecipazione attiva delle sindacaliste alla contrattazione, investendo sulle competenze possedute, attraverso azioni formative specifiche. A tale proposito, in questi ultimi due anni la Segreteria Nazionale ha investito in formazione specificatamente diretta a potenziare le competenze delle sindacaliste.

Per quanto riguarda la contrattazione, l'impegno e il lavoro del Coordinamento si è sviluppato, grazie alla collaborazione con le aree contrattuali, con l'inserimento nelle piattaforme per i rinnovi prima, e nei CCNL sottoscritti poi, di proposte volte a meglio affrontare le esigenze delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti, fornendo risposte ai bisogni emergenti non più soddisfatti dall'azione pubblica, legati a conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, al sostegno della genitorialità, alla condivisione delle responsabilità familiari.

L'indagine conoscitiva, diretta a misurare il dato di incidenza del fenomeno della violenza di genere nei trasporti i cui risultati sono stati presentati in occasione dell'assemblea organizzativa della Fit Cisl nazionale, prima nel suo genere nei trasporti, ha evidenziato che: tutte le forme di violenza sono presenti e le percentuali rilevate sono molto più alte di quanto si potesse pensare; gran parte di queste violenze rimane sotto silenzio per paura di non trovare ascolto e comprensione o nel timore di subire ulteriori ripercussioni nell'ambito lavorativo; cresce il fenomeno delle aggressioni verbali e fisiche che rendono i luoghi di lavoro dei trasporti sempre meno sicuri. La violenza più subdola è quella del ricatto lavorativo, che più si accentua nei periodi di crisi, nelle diverse fasi della vita lavorativa, dall'assunzione alla prosecuzione di carriera, alla conservazione del posto di lavoro.

È necessario strutturare azioni contrattuali mirate a contrastare il fenomeno della violenza, anche seguendo il percorso indicato dall'accordo quadro sulle molestie e le violenze sui luoghi di lavoro, siglato da CGIL, CISL UIL e Confindustria il 25 gennaio 2016. Attualmente gli impegni previsti dall'intesa, nell'ambito dei trasporti, stanno trovando residenza ai tavoli di trattativa aperti e nelle piattaforme per i rinnovi dei CCNL. Pertanto nelle aziende dei trasporti si dovrà sottoscrivere l'assunzione di responsabilità e non tollerabilità ai comportamenti molesti e violenti di cui all'allegato B) del suddetto accordo interconfederale. A tale scopo il Coordinamento ha elaborato un vademecum diretto ai contrattualisti, finalizzato a recepire l'Accordo Quadro per contrastare ogni forma di violenza e molestia nei luoghi di lavoro dei trasporti.

LA FORMAZIONE SINDACALE

La FIT ormai da diversi anni può vantarsi di essere tra le primissime Federazioni della CISL in impegno per la formazione.

Nell'ultimo quadriennio oltre 1.250 tra delegati e dirigenti hanno frequentato un corso della FIT nazionale. Un impegno non solo umano e professionale, ma anche economico, basti pensare che per realizzare questo abbiamo speso oltre mezzo milione di Euro.

Inoltre, in aggiunta alla formazione "istituzionale", il Dipartimento Mobilità ha gestito circa 1.120 giornate di formazione alle quali hanno partecipato le 371 Rsu elette nel mese di novembre 2015 nell'ambito del Gruppo FSI.

Questo è un primato ed un impegno che vogliamo confermare, puntando a migliorarci quantomeno negli obiettivi, e così nel prossimo quadriennio dobbiamo riuscire a:

coniugare formazione e politica dei quadri, attraverso una sempre più diligente selezione dei formandi, che punti sia all'individuazione e sia alla crescita delle risorse umane, in grado di assumere ruoli operativi e/o di responsabilità, evitando di sprecare risorse e soprattutto illudere le persone;

formare i segretari regionali al ruolo politico e alla gestione delle responsabilità;

istituire un libretto formativo elettronico, in grado di riepilogare e certificare non solo i corsi frequentati, ma anche i docenti e le tematiche ed il loro livello di approfondimento;

vorremmo venire, se ci aprirete le porte, in tutte le regioni, naturalmente con costi sostenuti dalla FIT nazionale, per realizzare un corso impostato su 2 moduli, per 25 persone, da destinare ai componenti delle segreterie di Presidio, agli operatori e ai delegati;

formare al ruolo e alla gestione delle responsabilità con corsi per i segretari regionali, partendo da coloro che hanno iniziato questa esperienza quest'anno, e al contempo corsi specifici per la gestione amministrativa e organizzativa;

realizzare il "Corso nuovi Dirigenti", denominato Corso Lungo, per la preparazione di quelli che potrebbero diventare futuri dirigenti o operatori delle strutture della Federazione (esperienza ormai consolidata da quasi un decennio).

Cureremo l'aggiornamento del gruppo dirigente nazionale e regionale, su tematiche di attualità e di strategia sindacale (es.: Welfare contrattuale, organismi paritetici di controllo, CAE ecc.), anche attraverso la realizzazione di iniziative formative affidate ad altre strutture ed enti CISL (es.: Centro Studi CISL, Sindnova, ecc.).

VIABILITÀ AUTOSTRADE

Nel 2016 con il rinnovo del CCNL delle autostrade sono stati raggiunti importanti obiettivi. Oltre all'aumento economico, in busta paga, a caratterizzare il nostro lavoro è stato l'ottenimento di una maggiore quantità di servizi di welfare che vanno ad incrementare il potere di acquisto dei lavoratori. Anche per gli autostradali è stata prevista l'adesione, alla previdenza complementare, per via contrattuale. È stata migliorata la clausola sociale. E' stato rafforzato il ruolo dell'ente bilaterale del settore, che potrà stipulare a favore di tutti i lavoratori una polizza premiorienza e contro le malattie gravi.

Oltre alla contrattazione è stato redatto, e pubblicizzato nelle opportune sedi, un importante lavoro di approfondimento sul comparto che ha messo in evidenza i punti critici del settore. In primis la scarsa trasparenza del sistema tariffario.

La FIT ha evidenziato i limiti dell'attuale sistema di rilascio delle concessioni autostradali che in un contesto di privatizzazioni non ha portato alcun beneficio. E' stato dimostrato come: le tariffe sono aumentate in percentuale superiore al tasso d'inflazione; non sono stati realizzati tutti gli investimenti previsti; l'occupazione ha fatto segnare un calo molto preoccupante. L'impegno continua per cercare di far modificare le prassi in occasione delle prossime scadenze di diverse concessioni, proponendo anche una rivisitazione di un asset strategico all'interno di una politica industriale dei trasporti. Dopo i recenti scioperi, proseguirà la vertenza che ci vede impegnati a far rispettare le norme Ministeriali sul presidio degli accessi alle autostrade con degli appositi addetti dedicati.

In questi giorni assistiamo ad un fenomeno inconsueto. In un periodo in cui gli stranieri vengono in Italia a fare shopping c'è Atlantia (gruppo Benetton) che lancia un'offerta pubblica di acquisto e scambio nel tentativo di acquisire il 100% di Abertis, la società autostradale spagnola. Se così fosse nascerebbe un leader mondiale, italiano, nelle infrastrutture di trasporto (autostrade in Cina, India, aeroporti di Fiumicino e Ciampino).

VIABILITÀ ANAS

Abbiamo siglato, dopo 6 anni di blocco, il rinnovo del CCNL del Gruppo Anas. La serrata contrattazione ha portato a condividere intese sia per cambiare le modalità di gestione della manutenzione della rete stradale nazionale, sia per implementare un nuovo modello di esercizio per la gestione delle attività "core" con risorse interne, con la previsione di assunzioni dall'esterno.

Più recentemente è stato dato avvio al percorso di integrazione di Anas con il Gruppo FSI. Nel condividere il progetto la FIT ritiene che sia opportuno



l'accorpamento per la creazione di un gruppo industriale che possa sviluppare le opportune strategie comuni in termini di progettazione e mantenimento in efficienza delle reti infrastrutturali stradale e ferroviaria.

Nello scorso quadriennio, la FIT è stata critica sui risultati effettivi del cosiddetto "federalismo stradale" innescato dalla Legge Bassanini, per cui rilancia la proposta che Anas possa fare da gestore unico nazionale della rete stradale statale, ex statale e provinciale/regionale, mettendo a servizio dell'intera collettività la professionalità ed il know how della società. In questo modo, si realizzerebbe una notevole operazione di semplificazione gestionale riconducendo, ad uno solo, gli innumerevoli gestori presenti sul territorio, sviluppando innegabili economie di scala.

Il Decreto Legge 50/2017 prevede, e la riteniamo finalmente una buona notizia, l'accorpamento dell'ANAS in FSI. Abbiamo spesso richiesto che fosse ormai necessario che Anas uscisse dall'ambito della pubblica amministrazione, anche nella previsione temporale del "matrimonio" da celebrare. Ci aspettiamo che l'uscita dalle rigide regole del pubblico consenta all'azienda di dare maggiore valenza alla sua identità di impresa moderna, efficiente e competitiva, in grado di attrarre investimenti e creare nuova e più qualificata occupazione.

Quando l'operazione sarà perfezionata il Paese avrà un grande player in grado di rilanciare gli investimenti e la ge-

stione integrata delle reti ferroviarie e stradali nazionali e in grado di competere sul mercato. Le sinergie che si stabiliranno fra le tre aziende (Anas, Rfi, Italferr) consentiranno, se le previsioni saranno confermate, l'aumento degli investimenti del 10% nel 2017 e di altrettanto nel 2018.

L'impegno della FIT sarà rivolto anche alla modifica del riassetto territoriale, stanti le forti criticità che l'accorpamento dei Compartimenti ha comportato.

MOBILITÀ ATTIVITÀ FERROVIARIE

Ribadiamo, anche in questa sede, che il trasporto ferroviario e quello regionale su ferro e su gomma dovrebbero costituire il "mantra" di una possibile ricostruzione del tessuto sociale, nelle città e nel loro hinterland, fino a rivitalizzare le zone montane più sperdute del Paese, al fine anche di contrastare lo spopolamento delle zone interne delle nostre regioni, ed anzi, invertirne il processo.

Una visione, appunto, la nostra, di filiera integrata ed efficiente.

Sviluppare, dicevamo, ogni possibile sinergia operativa tra il trasporto ferroviario e quello su gomma, esercito dalle aziende di trasporto pubblico locale, con il fine di diminuire considerevolmente l'utilizzo dell'auto privata.

A dicembre dello scorso anno, abbiamo sottoscritto il nuovo CCNL della Mobilità per le attività ferroviarie ed il contratto aziendale Fs, nei quali le principali novità sono rappresentate dal miglioramento del capitolo sulle relazioni industriali con la previsione di una specifica sede di partecipazione e consultazione. Come abbiamo già detto, essa ha l'obiettivo di garantire il coinvolgimento dei lavoratori e delle loro rappresentanze ai massimi livelli nella realizzazione degli obiettivi

aziendali.

Abbiamo poi realizzato il potenziamento del sistema del "welfare aziendale" ed abbiamo definito un nuovo premio di risultato per l'anno 2016 equivalente a una quindicesima mensilità. Ma, soprattutto, per i lavoratori dei servizi interessati ai cambi appalto, vi è stato un importante rafforzamento delle clausole sociali.

Sul versante della normativa sull'orario di lavoro, molto abbiamo fatto per il capitolo relativo al trasporto merci, visti anche i rilevanti investimenti di FS con la creazione della nuova società Mercitalia e per l'ampliamento delle direttrici dedicate al trasporto merci inserite all'interno del nuovo contratto di programma RFI.

Un'importante inversione di tendenza, viste le scarse risorse messe a disposizione negli ultimi anni, in cui il Gruppo FSI si è dedicato quasi unicamente all'alta velocità. Siamo certi che "la cura del ferro", rimetterà in salute un settore del trasporto strategico per il Paese.

Per il futuro del trasporto ferroviario il principale riferimento è il piano industriale decennale 2017-2026 del Gruppo FSI che prevede 94 miliardi di investimenti e un fatturato che, nelle intenzioni dell'AD, è destinato a raddoppiare in 10 anni.

Il Piano fa leva su cinque pilastri strategici: mobilità integrata anche con un coinvolgimento di tutti gli operatori del settore; logistica integrata, con una radicale riorganizzazione del comparto merci; integrazione fra le infrastrutture sia ferroviarie sia stradali; sviluppo internazionale e digitalizzazione, come fattore abilitante di tutto il Piano.

Gli investimenti sono ripartiti in 73 miliardi di euro per le infrastrutture, 14 miliardi per il materiale rotabile e 7 miliardi per lo sviluppo tecnologico.

Il piano industriale prevede investimenti pari a 500 milioni di euro nel periodo 2017-2020, in particolare 150 milioni di euro per acquisto di nuove locomotive, 180 milioni di euro per esigenze di manutenzione straordinaria del parco esistente e 170 milioni di euro principalmente per dotazioni terminalistiche.

A ciò vanno aggiunti gli ulteriori investimenti dal punto di vista infrastrutturale per circa 900 milioni di euro che prevedono moduli fino a 750 metri e l'adeguamento delle sagome.

Nel settore del trasporto merci su ferrovia, visti anche i positivi dati di tutte le aziende del settore, favoriti anche da politiche di incentivazione sul modello "ferrobonus", il nostro obiettivo resta sempre quello dell'allargamento del CCNL a tutte le aziende del settore: la concorrenza non va fatta sulla pelle dei lavoratori, peggiorando le normative ed abbassando i salari, ma va fatta aumentando la qualità del lavoro e, soprattutto, le condizioni di sicurezza degli addetti!

Per il trasporto dei passeggeri, invece, avendo il Ccnl Maf la medesima scadenza (31 dicembre 2017) di quello della mobilità/tpl, sarà possibile procedere, con il prossimo rinnovo, all'integrazione tra le due normative contrattuali - già realizzata per una serie di istituti - indispensabile per accompagnare il progetto ambizioso di una mobilità integrata ed efficace dei passeggeri e delle merci nel nostro Paese.

Ma veniamo ad una delle questioni principali, che vedrà un opportuno approfondimento nel corso di questo congresso con una tavola rotonda dedicata quando parleremo di "Privatizzazione delle aziende pubbliche dei trasporti", che è quella relativa alla privatizzazione/quotazione in borsa di almeno il 30% delle Frece.

E' bene ribadirlo subito e con grande chiarezza: l'ipotesi di quotare "le Frece e gli Intercity" non ci convince perché non se ne vede l'utilità per i lavoratori, per l'azienda e per il Paese!

La Fit-Cisl ha manifestato a più riprese sia all'Ad Mazzoncini sia al Ministro Delrio la netta contrarietà rispetto a una simile operazione perché non sono chiare le logiche e le finalità dell'operazione e, soprattutto, per i possibili impatti negativi in termini di disconomie di scala e aumenti dei costi operativi, in prima battuta nell'ambito di Trenitalia e, conseguentemente, sull'intero gruppo Fsi.

Perché quotare in borsa una parte di Trenitalia e cominciare a vendere uno degli ultimi gioielli di famiglia rimasti? Quali benefici ci possono essere per il Paese?

L'azienda gode di buona salute, il bilancio del 2016 del gruppo Fsi si è chiuso con circa 9 miliardi di fatturato e poco meno di 8700 milioni di euro di utili. La "cosa pubblica" può funzionare dunque e anche bene e, a differenza di quanto avviene nel privato dove si punta a massimizzare il profitto di impresa per garantire la redditività agli azionisti, è possibile destinare gli utili interamente a investimenti per migliorare il servizio.

Questi risultati non arrivano per caso e sono il frutto di una lunga stagione di ristrutturazioni industriali, riorganizzazioni, innovazioni di processi e di prodotto e, perché no, anche degli effetti della concorrenza che nel nostro Paese, grazie ai provvedimenti legislativi che hanno portato alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, si è realizzata con l'avvento di numerose imprese ferroviarie sia nell'ambito del trasporto merci che viaggiatori.

Come sindacato, nell'ambito del dibattito che si è attivato, continueremo a sostenere la posizione di contrarietà

manifestata dal primo momento per le ragioni evidenziate.

MOBILITÀ TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Dopo un'attesa di otto anni, il 2015 ha visto la firma per il rinnovo del contratto degli autotrotranvieri che oltre all'aumento economico ha puntato molto sui benefici derivanti dal welfare contrattuale. L'iscrizione al fondo Priamo, per via contrattuale, di tutti i lavoratori del settore è un passo importante che dovrà essere seguito con l'implementazione del fondo sanitario di settore.

I cambiamenti derivanti dall'innovazione tecnologica e normativa hanno influenzato e influenzeranno sempre di più il mondo del Trasporto Pubblico, e le Aziende più lungimiranti, hanno già iniziato un percorso di innovazione, tentando di offrire soluzioni innovative di trasporto, alla ricerca di soddisfare una domanda di mobilità in continua evoluzione.

Oltre al mercato e alle innovazioni tecnologiche si dovrà fare i conti con l'evoluzione del quadro normativo di riferimento che non risulta essere adeguato alle esigenze del TPL.

Gli interventi legislativi, ultimo in ordine cronologico il DL 50 del 24 aprile 2017, continuano a non consentire il giusto equilibrio tra competenze statali, competenze territoriali e normative Europee.

Permangono le difficoltà di reperimento delle risorse economiche, di competenza statale, che incrociano quelle organizzative e di programmazione di competenza regionale/territoriale.

Nelle more della conversione in legge di detto decreto, che non va, a nostro parere, nella giusta direzione in quanto, ad esempio, i bacini di traffico da 350.000 abitanti, da dividere poi in

lotti, non sono la risposta ai problemi esistenti. Inoltre, non prevedere incentivi tesi a favorire l'aggregazione delle numerose aziende esistenti con l'obiettivo di superare l'eccessiva frammentazione e il loro nanismo è un errore.

Riteniamo che la dimensione di bacini di traffico debba essere almeno regionale.

Nonostante le positive norme relative al finanziamento del Fondo Nazionale e al ringiovanimento del parco autobus, al momento, fermo restando che la legge di conversione potrà apportare eventuali modifiche, il decreto tenta di definire un quadro generale per regolare il trasporto pubblico locale senza intervenire in maniera sistemica. Ancora una volta si tratta di un intervento legislativo che si va a sovrapporre alla insostenibile stratificazione di norme preesistenti mancando l'indispensabile obiettivo, di realizzare un unico impianto di riferimento in grado di definire le modalità di finanziamento, le regole per l'affidamento dei servizi e la salvaguardia dell'occupazione e dei livelli di reddito delle lavoratrici e dei lavoratori del settore in caso di cambiamento del gestore del servizio. In tal senso abbiamo presentato, insieme a Filt e Uiltrasporti, proposte di emendamenti correttivi.

Di pari passo si dovrà intervenire sul modello contrattuale spingendo nella direzione del contratto della mobilità di cui abbiamo già parlato. In questo contesto un primo passo verso una reciproca e nuova sinergia potrebbe essere fatto con l'avvio della fusione tra Priamo e Eurofer.

TRASPORTO AEREO

L'intensa attività svolta nell'ultimo quadriennio è stata caratterizzata da tre salienti passaggi.

Il primo è la stipula del CCNL unico di comparto che ha raggruppato sotto un'unica "prima parte" comune le sei

sezioni a cui fanno riferimento le associazioni datoriali: Assaereo (vettori aerei), Assaeroporti (gestori aeroportuali), Assohandlers (società di handling), Assocontrol (assistenza al volo), Federcatering (Catering aereo), Fairo (compagnie aeree straniere). La sfida di far applicare regole comuni è l'inizio di un percorso che deve porre un freno alla miriade di contratti aziendali orientati verso una riduzione delle tutele e dei salari.

Il secondo riguarda l'implementazione di un innovativo sistema di relazioni industriali. Con Enav è stato istituito un Organismo Paritetico di Garanzia che ha sia funzioni consultive che di informazione preventiva sugli investimenti, nonché di garanzia sulle eventuali modifiche degli assetti organizzativi e relativi riflessi sul fattore lavoro. Tale forma di partecipazione alla governance è la prima che viene istituita in Italia e rappresenta un unicum nel panorama industriale del nostro Paese. L'importanza di questa modalità è incrementata dal fatto che nel luglio del 2016 Enav è stata collocata in borsa.

Il terzo riguarda l'annosa vicenda di Alitalia che, purtroppo, ancora oggi è dentro l'ennesima crisi la cui gestione sarà oggetto delle trattative dei mesi a venire. Il no al referendum ha determinato il commissariamento della società. Istituto sul quale pensiamo si debba aprire una profonda riflessione, e mi fermo qua.

Da segnalare, inoltre: l'impegno per combattere il dumping delle compagnie low cost, Ryanair per prima; i risultati ottenuti nella gestione delle vertenze Meridiana Fly e Air Italy nonché il rinnovo del contratto per i lavoratori di Easy Jet; gli sforzi per incrementare la presenza della FIT nel maggior numero di imprese seguendo gli esempi di quanto fatto in Blu Panorama, Blu Air, Inaer Aviation (ora Babcock MCS) ed altre società più piccole.

TRASPORTO MARITTIMO

Nel luglio 2015 sono stati rinnovati, con quattro anni e mezzo di ritardo, i contratti delle "attività marittime" con Confitarma e delle società che svolgono servizio di cabotaggio con Fedarlinea.

Durante i lavori per il rinnovo del Ccnl ha cominciato a prendere forma anche l'ipotesi di rilanciare la figura dell'allievo ufficiale, ormai in via di sparizione dalle navi italiane. Ipotesi che si è poi concretizzata nell'accordo sugli allievi ufficiali, sottufficiali e comuni, che ha visto il ritorno dell'allievo sulle navi di bandiera italiana. I numeri sono confortanti, di questo passo, nel giro di pochi anni gli ufficiali italiani torneranno ad essere protagonisti sulle navi battenti bandiera italiana e non.

Dopo l'onda lunga della crisi che ha colpito pesantemente il mondo, lo shipping, sta leggermente migliorando anche se sul fronte dei noli permangono delle criticità per l'eccesso di stiva dovuto alla disponibilità di nuove navi ordinate nei tempi antecedenti la crisi. In tale contesto, a livello internazionale abbiamo assistito al fallimento del gigante coreano dei container Hanjin, mentre in casa nostra è storia recente il caso della società Premuda, che è transitata sotto il controllo di Pillarstone mentre la Ignazio Messina ha dovuto cedere il 49% delle proprie azioni alla MSC (Mediterranean Shipping Company).

L'armamento italiano con l'avvento della legge 30/98 o "Registro Internazionale" è riuscito a recuperare interesse da parte degli armatori costretti a migrare sotto bandiera estera per abbattere i costi e rimanere competitivi in un mercato sempre più liberalizzato e sempre più caratterizzato dalle bandiere di convenienza. Con i benefici derivanti dal regime fiscale/previdenziale previsto per le navi iscritte nel Registro Internazio-

nale i costi di gestione sono stati abbattuti e con l'introduzione della tonnage tax (le società residenti in Italia e che operano nel settore marittimo possono usufruire di un particolare regime di tassazione forfetaria) la situazione è ulteriormente migliorata rendendo la bandiera italiana ancora più competitiva.

Le problematiche delle certificazioni dei marittimi, la necessità della riforma del collocamento della gente di mare e l'inserimento del lavoro marittimo tra quelli usuranti/gravosi, hanno portato i marittimi, lo scorso 17 marzo, dopo più di venti anni, a protestare davanti al Ministero dei Trasporti. Tra le richieste avanzate c'è anche il ripristino del Ministero della Marina Mercantile o, in alternativa, di un "Ministero del Mare",

Nei mari di casa nostra permane il problema legato all'apertura di due nuove linee per la Sardegna, dove contestiamo l'utilizzo di personale non domo sui collegamenti Civitavecchia – Porto Torres – Barcellona. Si tratta di rotte in continuità territoriale pertanto sulle navi dovrebbe essere imbarcato solo personale comunitario.

La prossima scadenza delle linee in convenzione che saranno gestite da Tirrenia Cin potrebbero risentire della querelle. La "battaglia del Tirreno" quindi potrebbe avere dei riverberi sulle gare per le linee di collegamento in continuità territoriale di Sardegna, Sicilia ed isole Tremiti.

PORTI

Inuovi scenari in cui si inseriscono i più moderni sistemi di logistica integrata mettono in evidenza che l'assetto del sistema portuale italiano come definito dalla legge 84/1994 si sta dimostrando sostanzialmente inadeguato. La riforma dei porti italiani, recentemente approvata, ha il pregio di poter incidere sull'efficacia del si-

stema prevedendo un diverso sistema di governance che, attraverso una pianificazione maggiormente centralizzata, consentirà il superamento di alcune inefficienze. In termini di semplificazione e sburocratizzazione, la riforma ha previsto l'istituzione dello sportello unico doganale e quello dei controlli: ciò dovrebbe permettere la riduzione dei tempi sia per sdoganare la merce, sia per i controlli, con vantaggi di natura economica e di tempo per chi ci lavora. Inoltre sono state modificate regole che permetteranno la realizzazione di escavi e di piani regolatori portuali, in maniera più veloce e con tempi certi.

In tale contesto la FIT si è resa protagonista di due rinnovi contrattuali: uno nel 2014 con un anno di ritardo, l'altro nel 2016 anticipando, invece, la naturale scadenza.

I rinnovi hanno tenuto conto delle necessità determinate dai cambiamenti, sia normativi che di contesto economico, fornendo adeguate risposte alle esigenze dei lavoratori.

Sulle basi della riforma della portualità e il rinnovo contrattuale occorrerà fornire ulteriore impulso ai nostri porti per renderli sempre più efficienti e competitivi. Le sfide che le nuove tecnologie, come l'automazione dei terminal, potrebbero mettere a rischio, ulteriormente, i livelli occupazionali. Per analizzare le possibili ricadute e prendere le adeguate contromisure sono già stati attivati dei confronti a livello ministeriale. Si è provveduto a istituire un fondo di sostegno al reddito, così come previsto dalla L. 92/2012, che servirà a mitigare le ricadute su eventuali esuberi, la cui quantificazione dovrebbe essere fatta con riferimento ad un ipotetico "organico porto", che tenga conto di tutte le professionalità presenti nella filiera.

Infine, si dovranno prevedere ulteriori iniziative per migliorare la salute e la

sicurezza nei luoghi di lavoro. Continuando a richiedere l'aggiornare della legge speciale in materia di sicurezza, la n.272 che dal 2010 giace nei cassetti ministeriali.

TRASPORTO MERCI

L'entrata in vigore dei regolamenti europei n. 1071 e 1072 che normano l'apertura del mercato continentale del trasporto merci, hanno incrementato i fenomeni di dumping sociale ed aumentato le diseguaglianze economiche. L'apertura ai Paesi dell'est Europa ha innescato una concorrenza sleale che sta falcidiando le imprese di trasporto italiane con gravissime conseguenze sull'occupazione, sui salari, sulle condizioni di lavoro. L'ultimo quadriennio è stato caratterizzato da una contrattazione "difensiva" resa necessaria per mitigare le ricadute di una politica di liberalizzazione selvaggia frutto delle decisioni della Commissione europea incline ad ascoltare solo la voce delle potenti lobbies degli autotrasportatori. Le prospettive economiche sembrano aver cambiato verso e le previsioni riconoscono nella Logistica il volano per il futuro della ripresa economica italiana. Portualità e Logistica possono costituire la base di lancio dell'economia italiana e non solo per l'industria. L'intera filiera, dai magazzini al trasporto, è oggi il comparto soggetto ai maggiori mutamenti dal punto di vista tecnologico e di automazione.

Anche se nel breve non vedremo sulle strade europee TIR senza autista, sicuramente assisteremo allo sviluppo di una distribuzione sempre più capillare e veloce imposta dall'incremento esponenziale dell'e-commerce e degli investimenti in tale campo.

La FIT, in questo nuovo scenario, dovrà essere protagonista per cogliere le tendenze macroeconomiche che stanno modificando l'intero comparto, trovando le giuste azioni per contra-

stare la tendenza politica a depotenziare i corpi intermedi. L'obiettivo primario è di preparare dei "sindacalisti 4.0"; per essere protagonisti del cambiamento anticipando i mutamenti arricchendo le tradizionali modalità relazionali con le nuove conoscenze applicate alla tecnologia.

La FIT sarà impegnata a mettere in campo un grande investimento per la formazione dei quadri e dei delegati impegnati quotidianamente nei luoghi di lavoro.

La logistica digitale costringerà un ripensamento di molti degli attuali pilastri della contrattazione. Il contratto nazionale dovrà trovare le giuste risposte in termini di definizione delle declaratorie in quanto le mansioni richieste non rifletteranno più la rigida impostazione risalente alla classica fabbrica fordista. Ragionamento analogo dovrà essere esteso per gli orari e i luoghi di lavoro tenendo conto delle ricadute in termini di salute e la sicurezza. Le nuove forme di lavoro necessitano di flessibilità che potrà essere adeguatamente coniugata con le esigenze dei lavoratori attraverso l'implementazione di forme di "lavoro agile".

Il lavoro di questi ultimi quattro anni, pur in estrema sintesi, costituisce le premesse, decisamente orientate al futuro della nostra FIT, sul quale il nostro congresso, in questi giorni, è chiamato a definire linee strategiche, obiettivi e scelte conseguenti.

SERVIZI AMBIENTALI

Il quadriennio ha visto una svolta epocale nel sistema della rappresentanza sindacale, in quanto, per la prima volta nella storia del settore, sia pubblico che privato, il 26 e 27 novembre 2013 si sono svolte le elezioni nazionali per le RSU e per gli RLS. I risultati raggiunti, sia dal punto di vista di partecipazione complessiva che di consenso ottenuto dalla FIT, sono stati

ottimi. Si è trattato di un chiaro riconoscimento dell'azione sindacale, del suo radicamento territoriale e dei suoi risultati, che ci auguriamo di ripetere e migliorare per il rinnovo previsto per il 25 e 26 ottobre 2017.

La spinta della partecipazione dei lavoratori alle elezioni ha permesso di conquistare risultati fondamentali per il futuro del settore e per la tutela dei lavoratori, come il rinnovo del CCNL. L'importanza del rinnovo è consistita nell'allineamento agli altri contratti industriali. Si è incrementata la parte economica, accresciute le tutele del welfare, aumentate le risorse per la sanità integrativa e l'istituzione del fondo di sostegno al reddito finalizzato prevalentemente all'esodo agevolato, ottenute nuove tutele contro le violenze di genere, nonché l'istituzione dei permessi e ferie "solidali", maggiori tutele nei cambi d'appalto, un comportamento di malattia volto a garantire la conservazione del posto di lavoro a chi è affetto da gravi malattie e patologie di genere.

Per quanto concerne la contrattazione non va dimenticata la sigla per il rinnovo del CCNL Feniof che tutela il personale delle imprese esercenti attività di trasporto funebre.

Sul versante delle regole per gli appalti, sono state intraprese iniziative che hanno permesso l'introduzione, nel nuovo codice appalti, di norme e procedure indispensabili per combattere il dumping contrattuale fino ad ora contrastato solo dalla legge di settore (D.lgs 152/2006) e dalle norme del CCNL sui passaggi di gestione e sulle clausole sociali.

Tra le attività che il precedente quadriennio lascia in eredità c'è l'avvio della discussione sulla cosiddetta riforma Madia, che potrebbe portare molti cambiamenti nel sistema di gestione dei rifiuti in Italia.

L'eventuale attribuzione delle compe-

tenze di regolazione in materia di rifiuti all'Autorità per l'Energia, potrebbe fornire un impulso al processo di definizione dei sistemi di controllo e di regolazione, fondamentali per l'industrializzazione del settore, specialmente ora che il "pacchetto di misure sull'economia circolare" varato dalla Commissione Europea, spinge a rafforzare la competitività stimolando una crescita economica sostenibile.

L'azione della FIT sarà rivolta a presidiare l'iter della legge per evitare che ci possano essere ricadute negative sui lavoratori, in conseguenza sia di possibili conflitti di competenze tra enti e istituzioni, o dell'assenza di un sistema tariffario omogeneo che garantisca flussi economici certi.

CISL RETI

Con la stesura del "patto federativo" del settembre 2012 avevamo condiviso con Flaei e Fistel l'idea di una confluenza in un'unica Federazione delle Reti, e uno degli obiettivi prioritari stabiliti nel 2013 dalla Fit, in occasione di Chia 2, era quello di perseguire il perfezionamento del progetto.

A quel tempo sostenevamo che quella della Federazione delle Reti della Cisl era la nostra nuova frontiera.

Eravamo, e siamo, pienamente convinti delle nostre affermazioni in quanto avevamo la consapevolezza che una federazione che rappresenta i lavoratori dei trasporti dell'energia e delle comunicazioni costituiva una "massa critica" dalla quale si potevano trarre notevoli benefici.

Purtroppo, nell'autunno del 2015 in



con l'instabilità governativa del nostro paese, con la classe politica che appare poco incline a trovare soluzione ai problemi generali in quanto perennemente in campagna elettorale e impegnata a scaricare la responsabilità dei problemi "su quelli che c'erano prima". Con coloro che continuano ad attaccare i corpi intermedi e in

occasione dell'assemblea organizzativa di Rimini, il processo di aggregazione ha subito una brusca battuta di arresto non è stato possibile raggiungere l'ambizioso obiettivo.

Non riteniamo utile, in questo momento, ricercare responsabilità che hanno determinato la fase di stallo, e probabilmente non sarà utile nemmeno in futuro.

Pensiamo ancora oggi che il progetto sia attuale e come Fit, dopo questa fase congressuale, riprenderemo laddove ci siamo lasciati per riannodare i fili e andare avanti.

Attualmente esiste una sede a Roma dove lavorano in pianta stabile dirigenti di Fit, Flaei e Fistel. E' proprio da lì che dovremo ripartire per riprendere il percorso a suo tempo interrotto.

CONCLUSIONI

Molti dei temi che erano stati individuati come elementi di criticità nel 2013, lo sono tuttora. Nel prossimo quadriennio dovremo continuare a fare i conti con il contesto di crisi economica e finanziaria dal quale non si riesce ad uscire,

particolare il sindacato. Con il lavoro che manca e che grazie all'avvento della tecnologia sembra essere destinato a diminuire sempre di più.

I trasporti e le telecomunicazioni hanno consentito la globalizzazione dell'economia mondiale.

La "globalizzazione sociale" però tarda ad arrivare e questo non è un buon segno.

Per quanto ci riguarda, come Federazione dei Trasporti della Cisl, in più passaggi di questa relazione abbiamo individuato le possibili soluzioni alle problematiche che sono state analizzate e indicato le azioni sindacali e di politica organizzativa che intendiamo attivare negli anni a venire.

Molte cose possiamo farle contando sulle nostre forze. Per altre c'è bisogno di un blocco sociale maggiormente omogeneo e quindi di ritrovare una nuova unità sindacale con tutte le altre organizzazioni presenti nel mondo dei trasporti a partire da Filt Cgil e Ultrasporti. La mancanza di una continuità di cooperazione fra le diverse anime del sindacato determina una carenza

di efficacia dell'azione di rappresentanza e questo nessuno di noi può permetterselo.

Occorre uscire dalle contrapposizioni, che talvolta sono ideologiche o tattiche, e sperimentare un nuovo terreno di iniziativa unitaria, anche rafforzando le attività internazionali.

Il progetto Fit Cisl International, attraverso lo sviluppo delle attività in ambito Etf e Itf e le riunioni sistematiche che vengono svolte in Via Musa per coinvolgere l'intero gruppo dirigente, si è dimostrato molto efficace e per tale ragione continueremo nella direzione che ci siamo imposti a suo tempo.

Al tempo stesso l'organizzazione interna (rafforzamento dei presidi territoriali e Sas) che abbiamo varato nel 2013 e che si è perfezionata alla fine dello scorso anno consentirà una maggior presenza della federazione sui posti di lavoro per meglio interpretare i bisogni delle lavoratrici e dei lavoratori e per meglio rappresentarli nei confronti delle controparti.

Indipendentemente dagli obblighi percentuali derivanti dalle delibere confederali, che nonostante le particolarità della nostra federazione abbiamo abbondantemente superati, a questo 11° congresso arriviamo con più donne, più giovani e più lavoratrici e lavoratori immigrati. Ciò grazie al pregevole lavoro svolto dal coordinamento donne, dalle elezioni delle Rsu e Rls che ci hanno consentito di avvicinare tantissimi giovani e dallo Staff di formazione che ne ha curato la preparazione sindacale.

Questo che ci apprestiamo a celebrare non potrà che essere un ottimo congresso.

Vi ringrazio per l'attenzione che mi avete dedicato e vi auguro buon lavoro.

Viva la Fit, Viva la Cisl.

I trasporti e la dignità del lavoro al centro del primo giorno

La relazione dà il via alla quattro giorni, poi si susseguono i saluti degli ospiti



Una festa bellissima sin dall'inizio. Il primo giorno dell'XI Congresso nazionale Fit-Cisl si è aperto nel migliore dei modi lunedì 29 maggio. Il Segretario generale Antonio Piras ha dato il via alla quattro giorni con la lettura della



relazione, molto applaudita, che ha costituito la trave portante di tutti gli interventi successivi, le tavole rotonde, il focus, il dibattito congressuale. Non la riproponiamo in questo articolo perché è pubblicata da pagina 3 di questo numero de La Voce.

Merita sottolineare che la relazione è stata preceduta da due video: in uno sono stati ricapitolati per sommi capi i numerosi successi conseguiti dalla Fit-Cisl negli ultimi quattro anni; l'altro invece riprendeva un monito di Papa Francesco

che sottolineava l'importanza del lavoro, perché dà dignità all'uomo. Questo tema è molto caro al Pontefice, che lo ha menzionato in più occasioni esortando a creare e con-

servare i posti di lavoro, piuttosto che optare per altre soluzioni come i sussidi, che garantiscono sì la vita ma non rendono l'uomo fiero del suo operato come dovrebbe essere.

Sarebbe opportuno che anche la politica riflettesse su questi temi, partendo dal presupposto che il la-

voro non si genera per decreto, ma attraverso iniziative sistemiche che devono comportare una vera riforma del fisco, la riduzione della burocrazia, la lotta alla corruzione e all'evasione fiscale.

Piras, per ricordare da un lato tutte le vit-

time di femminicidio, dall'altro l'impegno quotidiano della Fit-Cisl, anche e non solo attraverso il Coordinamento donne, per contrastare la violenza di genere a partire dai posti di lavoro, ha terminato la relazione leggendo la poesia "Le donne" di Alda Merini, che ha suscitato emozione tra gli astanti.

Subito dopo si sono susseguiti i saluti di alcuni degli ospiti più illustri. Il primo a prendere la parola in ordine di tempo è stato Mimmo Contu, Segretario generale della Ust Cisl di Cagliari: «È importante che abbiate scelto ancora una volta la nostra isola come sede congressuale, perché dimostra la vostra attenzione ai problemi del settore dei trasporti nel sud Italia e nelle Isole». Contu ha anche sottolineato l'importanza del Congresso definendolo «un modo per restituire la parola ai veri azionisti del sindacato: le lavoratrici e i lavoratori».

Si è richiamato all'intervento di Contu l'Assessore regionale ai trasporti Massimo Deiana, che ha definito il settore «delicato», a maggior ragione quello sardo, visto che il territorio ha le sue «caratteristiche peculiari», a partire dall'insularità: per questo anche lui ha ringraziato la Fit-Cisl per aver dimostrato attenzione ai problemi locali scegliendo Chia ancora una volta.

La Vicesindaca di Cagliari Luisa Anna Marras ha portato, oltre ai propri, i saluti del Sindaco Massimo Zedda. Marras ha voluto ringraziare Piras per aver letto la poesia di Alda Merini, definendola «commovente e vera». La violenza di genere è un problema reale che riguarda tantissime donne e l'attenzione anche pratica della Fit-Cisl sul tema è lodevole.

Più articolato è stato l'intervento di Gabriel Mocho Rodriguez, Segretario di Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce. Mocho ha esordito portando i saluti del Segretario generale Stephen Cotton e mostrando apprezzamento per il richiamo a Papa Francesco «argentino come me» e ha citato l'articolo 1 della Costituzione italiana: l'Italia è una repubblica fondata sul lavoro. Il Segretario ha inoltre sottolineato l'importanza della longeva collaborazione tra Fit e Itf, che ha dato e dà i suoi frutti: «Non

siete soli - ha scandito - Lavoriamo insieme contro le lobby che danneggiano i lavoratori aumentando precarietà e incertezze». Tra le tante battaglie in corso che le due sigle sindacali stanno portando avanti unite, per Mocho al primo posto c'è quella contro Uber, che sta peggiorando le condizioni di vita e di lavoro dei tassisti e mettendo a rischio la sicurezza loro e dei clienti. Il Segretario ha ricordato ai presenti che la Fit è attesa al XLIV Congresso di Itf, che si terrà nel 2018 nella città-Stato di Singapore.

Le donne

di Alda Merini

*«Ci sono donne...
E poi ci sono le Donne Donne...
E quelle non devi provare a capirle,
perché sarebbe una battaglia persa in partenza.
Le devi prendere e basta.
Devi prenderle e baciarle,
e non devi dare loro il tempo di pensare.
Devi spazzare via,
con un abbraccio che toglie il fiato,
quelle paure che ti sapranno confidare
una volta sola, una soltanto,
a bassa, bassissima voce.
Perché si vergognano delle proprie debolezze e,
dopo averle raccontate si tormentano
- in una agonia lenta e silenziosa -
al pensiero che, scoprendo il fianco, e mostrandosi umane
e fragili e bisognose per un piccolo fottutissimo attimo,
vedranno le tue spalle voltarsi ed i tuoi passi allontanarsi.
Perciò prendile e amale.
Amale vestite, che a spogliarsi son brave tutte.
Amale indifese e senza trucco,
perché non sai quanto gli occhi
di una donna possono trovare scudo
dietro un velo di mascara.
Amale addormentate, un po' ammaccate
quando il sonno le stropiccia.
Amale sapendo che non ne hanno bisogno:
sanno bastare a se stesse.
Ma appunto per questo
sapranno amare te come
nessuna prima di loro.»*

Subito dopo è intervenuto Eduardo Chagas, Segretario generale di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce e che ha appena celebrato il suo V Congresso dal 24 al 26 maggio a Barcellona, in Spagna (per saperne di più si veda l'articolo nelle pagine finali di questo numero de La Voce). Chagas ha esordito complimentandosi con Piras, che proprio a Barcellona è stato eletto nel Comitato esecutivo di Etf. «Vi porto la solidarietà di oltre 3 milioni e mezzo di lavoratori dei trasporti in 41 paesi europei», ha sottolineato il Segretario. Chagas ha poi parlato dello slogan dell'evento europeo, «Fair transport Europe»: «Significa un'Europa di trasporti

equi, giustizia sociale, solidarietà e unità - ha chiosato - ed è il nostro obiettivo per i prossimi cinque anni di mandato congressuale. Fair transport rimarrà al centro delle nostre attività principali per garantire condizioni di lavoro degne per tutti e una concorrenza e un trattamento equi, perché noi vogliamo aziende più competitive ma nel rispetto dei lavoratori».

Anche il Segretario generale della Filt-Cgil Alessandro Rocchi ha salutato i presenti e ha espresso apprezzamento per la relazione di Piras, cogliendo, fra le altre cose, l'obiettivo di una maggiore unità sindacale per fronteggiare le sfide che il futuro ci riserva. «Il Congresso - ha dichiarato Rocchi - è un momento democratico, un esercizio di democrazia. Possiamo lavorare tanto insieme perché le nostre organizzazioni sindacali convergono su molti punti».

«Condivido molto della relazione di Piras - ha affermato Claudio Tarlazzi, Segretario generale di Uiltrasporti - Dobbiamo stare uniti, perché mentre le differenze aiutano a crescere, le divisioni indeboliscono: abbiamo molto lavoro da fare in questo momento difficile per il Paese. Tutti insieme siamo più forti».

Terminati i saluti, si è svolta la premiazione del concorso nazionale Sono Stato io (la cronaca della premiazione è riportata nell'articolo successivo a questo).

Il primo giorno di Congresso si è concluso con un ricordo commosso dei sindacalisti e dei dipendenti della Fit-Cisl scomparsi in questi ultimi quattro anni mentre erano in attività: il Comandante Alessandro Cenci, sindacalista del dipartimento nazionale Trasporto aereo; Paola Sideri, assistente del dipartimento nazionale Mobilità ferroviaria; Franco Carboni, Coordinatore della Sardegna per la mobilità ferroviaria; Emanuela Zollo, responsabile del Coordinamento donne della Liguria. In loro memoria è scattato spontaneo un caloroso, lungo applauso.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Sono Stato io: la premiazione dei giovanissimi tra sorrisi e applausi

Una bambina e due ragazzi hanno ricevuto il primo premio dalle mani del Segretario generale



tenere un cambiamento culturale. Si è pensato quindi di partire da un momento educativo attraverso il quale gli allievi delle scuole elementari, medie e superiori, dopo il dibattito sviluppato con i loro insegnanti sulla necessità di preservare i mezzi di trasporto, le stazioni, le pensiline e così via, hanno partecipato producendo materiale creativo – video, foto, fumetti e saggi brevi – coinvolgendo i loro amici e i genitori.

Il concorso era diviso in tre sezioni, elementari, medie e superiori, in ognuna delle quali sono stati premiati i cinque più bravi, più una sezione aggiuntiva chiamata “Vinci tu, vince la scuola”, in cui gli otto bimbi o ragazzi con il punteggio più alto assegnato dalla Commissione hanno otte-

«Io e i miei compagni di classe abbiamo imparato che non bisogna maltrattare i mezzi pubblici», con queste semplici e chiare parole Carolina Porto, alunna al terzo anno della scuola elementare Santo Spirito di Cosenza, si è rivolta ai partecipanti all’XI Congresso nazionale Fit-Cisl, che per tutta risposta l’hanno ricoperta di applausi affettuosi.

La bimba è una dei primi classificati del concorso Sono stato io, ideato dal Segretario generale Antonio Piras. L’iniziativa nasce partendo dal presupposto che nel nostro Paese manca una giusta attenzione verso la cosa pubblica e scaturisce dall’intento di fare qualcosa di concreto per ot-





nuto anche un pc per il loro istituto scolastico (l'elenco completo dei vincitori è pubblicato sul sito Fitsci.org). La premiazione dei tre primi classificati di elementari, medie e superiori si è svolta proprio il primo giorno del Congresso.

Carolina si è inventata una canzone bellissima, intitolata "Il mio amico autobus", con cui spiega che non bisogna sporcare né danneggiare i mezzi di trasporto e bisogna sempre timbrare il biglietto. Dopo di che ci ha costruito attorno un video in cui ha cantato e recitato tutta la sua classe. «Ci siamo divertiti molto», ha raccontato emozionatissima al microfono di Stefania Pinna, giornalista di Sky Tg24, sotto lo sguardo orgoglioso della sua maestra. Piras le ha consegnato un buono libro da 500 euro.

Stesso premio per Nicola Sassi, studente della terza B della scuola media Bismantova di Castelnovo ne' Monti (RE). Il ragazzo ha realizzato un video, intitolato "Insieme, nella cultura del rispetto e del senso civico" che è una carrellata di orrori, tra vandalismo, sporcizia, evasione tariffaria e maleducazione varia, a cui purtroppo molti addetti ai lavori sono abituati. Nel video, per ogni gesto di inciviltà Nicola ha una battuta sarcastica di condanna e una esortazione a un comportamento cor-

retto. «Ci tengo a ringraziare la Fit-Cisl per la proposta molto interessante – ha dichiarato il giovanissimo tra gli applausi – e la mia professoressa (accanto a lui nella premiazione, Ndr) che si è occupata di illustrarci questo concorso in classe invitandoci a partecipare».

Per la sezione scuole superiori ha vinto Michele Albanese, quinta A, dell'istituto alberghiero di Molfetta (BA), con il pezzo rap "Lo stato dei mezzi dipende da noi". Nel video della canzone, il ragazzo biasima in rima i vandali ricordando che ciò che è

pubblico appartiene a tutti e quindi merita rispetto. A lui il Segretario generale ha consegnato un buono libri dal valore di 500 euro e un tablet. «Amo la musica e girare e montare video – ha spiegato Michele – e con Sono Stato io ho potuto affrontare un tema attuale. Ringrazio anche la mia scuola che mi ha aiutato a coltivare queste passioni e mi ha spinto a partecipare a questo concorso».

«Siamo entusiasti che la nostra iniziativa abbia avuto un tale successo –

ha commentato il Segretario generale – Hanno aderito in centinaia tra bimbi e ragazzi e vogliamo replicare l'esperienza. Sono Stato io era un pretesto, uno spunto per fare un'ora di educazione civica nelle classi dedicata al tema che ci sta a cuore. I giovanissimi hanno potuto anche conoscere il sindacato e il suo ruolo sociale. Sicuramente abbiamo centrato l'obiettivo».

*Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it*



Da quell'intervento del 2013 alcune cose sono cambiate. Oggi i fondi dei trasporti sono più forti e godono di ottima salute, come ha dimostrato lo stesso Segretario generale elencando una serie di dati del 2015: complessivamente hanno un attivo destinato alle prestazioni (cioè il totale dei soldi versati che saranno restituiti sotto forma di pensioni) pari a 5 miliardi di euro circa e 231mila iscritti, i quali sono destinati ad aumentare grazie all'adesione generalizzata inserita nei rinnovi contrattuali, fortemente voluta dalla Fit-Cisl.

Tuttavia c'è ancora da fare per far capire ai giovani la necessità di iscriversi ai fondi pensione. Per quanto riguarda il taglio dei costi l'obiettivo è raggiungibile solo attraverso l'accorpamento degli enti. Ad ora, nei trasporti, sono ben sette i cosiddetti fondi negoziali. L'azione della Fit-Cisl va proprio in questa direzione. La Federazione, infatti, continua a stipulare accordi con le controparti per unificare gli enti: ad esempio il Fondo Volo nasce dall'unione tra quello dei piloti e quello degli assistenti di volo e attualmente è in corso la confluenza di Previlog (logistica) in Priamo (autoferrotranvieri e marittimi).

L'unificazione è vantaggiosa anche perché aumenterebbe la capacità di investimento dei fondi: «Quello più grande, nell'ambito dei trasporti, è Priamo, che sta investendo 1,3 miliardi di euro: poco rispetto, ad esempio, ai quasi 10 miliardi di Cometa, il fondo dei metalmeccanici. Un altro nostro obiettivo è che i nostri fondi investano di più nell'economia reale italiana, sempre tutelando gli interessi degli iscritti. Questo vorrebbe dire sostenere concretamente la ripresa», ha spiegato il Segretario generale.

D'accordo con Piras si è dichiarato il Sottosegretario Pierpaolo Baretta: «La crescita in Italia c'è ma è fragile, per cui va irrobustita attraverso due campi: i consumi da un lato, ma soprattutto gli investimenti dall'altro. Di questi abbiamo carenza, sebbene stiamo cercando di attirarne anche dall'estero. Gli investimenti dei fondi pensione sono una soluzione importante per

diversificare il credito, cosa di cui abbiamo molto bisogno per le nostre imprese, vista la crisi bancaria attualmente in corso in Italia».

Certamente i fondi pensione devono agire sempre nell'interesse dei loro iscritti. Lo ha sottolineato il Vicedirettore del Mefop Paolo Pellegrini, che ha ricordato le tutele a vantaggio dei risparmi dei lavoratori: «Aderire ai fondi è un modo sicuro per diversificare il proprio portafoglio di investimenti, decisione molto vantaggiosa anche in fasi di tassi bassi come questa».

Stefano Rossi, Vicepresidente di Agens, concorda sull'urgenza di aumentare l'adesione ai fondi: «Secondo previsioni della Ragioneria generale dello Stato, nel 2060 gli over 65 saranno il 58% della popolazione e rischiano di trovarsi con pensioni bassissime. Le aziende devono fare di più per informare i lavoratori sui vantaggi di pensare già ora al proprio futuro».

«Per aumentare l'adesione alla previdenza complementare in Italia occorre fare sinergia tra tutti gli stakeholder: sindacati, Governo, aziende – ha chiosato il Segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi – Concordo con la necessità di fare più informazione finanziaria ma occorre partire già dalle scuole e devono interessarsene i fondi per primi».

Come per Piras, anche per Roberto Murru di Asstra Sardegna l'adesione generalizzata ai fondi per via contrattuale è una mossa vincente: «D'accordo con i sindacati l'abbiamo inserita nell'ultimo rinnovo del ccnl degli autoferrotranvieri. È un modo per rispondere ai bisogni sociali e di vita delle lavoratrici e dei lavoratori».

Anche il Segretario generale di Filt-Cgil Alessandro Rocchi ha sottolineato la necessità di unificare i fondi pensione e ha aggiunto: «Andrebbe rafforzata per via legislativa la vantaggiosità fiscale dell'iscrizione, in modo da consolidare questa esperienza che è costantemente a rischio di aggressione da parte di altre forme che il mercato offre in materia previdenziale».

Alle dichiarazioni di Rocchi ha risposto Baretta affermando che il Governo sta già lavorando su questa possibilità.

Le conclusioni della tavola rotonda sono state tratte da Angelo Marinelli, Responsabile del Dipartimento Fisco e Previdenza della Cisl nazionale. «La Fit-Cisl ha dimostrato saggezza organizzando questo incontro – ha dichiarato Marinelli – perché la previdenza complementare concorre allo sviluppo della democrazia economica, la quale non è solo sviluppo economico, ma anche la possibilità di incidere su un capitalismo che presenta tratti familistici rendendolo più diffuso anche attraverso il ruolo dei fondi pensione, come succede ad esempio nel mondo anglosassone. In Usa e nel Regno Unito i fondi costituiscono parte integrante di un azionariato diffuso che riesce a stabilizzare le decisioni dei policy maker delle aziende».

Al termine degli interventi, Piras ha espresso soddisfazione per l'unità di intenti emersa dalla tavola rotonda, che consente di proseguire lungo la strada tracciata dalla Fit-Cisl.

Nel pomeriggio è cominciato il dibattito congressuale, di cui daremo conto nelle pagine successive di questo giornale. Inoltre è intervenuto per un saluto Ignazio Ganga, Segretario generale della Usl Cisl Sardegna, il quale ha esordito ringraziando la Fit-Cisl per aver scelto l'isola come sede congressuale, dimostrando così attenzione alle problematiche locali nell'ambito dei trasporti: «I trasporti per la Sardegna sono un'importante infrastruttura dalla cui esistenza e dal cui funzionamento dipende la qualità della vita dei cittadini e della popolazione che d'estate raddoppia di numero», ha dichiarato. In questo senso continua la battaglia condivisa, di Fit e di Cisl, per il diritto alla mobilità dei Sardi, affinché non siano penalizzati dall'insularità.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Industry 4.0 e il lavoro nel prossimo decennio

Il focus del Sociologo Domenico De Masi su come cambieranno i tempi di vita e di lavoro



Qual è il futuro del mondo del lavoro? Se ne è parlato al secondo giorno di Congresso con il Sociologo Domenico De Masi, che ha tenuto un focus intitolato "Vita e lavoro nel prossimo decennio". All'interessante evento è seguito un breve dibattito con le domande di alcuni giovani della Fit-Cisl.

Il Professore ha presentato il suo punto di vista partendo da una serie di dati ma soprattutto da Industry 4.0, ovvero la "quarta rivoluzione industriale", che è già in atto. Grazie a sensori e connessioni wireless, questa nuova rivoluzione si associa a un impiego sempre più pervasivo di dati e informazioni, di tecnologie computazionali e di analisi dei dati, di nuovi materiali, componenti e sistemi totalmente digitalizzati e connessi (internet of things and machines, ossia l'internet delle cose e delle macchine).

Industry 4.0 è già arrivata anche nei tra-

sporti. Ad esempio nell'ambito del trasporto ferroviario già da anni c'è stata un'introduzione massiccia di tecnologia, come l'inserimento di treni che effettuano la diagnostica sull'infrastruttura i quali, transitando come normali treni sui binari, sono in grado, sostituendo il lavoro di migliaia di uomini, di monitorare lo stato di efficienza di centinaia di km di binari, linee elettriche e altri dispositivi in pochissime ore. Oppure il sistema controllo marcia treni, che è in grado di intervenire sulla marcia del treno al verificarsi di anomalie o potenziali situazioni di pericolo.

Così pure la totale automazione dei porti; navi, aerei, autobus, camion e auto a guida autonoma; il controllo remoto negli aeroporti e via elencando.

De Masi concorda con coloro che ritengono che la quarta rivoluzione industriale ridurrà i posti di lavoro in molti settori, tra cui i trasporti, e ritiene di conseguenza che cambierà in meglio la qualità del lavoro: «La crescita infinita è una presunzione degli esseri umani – ha affermato – stesso discorso vale per consumismo e urbanesimo». Secondo lo studioso la produttività non dipende dal numero delle ore lavorate ma dalla qualità del lavoro svolto. Prova di ciò sarebbero alcuni dati secondo i quali in Germania le ore lavorate pro capite sono 1.371, 1.482 quelle della Francia, 1.725 dell'Italia. Il Pil pro capite tedesco è pari a 48.042 euro, 42.719 quello francese, 35.865 il dato italiano. Il tasso di disoccupazione in Germania è del 3,8%, del 10% in Francia, del 12% in Italia.

Sulla base di tali presupposti De Masi ritiene che sia possibile, riducendo il numero delle ore lavorate, produrre nuovi posti di lavoro e quindi migliorare il tasso di disoccupazione. Il Sociologo ha anche lanciato una provocazione che va presa come tale: i disoccupati lavorino gratis in segno di protesta.

La Fit-Cisl invece valuta che, solo attraverso una seria riforma fiscale che vada a ridurre in maniera notevole l'incidenza delle tasse sul costo del lavoro, si possa avere un'inversione di tendenza.

Subito dopo alcuni giovani della Federazione hanno posto una serie di domande a cui il Sociologo ha risposto puntualizzando meglio il suo pensiero: «La disoccupazione è una tragedia – ha dichiarato – Protestare lavorando gratuitamente è una forma di libertà che potrebbe mettere in crisi le storture del mercato del lavoro. Penso che il sindacato anche in futuro non perderà il suo ruolo, perché il datore di lavoro vuole i lavoratori divisi e quindi deboli».

Quanto al reddito di cittadinanza, secondo il Sociologo sarebbe una soluzione rapida e mirata a chi ne ha realmente bisogno. I soldi si possono trovare ad esempio tagliando la spesa militare.

Secondo la Cisl, invece il reddito di cittadinanza non è una soluzione al problema della disoccupazione. «È populista immaginare che il lavoro sia diritto di pochi e il sussidio diritto di molti», ha dichiarato in più occasioni la Segretaria generale Annamaria Furlan.

*Giulia Dellepiane
g.dellepiane*

Privatizzazioni tra falsi miti e realtà dei fatti

La mattina del penultimo giorno la seconda tavola rotonda. Al pomeriggio la replica di Piras a chiusura del dibattito congressuale

La terza giornata di Congresso si è aperta con il dibattito. Alle 11 cambia lo scenario per la tavola rotonda sul tema: "Privatizzazioni delle aziende pubbliche dei trasporti. Effetti sulla riduzione del debito pubblico, sull'efficienza aziendale, sui lavoratori, sul Paese".

Alla giornalista, Stefania Pinna, il fischio per l'inizio del confronto, con un curioso quanto intrigante dilemma: è meglio il privato o il pubblico? Risponde, nella sua introduzione, il Segretario nazionale Salvatore Pellecchia, il quale parte dai risultati che il processo di privatizzazione delle aziende pubbliche, nei diversi comparti produttivi, ha prodotto dagli inizi degli anni '90 a oggi, con particolare riferimento al suo obiettivo centrale, che era il contenimento del debito pubblico. «Niente è più eloquente – premette – della crudezza dei numeri». Il rapporto debito pubblico/Pil era del 120% negli anni '90, prima delle privatizzazioni, mentre nel 2016 ha toccato il record del 132,6% (dati Eurostat): il secondo più alto d'Europa dopo la Grecia. Pellecchia precisa: «Le dismissioni, come emerge dal rapporto 2017 sul coordinamento della finanza pubblica della Corte dei Conti, la massima autorità amministrativa dello Stato, hanno determinato introiti lordi per 132 miliardi di euro in 24 anni, dal 1992 al 2016». Tradotto: una piccola goccia, che si è smarrita nell'immenso oceano del debito pubblico, pari a 2.260



miliardi di euro (dati di marzo 2017, certificato in continuo aumento), pur con i seri problemi che ha determinato sugli stessi fondamentali della nostra economia, in primo luogo con il ridimensionamento degli asset industriali e della platea dei lavoratori occupati. Basterebbero, in proposito, due esempi: la caduta verticale di Telecom e di Alitalia.

Il criterio di fare cassa con la cessione di aziende pubbliche ha prodotto solo risultati negativi. In primo luogo ha posto sempre i lavoratori in una posizione di "ostaggi" di queste situazioni. «Per queste ragioni - osserva Pellecchia - riteniamo che la politica di dismettere aziende di pub-

blica utilità, di proprietà dello Stato non sia la strada giusta da percorrere. Valutiamo, in proposito la annunciata quotazione in borsa del 30% di Freccie e Intercity una scelta che non ci convince per l'incidenza negativa che potrebbe determinare in contrasto sia con gli ambiziosi progetti, annunciati nel piano industriale del gruppo Fsi, sia con gli interessi del sistema Paese. Inoltre limiterebbe il trend degli investimenti sulle principali infrastrutture ferroviarie». «È necessaria - conclude Pellecchia - una correzione di rotta sulle privatizzazioni, atteso che l'esperienza ha dimostrato che non sono la panacea per tutti i mali. Inoltre bisogna porre come



priorità il “bene comune”, troppo spesso dimenticato, intervenendo sui modelli industriali per coniugare efficienza e competitività per il miglioramento della rete dei servizi».

Dopo Pellecchia, Stefania Pinna, passa la “palla” agli altri interlocutori. Il primo è Alessandro Rusciano, Direttore delle risorse umane di Anas. La domanda è quasi d’obbligo: come procedono i preparativi per il matrimonio con Fsi? Questa la risposta: «È una tappa di sviluppo, che perseguiamo da diversi anni, e che porterà alla crescita di sinergie tra due grandi imprese, in aree comuni: trasporti su ferro e su gomma». E per il lavoro? Rusciano ricorda, sotto questo profilo, che già un anno fa Anas avvertiva la necessità di ampliare l’attuale organico di mille nuove risorse, 900 tecnici da distribuire su strada nel territorio e 100 ingegneri progettisti. Si tratta di assunzioni necessarie, e non più rinviabili, per poter realizzare i definiti progetti di sviluppo di Anas.

Due le domande che la giornalista rivolge alla seconda

interlocutrice, Roberta Neri, Amministratrice delegata di Enav. Trascorso un anno dalla privatizzazione, quali risultati e quali prospettive? Neri ha affermato: «È la storia di un successo, anche per l’ottima sinergia che abbiamo sviluppato con le istituzioni, che ci hanno supportato in tutto il percorso. Nei primi giorni del mese di maggio la quotazione in borsa del titolo ha registrato un incremento del 19% rispetto al prezzo di quotazione, superiore a ogni nostra aspettativa, che porta il valore di mercato a oltre due miliardi di euro. Siamo l’unica azienda al mondo del comparto quotata in borsa con grandi po-

tenzialità e che controlla oltre due milioni di voli all’anno». Ed ha aggiunto: «Oggi esportiamo il know how del nostro personale nella prospettiva di un mercato con alti tassi di crescita e stiamo realizzando un piano di investimenti con l’obiettivo di essere tra i migliori e più avanzati provider europei».

L’Ad ha sottolineato il ruolo decisivo che le organizzazioni sindacali hanno svolto in tutte le diverse tappe della privatizzazione e ha ricordato l’accordo siglato lo scorso mese di agosto sulla parteci-

pazione preventiva dei lavoratori alla decisione delle scelte strategiche aziendali, fortemente voluto dalla Fit-Cisl: «Abbiamo così aperto la strada - ha concluso - a un nuovo modello di relazioni industriali, il primo in assoluto nel nostro Paese».

«Il nostro gruppo è una grande realtà europea - ha spiegato nel suo intervento Aniello Semplice, Ad di Trieste trasporti, azienda del gruppo Arriva - Opera in 14 paesi tra cui l’Italia e ha oltre 60 mila dipendenti». L’Amministratore delegato si è soffermato sugli aspetti che riguardano la liberalizzazione del trasporto pubblico lo-



cale italiano: «Ci sono troppe aziende piccole, con una flotta di mezzi più vecchia della media europea, che operano in un quadro di regole non sempre omogenee e in continuo mutamento. Inoltre fare le gare è troppo complesso tra ricorsi al Tar e contro-ricorsi al Consiglio di Stato».

In disaccordo con il punto di vista della Fit-Cisl espresso da Pellecchia si è detto Mauro Ghilardi, Direttore centrale risorse umane di Fsi: «Credo che le infrastrutture del Paese – ha dichiarato – debbano stare sotto il controllo pubblico, ma il mercato liberalizzato richiede regole diverse. In questo senso la quotazione in borsa di Frecce e Intercity potrebbe renderci più competitivi in Italia e all'estero. Pellecchia ha ragione a citare le aziende privatizzate che sono state gestite male, tuttavia secondo me la differenza non è tra pubbliche e private ma tra amministrate bene o meno».

«Inoltre – prosegue Ghilardi – la quotazione ci consente di attrarre capitali che in questo momento non possiamo chiedere al nostro azionista che è lo Stato».

Ed è il turno di Bruno Rota, dal 18 aprile Direttore dell'Atac di Roma, dopo sei anni alla guida, con successo, dell'Atm di Milano: «Pellecchia ha toccato dei temi molto alti – esordisce – su cui occorre riflettere. Le privatizzazioni hanno avuto grossi limiti: hanno disperso il patrimonio di alcune grandi aziende italiane a vantaggio di pochi che ci hanno fatto profitti, talvolta portando persino i capitali all'estero. Sono d'accordo che il mercato vada regolamentato altrimenti le gare sono un pretesto per fare qualsiasi cosa. Se poi osservassimo molte società che vengono a fare concorrenza da noi spacciandosi per private, vediamo che non sono tali, ma per lo più sono a capitale pubblico di qualche altro paese europeo». Infine Rota osserva che le aziende private possono pagare compensi più alti ai manager rispetto a quelle pubbliche.

L'ultimo intervento è quello del Presidente del Pd Matteo Orfini. La moderatrice Stefania Pinna lo stuzzica definendolo un

fermo oppositore alle privatizzazioni. «Dobbiamo porci una domanda – risponde lui – la privatizzazione genera sempre maggiore efficienza? Nella storia del nostro Paese questo assunto non sempre corrisponde a verità. Sovente, anzi, dobbiamo registrare l'esatto contrario. Ne consegue, anche se ci fermiamo alle sole categorie della logica, che non è vero che le privatizzazioni sono in sé una risposta all'esigenza di modernizzazione del nostro sistema economico». Da cui l'invito a procedere non su schemi ideologici, ma su analisi molto più serene.

«La dorsale di aziende pubbliche - prosegue Orfini - tiene in piedi la nostra economia, è utile e accresce il ruolo che il nostro Paese svolge nel grande scenario del mercato globale. Ne consegue che il ricorso alle privatizzazioni non sempre è giusto e valido, specie se motivate dalla necessità di fare cassa».

Quanto alla presunta utilità delle privatizzazioni per ridurre il debito pubblico, il Presidente precisa: «Ammonta a 2.260 miliardi di euro, anche per effetto delle politiche sbagliate e regressive di insopportabile austerità. Pensare che uno stock di privatizzazioni, che porterebbe alle casse dello Stato "qualche miliardo una tantum, sia in grado di dare una boccata d'ossigeno o addirittura di risolvere un debito pubblico di questa entità, anche in applicazione degli elementari calcoli matematici resterebbe una grandissima sciocchezza. In aggiunta si perderebbe il flusso costante dei dividendi e un pezzo del valore delle proprietà dello Stato».

«Abbiamo il dovere - conclude Orfini - di discutere, laicamente e senza fretta, di quando le privatizzazioni possono essere uno strumento industriale utile e di quando non lo sono».

Le conclusioni della tavola rotonda sono state tratte dal Se-

gretario confederale della Cisl Giovanni Luciano: «La Cisl non è contraria in linea di principio alle privatizzazioni, ma bisogna valutarne l'utilità – ha ribadito – Partiamo da un fatto: lavoro e impresa sono strettamente connessi tra loro. Noi tuteliamo il fattore lavoro, non in astratto, ma quanto fattore decisivo del successo dell'impresa, in qualunque comparto o settore operi. L'ampliamento dell'occupazione non si realizza solo facendo riferimento ai buoni principi. Servono, ma se non c'è l'azienda restiamo nel paradosso dell'utopia. Dobbiamo puntare, e la Cisl lo fa, a realizzare un sistema economico con imprese solide, efficienti e competitive. Non vediamo, in via di principio, una contrapposizione tra pubblico e privato, se entrambi marcano nella stessa direzione, che è quella del bene comune».

Nel consegue, secondo Luciano, che. «il punto sulle privatizzazioni è relativo al perché e al come questo processo viene realizzato. Relativamente al perché, vorrei sapere se lo scopo è comprare le Ferrovie greche e in generale investire più all'estero che in Italia. Quanto al come, va bene la sinergia positiva che l'incontro tra pubblico e privato può realizzare, ma questo può avvenire solo attraverso la predispo-



sizione di un severo e organico progetto industriale, di medio e lungo periodo, a cui deve conseguire l'individuazione di una governance che sia davvero in grado di dare compiuta realizzazione a quel progetto industriale. Una governance che abbia una visione chiara sugli obiettivi che è chiamata a raggiungere e che sappia coinvolgere attivamente tutti gli attori, a partire dalle risorse umane, per perseguirli. Ma soprattutto coinvolgendo il sin-

mocratico, che distingue e caratterizza l'identità della Cisl. La Segretaria si è anche complimentata con la Fit affermando: «Vedo più giovani, più delegati dai posti di lavoro, più immigrati, più donne, che parlano dei loro problemi, delle loro attese, delle loro speranze, che sono poi innestate nelle scelte politiche e strategiche di tutta la



dacato, che sa sempre trovare nel confronto e nella partecipazione dei lavoratori il punto di snodo, di mediazione e di convergenza tra interessi, sovente contrapposti».

La tavola rotonda è stata molto positiva, perché il Presidente del Pd ha espresso sintonia con la Fit-Cisl relativamente alle privatizzazioni. Auspichiamo che questo significhi una rapida inversione di tendenza da parte del Governo.

Nel pomeriggio è proseguito il dibattito congressuale. Inoltre la Segretaria confederale della Cisl Giovanna Ventura è intervenuta per un saluto. Ventura ha evidenziato l'importanza dei congressi, perché consentono la più ampia, libera e convinta partecipazione, ad ogni livello, dei nostri iscritti. Sono una straordinaria opportunità per incontrarsi, per discutere, per dare senso compiuto al metodo de-

Confederazione».

A conclusione del dibattito congressuale è intervenuto il Segretario generale della Fit-Cisl Antonio Piras per la consueta replica, che riportiamo nel box qui accanto.

Dopo Piras è intervenuta la Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan, le cui considerazioni sono riportate nell'articolo successivo a questo.

Il terzo giorno di Congresso si è quindi concluso con le votazioni per l'elezione del nuovo Consiglio generale e del Collegio dei sindaci e dei Proviviri.

Giovanni Contena

La replica al dibattito del Segretario generale

Antonio Piras ha esordito esprimendo soddisfazione per gli interventi al Congresso «piuttosto numerosi e molto interessanti, che hanno contribuito a precisare la nostra filosofia e le scelte che la Fit dovrà assumere per meglio affrontare le grandi sfide che attraversano il nostro orizzonte». «Stiamo vivendo un ottimo Congresso – ha chiosato il Segretario generale – a conclusione di un lungo e intenso percorso, che ha preso le mosse nei luoghi di lavoro, a partire dalla metà dello scorso gennaio, coinvolgendo decine di migliaia di nostri associati, nelle diverse istanze in cui si articola la nostra organizzazione».

Piras ha poi fatto esplicito riferimento alla scelta del Congresso di puntare a superare l'attuale frammentazione dei fondi integrativi di previdenza, per assicurarne una maggiore efficienza e per aumentarne la capacità di stimolare e sostenere la crescita dell'economia reale italiana.

Sulle privatizzazioni il Segretario generale ha confermato che la Fit non è pregiudizialmente contraria, purché si realizzino su regole chiare e sulla esplicita previsione di clausole sociali certe. Vede, in proposito, come una vistosa contraddizione lo scorporo di Freccie e Intercity dal gruppo Fsi, che lascia aperte troppe distorsioni e limiti, che la Federazione contrasterà in ogni sede.

Quanto alla composizione del Consiglio generale, Piras ha espresso soddisfazione per la decisione di aumentare la presenza di giovani, donne e immigrati.

Non poteva mancare un riferimento alla formazione: «Intensificheremo e amplieremo il nostro impegno, anche con una particolare attenzione a favore dei nostri sindacalisti che operano nelle sedi europee, perché sono lì che vengono assunte le grandi decisioni che impattano sul nostro Paese. Così come continueremo ad allargare i nostri investimenti nelle risorse umane e nel dotare la nostra organizzazione di nuove sedi, da localizzare all'interno degli ambienti di lavoro».

Infine, a nome di tutto il Congresso, il Segretario generale ha rivolto un caloroso ringraziamento per il grande impegno che la struttura di via Musa ha profuso, ad ogni livello di responsabilità, per la migliore riuscita dei lavori congressuali.

Furlan: «I trasporti sono uno snodo decisivo per la crescita del Paese»

L'intervento della Segretaria generale della Cisl all'XI Congresso nazionale della Fit



«Avete sviluppato un confronto di grande spessore politico e strategico, alimentato da cuore e passione, dalla paziente e lucida ricerca per trovare le soluzioni adeguate per rispondere ai bisogni e alle esigenze che questo vostro mondo esprime, nella consapevolezza che i trasporti sono uno snodo fondamentale per imprimere una svolta decisiva alla crescita economica e sociale del nostro sistema Paese», è l'esordio dell'intervento, molto articolato, della Segretaria generale della Cisl, Annamaria Furlan all'XI Congresso nazionale della Fit-Cisl.

Nelle sue riflessioni, un passaggio lo ha dedicato allo scenario internazionale, nel quale vede con preoccupazione tanti focolai di «una guerra a pezzi», che agitano numerose aree del pianeta nell'inquiete-

tante silenzio delle istituzioni internazionali, a partire dall'Onu: «Ogni paese decide scelte di pace o di conflitto e il nostro Mediterraneo si è trasformato in un grande lago, dove si intrecciano speranza e disperazione. La stessa Unione europea appare troppo chiusa nel suo fortino, anche se è ormai ineludibile l'esigenza di regolare i rapporti con la Russia e, al di là dell'oceano, con gli Stati Uniti,

dopo il tifone provocato dall'avvento di Trump».

Secondo la Segretaria generale, la Cisl è di fronte a uno scenario planetario che inquieta e, al tempo stesso, sprona a iniziative coraggiose perché non possiamo restare alla finestra di fronte a processi che rischiano di compromettere un futuro di pace, che è un bene troppo prezioso, come hanno insegnato i saggi pionieri che hanno dato vita allo stesso processo di integrazione del vecchio continente.

Per salvaguardarla, la stessa Unione, a sessant'anni dalla sua istituzione, deve ritrovare il suo percorso virtuoso: «Lo abbiamo ribadito nel nostro manifesto – ha chiosato Furlan – presentato al summit a Roma di fine marzo. La Cisl, anche in quella circostanza, ha insistito sull'urgenza di un colpo d'ala, capace di riaprire l'orizzonte dell'integrazione economica e poli-



tica per risollevare il nostro continente e offrire nuove prospettive alle generazioni future lungo precise direttrici: crescita, competitività, lavoro, integrazione, solidarietà, rafforzamento del modello sociale, partecipazione e valorizzazione dei corpi intermedi, a partire dal coinvolgimento delle organizzazioni sindacali. Sono scelte, peraltro, in grado di arginare l'onda dei nazional populismi che hanno trovato nei palletti rigidi che frenano il processo di crescita il terreno melmoso del loro radicamento. Prosciugare questa palude presuppone appunto un forte cambio di passo, che deve passare nella stessa coraggiosa revisione dei Trattati, per ridisegnare un quadro strategico per una crescita inclusiva e per ripristinare la fiducia dei lavoratori e dei cittadini nel progetto europeo».

Ma i populistici, osserva, sono ben presenti anche qui in Italia e sono «nemici feroci delle lavoratrici e dei lavoratori». La Segretaria generale cita ad esempio la vertenza Alitalia: «Conoscete benissimo com'è andata la vicenda – ha spiegato Furlan – Ma merita rifletterci sopra. Abbiamo siglato il preaccordo con una mediazione molto efficace, che correggeva alla radice l'impostazione penalizzante dei vertici aziendali. Inoltre abbiamo persuaso gli azionisti a coprire il buco di 2 miliardi di euro e a investire un altro su quello che produce ricchezza, perché non possiamo competere con le low cost. Abbiamo anche impegnato il Governo a creare le condizioni perché la competizione tra le imprese non penalizzi Alitalia. Inoltre l'azienda chiedeva 3mila esuberanti e un taglio del 30% del costo del lavoro del per-

sonale viaggiante: li abbiamo ridotti a 800 esuberanti e una sforbiciata dell'8% ai salari ma solo per il tempo necessario ad Alitalia per riprendersi. Tuttavia dopo qualche ora dalla firma del preaccordo si è scatenata la tempesta populista, tutta in salsa italiana: all'interno dell'azienda e all'esterno, coinvolgendo persino trasversalmente le stesse forze politiche, in un delirio davvero incomprensibile, nella convinzione che l'unica via d'uscita fosse la nazionalizzazione, che invece è vietata dalle regole europee. Il risultato è stato il commissariamento.

Non ho mai immaginato che il ricorso al

fianco dei lavoratori e seguono con grande attenzione la vicenda, anche perché non è detto, come ci insegna l'esperienza, che il commissariamento porti inesorabilmente alla chiusura di Alitalia».

Furlan ha poi ricordato i tanti positivi risultati che la Cisl ha raggiunto recentemente, ad esempio la vertenza scuola, lo sblocco del contratto per il pubblico impiego e l'intesa con il Governo sul complesso tema delle pensioni. Ma l'impegno della Cisl va avanti: «Insistiamo decisamente su una profonda riforma del fisco – ha dichiarato la Segretaria generale – che liberi risorse per superare l'attuale stagnazione della

domanda interna. Renderemo più incisivo il nostro impegno a sostegno dei fondi contrattuali per la previdenza integrativa e per la dignità nel lavoro, che non è il privilegio di pochi rispetto all'ondata populista, che dobbiamo arginare, dei sussidi diritti di tutti, e continuiamo a lavorare al rafforzamento del nostro modello di organizzazione sindacale partecipativa e inclusiva».



referendum fosse una scelta giusta, perché votare sì o no sull'esistenza di un'impresa non è sensato, è complicato da spiegare e non tiene conto, per esempio, dell'opinione di chi lavora nell'indotto. Tuttavia la necessità di salvaguardare l'unità del mondo sindacale ci ha portato a quel percorso, con conseguenze davvero pesanti. Abbiamo perso, ma io sono contenta delle nostre scelte, altrimenti oggi avremmo la responsabilità di quello che è successo, cosa che altri non possono rivendicare. Dopo il referendum i populistici sono spariti, noi invece no, non abbandoniamo il campo. La Fit e la Cisl restano a

Furlan conclude con un riferimento alla Cisl: «che vogliamo come una casa aperta a tutti i nostri iscritti, trasparente e sempre attenta alle loro esigenze. Sarà il nostro congresso confederale poi a definire linee e conseguenti strategie per attestare la nostra organizzazione nelle frontiere più avanzate delle necessarie riforme da attuare nel nostro Paese. Con una priorità: un vera politica attiva del lavoro, perché i giovani siano veri protagonisti del loro e del nostro futuro».

Giovanni Contena

Il dibattito congressuale

Pubblichiamo gli estratti degli interventi di Segretari, dirigenti e delegati all'XI Congresso nazionale

Progettare il futuro remando tutti nella stessa direzione

Di Christian Tschigg

*Responsabile
Coordinamento giovani
Fit-Cisl*



Se vi chiedessi di dirmi che cosa rappresenta il futuro per voi, le risposte sarebbero diverse. Chiediamo alla Treccani: per futuro intendiamo ciò che, rispetto al presente, deve ancora avvenire. Dal nostro presente, dunque, dipende il futuro.

Troppo spesso sento dire che i giovani sono il futuro. Il concetto corretto è che sono il presente e che saranno il futuro. Pensare al futuro significa rischiare, battere territori scon-

sciuti, sfidare angosce e ansie, immaginare il nuovo e progettare. In momenti di crisi è la migliore cosa da fare. Occorre innanzi tutto progettare un'unità interna a noi per essere più forti e creare le giuste alleanze, per uscire da questa crisi che continua ad attanagliare il Paese. Dobbiamo accettare l'avanzamento tecnologico e diventare parte attiva del cambiamento; sviluppare un modello del lavoro con garanzie salariali che assicurino un tenore di vita di buon livello, strettamente connesso alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente; rilanciare un nuovo

modello contrattuale partecipativo per valorizzare il lavoro e il ruolo del sindacato.

Realizzare "ponti" anche con i sindacati esteri per essere ancora più incisivi e perché direttive europee vengano formulate nell'interesse dei lavoratori.

Ideare forme di tutela per i precari, di inclusione nel sindacato a tutela di coloro che oggi non riusciamo a rappresentare, spazi per donne, giovani, immigrati e altre minoranze.

La crisi occupazionale ha sconvolto tutta quanta la fascia medio-debole; di sicuro quelli

maggiormente coinvolti sono i giovani, che non vengono valorizzati né sollecitati. Posso dire con orgoglio che la Fit ha fatto, in proposito, grandi passi avanti in controtendenza grazie all'istituzione del coordinamento giovani. È in questo sindacato che mi riconosco come giovane, lavoratore, sindacalista.

Il modo migliore di predire il futuro è realizzarlo, con coraggio e determinazione, remando sempre tutti insieme nella stessa direzione. E non temiamo le sfide perché ognuna rappresenta non uno scoglio, ma un'opportunità per crescere.

Femminilizzazione del lavoro: è veramente alle porte?

Di Francesca Di Felice

*Responsabile
Coordinamento donne
Fit-Cisl*



Tra i tanti contributi mi ha colpito quello del Professor Domenico De Masi nella sua previsione di femminilizzazione del mondo. Non so quante volte ho sentito queste espressioni. Che sia la volta buona? Una cosa è certa: il progetto politico portato avanti dalla Segreteria nazionale ha prodotto importanti risultati di cui beneficeranno i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti.

Il Coordinamento donne in questi ultimi anni si è trasformato attraverso un cambiamento culturale coinvolgendo l'intero quadro dirigente della Fit. È stata data l'opportunità alle sindacaliste di poter elaborare idee e progetti che riguardano lavoratrici e lavoratori e che sono stati realizzati in collaborazione con i Coordinatori nazionali delle aree contrattuali. Il tutto seguendo una vera mission che si ricollega al tema di oggi "Tutelare la persona nel lavoro che cambia", che caratterizza da tempo l'impegno di ogni dirigente della Fit.

Attraverso la contrattazione abbiamo migliorato le risposte ai bisogni emergenti dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti con l'introduzione di maggiori interventi di welfare contrattuale: adesione generalizzata ai fondi di previdenza complementare, assistenza sanitaria integrativa, sostegno familiare sia economico sia per agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

La nuova sfida è di fare altrettanto a livello locale, con la contrattazione aziendale per rispondere sempre di più ai bisogni specifici dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti,

che si traducono nell'avere più tempo libero, per se stessi e per le persone care, lavorando meno tempo e, a questo punto, creando anche più occupazione. Tale tesi potrebbe sembrare banale, e allo stesso tempo di difficile realizzazione, rispetto al sistema produttivo e contrattuale a cui siamo abituati. Eppure siamo chiamati a una profonda riflessione su questi temi che non riguardano strettamente la condizione lavorativa, ma si riflettono sulla dimensione sociale di ogni lavoratore e che conducono alla tutela e alla cura della persona.

La rete sindacale della Fit comincia a prendere forma

Di Luigi Mansi

*Responsabile
Fit International*



La Fit è aderente a due importanti organismi internazionali di settore: Itf con sede a Londra e la sua filiale europea Etf con sede a Bruxelles. Noi siamo più coinvolti in Etf per le decisioni che vengono prese in Europa e che ricadono direttamente su di noi. Rappresenta 4 milioni di lavoratori dei trasporti e 250 sindacati provenienti da 41 paesi.

Fino a qualche anno fa le attività internazionali venivano sostanzialmente svolte per la

nostra Federazione dai marittimi, che da sempre hanno valorizzato e riconosciuto l'importanza di tali rapporti. La scelta della Fit è stata di mettere a sistema e strutturare e coordinare le persone e le partecipazioni.

In quest'ultimo anno i frutti di questa attenzione si sono cominciati a vedere. Infatti, con il supporto costante del Segretario generale Antonio Piras, abbiamo inserito nei vari organismi direttivi delle Sezioni nostri rappresentanti. La settimana scorsa si è svolto il Congresso Etf a Barcellona e la nostra delegazione si è distinta ed è stata molto attiva nei la-

vori e nel continuare a coltivare i rapporti con i colleghi europei. Lo stesso Piras è stato eletto nell'Esecutivo Etf, organismo molto importante per la parte politica.

Stiamo creando una rete di "sindacati amici" con accordi di cooperazione. Tra i tanti compiti che abbiamo: far conoscere al meglio la complessa macchina europea; attivare nelle aziende i Cae e renderli sempre più funzionali per i lavoratori. Puntiamo anche a coinvolgere più giovani e donne.

In sintesi vogliamo esserci per contare e per

far sì che questa Europa non continui a emanare direttive e regolamenti che penalizzino il settore trasporti. Al contrario vogliamo un'Europa più sociale e un mercato dei trasporti con condizioni più eque e nel quale non vi siano più disuguaglianze salariali e il costante dumping della concorrenza.

Uniti si vince sempre (e le donne lo sanno)

Di Rossella Tavolaro

*Responsabile
Coordinamento donne
Fit-Cisl Toscana*



"Fare insieme paga". Nella mia breve esperienza ho la certezza che solo facendo squadra per conseguire un obiettivo condiviso si ottengono risultati importanti.

La Fit è sempre stata attenta ai giovani e si è posta l'obiettivo di dare loro voce e rappresentanza. Spetta adesso a noi ridare loro il sogno. Dico questo perché mi ha molto colpito il discorso fatto dalla nostra segretaria Anna Maria Furlan durante un convegno sull'alternanza scuola la-

voro. Nel dibattito è emersa incertezza e rassegnazione. Mi ha fatto riflettere e credo fermamente che questo compito, di ridare loro la fiducia, spetti a noi. Serve intraprendere politiche attive e avvicinare i giovani al mondo del lavoro e al sindacato. Un obiettivo che la Fit nazionale si è posta tramite il progetto/servizio "Il Faro", un canale di incontro tra domanda e offerte di lavoro nei trasporti.

Ringrazio il Coordinamento donne Fit nazionale per l'ottimo lavoro svolto. Ha rafforzato il ruolo dei coordinamenti, anche a livello regionale, rendendoli organismi sempre più a supporto della contrattazione e

della partecipazione attiva ai tavoli di trattativa. È doveroso sottolineare che sempre più donne si stanno affermando all'interno della nostra organizzazione. Nel Congresso della Fit Toscana 7 donne sono state elette nel consiglio generale e una a far parte della Segreteria.

Il percorso congressuale è stato ricco di soddisfazioni. Sono stata eletta Responsabile della Sas aziendale dell'Anas per il compartimento della Toscana e Responsabile del Coordinamento donne della Fit Toscana.

Il difficile e meraviglioso lavoro nella trattativa per il rinnovo

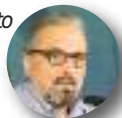


contrattuale Anas 2016/2018, atteso da sei anni, ha portato a risultati eccezionali sia sul piano economico che delle tutele e del welfare. E ora, affinché Anas possa svolgere il suo ruolo, è indispensabile un piano di assunzioni qualitativo e quantitativo adeguato alle sfide e ai bisogni che si presenteranno. Ben venga l'integrazione di Anas con il gruppo Fsi, purché l'azienda mantenga la sua autonomia e non si snaturino le figure professionali.

Ccnl logistica, trasporto merci e spedizione: è tempo di concludere la trattativa

Di Stefano Rivola

*Coordinatore Autotrasporto merci – Logistica
Fit-Cisl Emilia Romagna*



Chiedo un'azione più propulsiva per la chiusura della trattativa in merito al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro della logistica, trasporto merci e spedizione. Tale ccnl è scaduto il 31 dicembre 2015 e da allora la Fit nazio-

nale sta portando avanti con determinazione una vertenza che è molto complicata a causa della spaccatura tra le parti datoriali. Ne deriva che i tavoli sono ben tre: quello di Confetra, quello dell'autotrasporto, che include Anita, Fedit e Unatras (quest'ultima associazione a sua volta ingloba Conftrasporto, Sita-Cna e Confartigianato), e il tavolo della cooperazione, con le sigle Legacoop, Confcooperative e Agci.

Solo Confetra conferma, come del resto ha sempre sostenuto, di essere pronta a trattare tutto il rinnovo in-

sieme alle altre associazioni datoriali, perché l'obiettivo è sempre quello del ccnl unico di filiera, cioè un ccnl comprensivo di tutti gli ambiti: non solo la spedizione, l'autotrasporto e la logistica, ma anche il mondo degli appalti.

Anche l'autotrasporto non ha mai abbandonato del tutto l'idea di un ccnl unitario.

Tuttavia alcune parti datoriali fanno ancora fatica a comprendere che avere un sistema di regole certe è anche nel loro interesse: solo così potranno competere ad armi pari in un mercato che è stato liberalizzato in maniera scriteriata.

Da questo punto di vista è

anche molto importante il lavoro di Fit International che sta facendo lobbying per cambiare le regole europee. Oggi queste normative sono come una rete a maglie larghe che non riesce a fermare pratiche dannose e ingiuste come il dumping attuato dalle cosiddette letter-box companies, aziende che hanno fittizie residenze all'estero per pagare meno tasse e dare meno tutele ai lavoratori.

Anche per questo è importante che la nostra Federazione continui nel suo impegno di far applicare il giusto contratto di settore.



Formazione: il corso lungo è un punto di partenza

serio di fare gruppo, mettendo a confronto modi di essere, di comportarsi, di discutere a viso aperto sulle questioni che ci venivano proposte. Senza perdere di vista il fulcro costante di riferimento alla realtà del sindacato e in particolare alla nostra Fit-Cisl, alla sua peculiare identità e alla sua complessa articolazione organizzativa.

Ma non solo, nel senso che la linea direttrice del processo formativo ci spingeva a esplorare le caratteristiche e le specifiche conoscenze che deve avere un sindacalista. Negoziare, contrattare presuppone

la capacità di conoscere i fondamentali dell'economia, del diritto del lavoro, delle dinamiche della società, con le sue luci e le sue ombre. Ho potuto quindi acquisire le necessarie competenze per affrontare le tante questioni che si pongono in un tavolo negoziale, dove sovente le controparti sono particolarmente agguerrite, a difesa degli interessi delle aziende, i quali possono anche essere in netto contrasto con quelli dei lavoratori che un sindacalista deve sempre tutelare, individuando con lucidità e determinazione gli obiettivi da perseguire.

Il punto di partenza è preciso:

spostare sempre in avanti, e in coerenza con i nuovi bisogni che il mondo del lavoro esprime, la linea rivendicativa per migliorare appunto le condizioni dei lavoratori. Il mio processo di crescita come sindacalista, peraltro, non si è esaurito con il corso lungo, che mi ha aperto la necessità di inserirmi in una visione di formazione continua per acquisire e affinare le competenze necessarie per governare il presente e per costruire il futuro.

Di Andrea Mascitti

Fit-Cisl Abruzzo



Otto mesi intensi quelli del corso lungo. Sono molto orgoglioso della straordinaria opportunità che l'organizzazione mi ha offerto; per me è un'esperienza davvero importante, che ho vissuto con grande intensità, al netto di un impegno costante e, in certi momenti, perfino gravoso.

Ho imparato i meccanismi per scoprire e realizzare un modo

Più welfare, meno tasse e riprogettare il sistema aeroportuale

Di Mauro Carletti

*Dipartimento nazionale
Trasporto aereo*



Vorrei fare una riflessione sul welfare. Bisognerebbe garantire un sistema universale di ammortizzatori sociali e di tutele, fondato sul principio che il lavoro va difeso e non reso più facilmente eliminabile in caso di difficoltà. La questione centrale dei prossimi anni sarà dunque quella di garantire forme universalistiche di protezione che non concepiscano più il welfare come una mera voce di costo, ma come un canale privilegiato per creare va-

lore umano, economico e sociale.

Non è più rinviabile un intervento finalizzato alla riduzione delle aliquote Irpef sostenendo la famiglia, alla riduzione delle imposte sul lavoro, al contrasto dell'evasione fiscale, alla semplificazione del sistema tributario al fine di allargare la base imponibile.

Parlando di trasporto aereo, giova ripetere che è una realtà industriale, caratterizzata da profonde e frequenti turbolenze esogene, che si collocano nel sistema paese ove indirizzo politico, strategia e regolazione appaiono quantomeno carenti e sicuramente in grave ritardo

rispetto a un contesto di esasperata competizione interna e internazionale. Con queste premesse, lo stesso salvataggio di Alitalia rischia di non trovare un adeguato posizionamento di mercato in grado di determinarne il consolidamento e il rilancio.

La rete degli aeroporti non fa sistema ed è foriera di disconomie diffuse, mentre società di servizi aeroportuali si muovono su un terreno arido e in numero eccessivo.

Il trasporto aereo, e i trasporti in generale, ha bisogno d'interventi attivi in favore della crescita e di una cabina di regia volta a favorire la progettualità

di una politica unitaria nei trasporti. Inoltre, attraverso la via legislativa, occorre riconsiderare ruoli e 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.



Siamo un sindacato nuovo che fa educazione civica

Di Paolo Panchetti

Fit-Cisl Toscana



Siamo orgogliosi e convinti che questo congresso sia un'opportunità per rimarcare la centralità della famiglia e dell'individuo, insieme alla dignità del lavoro.

Partiamo dalle privatizzazioni, argomento molto delicato. Interagisce, con la sensibilità di tutti noi e crea apprensione in tantissimi lavoratori. Lo slogan "aumentare la concorrenza per diminuire i prezzi delle prestazioni e/o delle tariffe" sulla carta suona bene ma troppo

spesso non funziona; non realizza affatto migliori condizioni per i consumatori e induce frustrazione e preoccupazione nei lavoratori.

Ne è un esempio il processo di privatizzazione di Fsi. In proposito alcuni mesi fa l'Ad ha presentato alla stampa un piano di sviluppo decennale da circa 94 miliardi di euro, propositivo solo ai fini aziendali e apparentemente senza ritorni, in tempi certi, per il Paese e per la sua crescita. Un piano che prevede forti investimenti all'estero.

In Italia mancano programmi di investimento per la manutenzione delle strade, dei ponti, per un nuovo piano di

sviluppo della rete ferroviaria che possa mettere in connessione tantissime aree del territorio. Perché non si comincia a investire partendo da qui? Inoltre, perché quotare Freccie e Intercity, mettendo a rischio di fallimento Trenitalia? È una linea da contrastare con la mobilitazione e con azioni forti.

Sulle infrastrutture è necessaria una legge ad hoc. Nel Paese ci sono tantissimi esempi negativi e non possiamo più permettere che un'opera, di interesse nazionale o regionale, sia bloccata da un piccolo Comune che pone il veto e affossa il Paese.

Appreziamo il cambiamento e

l'organizzazione che la Fit ha portato avanti, che hanno consentito di crescere sul piano associativo, aumentando credibilità e rapidità nelle scelte da compiere. Siamo un sindacato nuovo che fa educazione civica, come conferma il concorso Sono Stato io, attento a quello che lo circonda, che sa analizzare i propri limiti, ma che non si arrende e riparte senza guardarsi indietro.

La Cisl unisce le migliori energie e risolve i problemi

Di Alfonso Langella

*Segretario generale
Fit-Cisl Campania*



Nel nostro percorso congressuale regionale abbiamo puntato con successo a un forte coinvolgimento dei giovani, delle donne e degli immigrati, che ha offerto un'immagine



molto coesa della nostra organizzazione, la quale si è poi riverberata sulla nostra attività, con un robusto rafforzamento delle iniziative, in continuità con il nostro ruolo di coinvolgimento attivo dei nostri iscritti. Proseguiremo lungo questa strada anche per rendere più incisiva la contrattazione integrativa nelle aziende e sul territorio, sempre più convinti che questo sia il terreno sul quale misurare la nostra capacità di dare risposte alle esigenze e ai bisogni della nostra categoria, in una visione sempre più inclusiva, nel contesto di un profondo processo di cambiamento che investe il mondo del lavoro e i nostri assetti sociali. Un processo che dobbiamo essere capaci di in-

tercettare e di governare.

Vogliamo essere un forte punto di riferimento, una casa di vetro trasparente, aperta alle nostre componenti e nella quale i nostri iscritti, che sono sempre al centro del nostro impegno, trovino ogni opportunità di apertura per essere davvero protagonisti dei processi di cambiamento.

In un momento, come quello che stiamo vivendo, dove cerchiamo di inserirci nuove forze di mediazione, dobbiamo ribadire con le nostre iniziative sul terreno concreto che, sulle questioni del lavoro, l'unico capace di mediare è il sindacato. È la Cisl che unisce le migliori energie, che ha idee e proposte chiare per affrontare e risolvere i problemi.

Noi come Fit facciamo parte di questa realtà. La vogliamo sempre più forte ed efficace, contribuendo con la nostra capacità di fare squadra, gruppo fortemente coeso, anche attraverso una guida centrale, la nostra Segreteria nazionale, saggia e sicura, per dare continuità al processo di profondo adeguamento dei nostri comparti in Campania.

Gli importanti risultati che abbiamo raggiunto ci spronano a intensificare la nostra azione per conseguire più avanzati traguardi, in perfetta coerenza con le nostre scelte strategiche.

I giovani sono parte attiva del cambiamento e la Fit è con loro

Di Mario Morganti

*Responsabile
coordinamento giovani
Fit-Cisl Calabria*



Da giovane non posso che parlare dei giovani, del fatto che sono costretti a ripiegare su lavori poco qualificanti oppure ad andare all'estero a cercare fortuna.

Sebbene infatti l'Istat certifichi un calo costante della disoccupazione giovanile (a marzo nella fascia d'età 15-24 anni ha raggiunto il 34,1%, ai minimi da 5 anni), resta comunque il doppio di quella europea, che

nello stesso mese è pari al 17,2, mentre la media dell'Eurozona (l'insieme dei paesi che adottano l'euro) è pari al 19,4%.

L'Italia può e deve fare molto di più per i suoi giovani. Si sono rivelate poco efficaci iniziative italiane come il Jobs Act e piani europei come Garanzia giovani. Il primo è la riforma del diritto del lavoro attuata dal Governo Renzi e che ha cancellato le tutele dell'articolo 18 con la promessa di aumentare i posti di lavoro, togliendo vincoli alle aziende e diritti ai lavoratori. Garanzia giovani

invece è un'iniziativa che prevede l'erogazione di finanziamenti europei ed italiani insieme in politiche attive di orientamento, istruzione e formazione e inserimento al lavoro, a sostegno dei giovani che non sono impegnati in un'attività lavorativa, né inseriti in un percorso scolastico o formativo (Neet - Not in Education, Employment or Training). Al contrario la Cisl ha fatto molte proposte valide e la Fit ha lavorato moltissimo, ad esempio siglando accordi che hanno consentito nuove assunzioni in Ferrovie dello Stato

Italiane e in Anas.

Ma non solo. La nostra Federazione va oltre e fa più spazio ai giovani anche negli organismi statutari, così come fa la Cisl. Cito come esempi lodevoli l'inserimento di quote minime di candidature al Consiglio generale e la costituzione del Coordinamento giovani. Nella mia regione, la Calabria, ne sono stato eletto responsabile.

I giovani vogliono essere parte attiva del cambiamento, protagonisti di tutte le attività del sindacato: i fatti dimostrano che insieme alla Fit e dentro la Fit possono esserlo.

Finanziamo la cooperazione internazionale dell'Iscos con l'8 per mille

Di Massimo Fichera

Fit-Cisl Lazio



In questo congresso, e la relazione lo ha posto in chiara evidenza, resta sullo sfondo una particolare attenzione al contesto internazionale e ai drammatici avvenimenti che investono i paesi del cosiddetto terzo mondo, con i devastanti effetti in Africa, che trovano riscontro nelle quotidiane vicissitudini dei flussi migratori che attraversano il nostro Mediterraneo.

Non voglio richiamare gli scenari impietosi che ci colpi-

scono, quanto fare riferimento al mio impegno come volontario dell'Iscos, l'istituto della Cisl, al quale la Fit assicura un costante sostegno, che grazie a una ventennale esperienza nelle aree più desolate del mondo - operiamo in oltre trenta paesi - è capace di alimentare la speranza, attraverso un incisivo impegno a fianco delle componenti locali, con progetti di cooperazione attiva sotto il profilo economico e civile. Con una caratteristica che ci distingue: siamo anche missionari sindacali perché, là dove operiamo, innestiamo la necessaria cultura per affermare il ruolo popul-

sivo della organizzazione sindacale, per rompere le incrostazioni del passato e per impegnare tutte le possibili energie per stimolare, con la tutela dei diritti dei lavoratori, un vero modello di sviluppo che abbia davvero al centro la dignità delle persone.

Sono importanti l'accoglienza e la solidarietà. Lo è altrettanto il nostro impegno diretto, nella migliore tradizione della Cisl, nelle realtà peculiari di tanti paesi, condannati alla povertà e a condizioni impossibili di esistenza. È possibile invertire questa prospettiva. E oggi abbiamo un'occasione in più per rendere più forte la nostra ini-

ziativa: siccome siamo impegnati nella dichiarazione dei redditi, invito a non perdere l'occasione di utilizzare la destinazione dell'otto per mille a favore dell'Iscos. È il modo di sostenerne i progetti operativi, attraverso i quali mettiamo la nostra firma per creare, in tante realtà dove è molto difficile persino sopravvivere, le condizioni per una seria prospettiva di crescita economica e civile. Un esempio: in Africa sono sufficienti 20 euro per cambiare una vita.

Da carrozzone ad azienda che fa utili: la parabola di Fsi

Di Simone Francioni

Responsabile

Coordinamento giovani

Fit-Cisl Toscana



Dieci anni fa il gruppo Fsi era un'azienda in perdita, con difficoltà economiche e gestionali, alla stregua di un "carrozzone". Negli anni, grazie anche al sindacato e ai sacrifici dei lavoratori, il gruppo si è rimesso in moto diventando un dealer prestigioso che fa utili, ambito per le opportunità che offre da tanti giovani che cercano lavoro.

Oggi Fsi è un'azienda florida, fattura 9 miliardi di euro, con un utile di 800 milioni. Ha,

quindi, straordinarie opportunità e risorse per sviluppare gli investimenti che consentano un profondo ammodernamento di tutto il comparto, necessario per imprimere velocità ed efficacia alla crescita del sistema Paese e per dare risposte alle crescente urgenza di ampliare la platea di nuova occupazione, in particolare a favore dei giovani. Più, quindi, che parlare di privatizzazione, che non porta da nessuna parte e che anzi compromette la stessa tenuta straordinaria nella competizione di mercato del gruppo, ritengo utile riflettere sul ruolo che le Ferrovie hanno svolto

nella storia economica e sociale del nostro Paese.

Non credo di essere appannato dalla visione un po' utopica delle locomotive. Ho ben chiaro, infatti, quanto le stesse abbiano influito, anche nei tempi recenti, a determinare le condizioni per un forte radicamento del processo di innovazione, che ha attraversato e attraversa i nostri assetti produttivi e a facilitare la stessa integrazione politica dell'Italia. Mi ha sempre appassionato, fin da bambino, il fascino misterioso e invitante del treno, che forse ha perfino condizionato il mio approdo in Fsi. Ho una certezza, con tutta la Fit:

abbandonare il vecchio sentiero virtuoso, di servizio pubblico per una mobilità ordinata ed efficace e snodo che facilita la crescita sociale ed economica, per inseguire fantasiose proiezioni nell'orizzonte della globalizzazione, non è la "missione" delle Ferrovie. Sono nate e devono continuare a essere, per avere successo, al servizio delle nostre comunità, pur se in un contesto armonico di integrazione europea.



Contrattazione e riforma fiscale come possibili riposte alla disoccupazione

Di Bruno Verco

*Segretario regionale
Fit-Cisl Lombardia*



Vorrei suggerire tre spunti di riflessione. Il primo è l'azione sindacale: nonostante quello che pensano i nostri detrattori, persone "contro" a prescindere, tanto di buono continua a venire dal sindacato. Ci sono numerosi

esempi di dirigenti e delegati che portano avanti azioni spesso forti, volte a tutelare i lavoratori, soprattutto i più svantaggiati. Ad esempio la Fit-Cisl in molti rinnovi contrattuali ha rafforzato la clausola sociale, ha escluso l'applicazione del Jobs Act in caso di cambi di appalto, ha inserito l'adesione generalizzata ai fondi pensione soprattutto a vantaggio dei giovani, che sono i pensionati di domani, in modo da garantire loro una vecchiaia dignitosa qualunque cosa accada al primo pilastro pensionistico.

Menzionavo le persone contro a prescindere e qui vengo al

secondo spunto di riflessione: la nostra società secondo me si è imbarbarita, anche a causa di un uso smodato dei social network. Il populismo trova terreno fertile in questa superficialità diffusa, in questo clima in cui non si vuole perdere tempo per analizzare le questioni più complesse e sfumate, ma ci si esprime con un sì o un no, sottoponendo a referendum di pancia anche vicende delicate come il salvataggio di una grande azienda e del suo indotto.

In questo senso fanno benissimo la Fit e la Cisl a chiedere un ripensamento dello strumento referendario visto che il

nostro sindacato crede nella democrazia rappresentativa.

Infine, e qui arrivo all'ultimo punto, ho trovato molto interessanti le teorie del Professor Domenico De Masi, soprattutto quando confronta le ore di lavoro pro capite, il Pil pro capite e il tasso di disoccupazione di Germania, Francia e Italia. Tuttavia penso che la soluzione alla disoccupazione non sia lavorare di meno. Occorre invece una riforma fiscale seria che sia da volano alla crescita economica del Paese, con al primo punto il taglio del cuneo fiscale, che è una delle battaglie che la Cisl sta conducendo da tempo.

Il lavoro della Fit-Cisl per salvare il porto di Gioia Tauro

Antonino Sigilli

Fit-Cisl Calabria



Ringrazio la Segreteria nazionale e quelle regionale e territoriale per il grande sostegno che stanno dando a noi portuali di Gioia Tauro, che stiamo affrontando una delicata vertenza. Lavoriamo tutti insieme per raggiungere un unico obiettivo, quello di salvare 400 posti di lavoro, 400 famiglie. Il nostro porto rappresenta l'unica valvola di sfogo, di sviluppo esistente nella nostra area.

Sapete tutti che Gioia Tauro dal 2010 ricorre agli ammortizzatori sociali, ma ora non può più farlo. Siamo arrivati al punto che la ditta madre, la Medcenter Container Terminal del gruppo Contship, ha aperto una procedura di licenziamento collettivo per 400 persone. Grazie al lavoro del sindacato con il Governo nazionale abbiamo creato l'Agenzia dei servizi portuali, una garanzia per i lavoratori in esubero, che avranno garantiti il reddito e l'occupazione per 36 mesi. Si tratta di uno strumento assolutamente nuovo per il nostro settore e che sarà

applicato non solo al nostro porto ma anche a quello di Taranto, anch'esso a rischio.

I lavoratori sono grati del lavoro che la Fit-Cisl sta facendo anche se non è facile: abbiamo avuto forti discussioni con gli autonomi, che non credevano che la soluzione dell'Agenzia fosse possibile e hanno creato scompiglio invece di fare proposte concrete. Abbiamo fatto un gran lavoro e dobbiamo continuare così. Un ulteriore successo è l'apertura di due tavoli di trattativa: uno presso il Ministero dei Trasporti, per affrontare la vertenza di Gioia Tauro e l'Agenzia, e l'altro

presso Palazzo Chigi, per guardare più al futuro e al rilancio del porto attraverso la Zes (Zona economica speciale). Si tratta di uno strumento che può incrementare l'occupazione e portare sviluppo non solo al porto ma a tutto il Meridione.

Faccio un appello alla Segreteria nazionale perché continui a credere in Gioia Tauro e puntare all'obiettivo di dare serenità ai suoi lavoratori. Aiutateci ad eliminare i colli di bottiglia infrastrutturali che strozzano il porto, affinché la cura del ferro sia applicata anche ad esso.

Il rinnovo del ccnl logistica, trasporto merci e spedizione per contrastare il dumping

Di Alberto Gila

*Segretario regionale
Fit-Cisl Liguria*



Vorrei parlare del rinnovo del contratto collettivo nazionale della logistica, trasporto merci e spedizione. Si tratta di una vertenza difficile perché le controparti sono molte e divise tra loro. Per questo voglio ringraziare la Segreteria nazionale e in particolare Pasquale Paniccia e Maurizio Diamante per il lavoro che stanno svolgendo: riuscire a tenere le fila di questo rinnovo è una sfida, considerato che le controparti sono discordanti in tutto tranne che

nella riduzione del costo del lavoro. Un ccnl non serve firmarlo a qualunque prezzo, ma deve essere equo.

Il nostro settore è investito dalla concorrenza internazionale e ha ragione il Segretario generale quando afferma che i problemi che lo riguardano vanno affrontati a livello europeo: le norme che regolano il trasporto merci sono europee, penso ad esempio a quelle sui tempi di riposo e sui distacchi transnazionali.

I lavoratori sono bloccati sui mezzi, ci vivono dentro in modo obbrobrioso e noi faticiamo a dialogare con loro perché in tanti sono stranieri.

Sono situazioni probabilmente equiparabili solo a quelle dei colleghi del trasporto marittimo.

Auspico che riusciremo a firmare il rinnovo in tempi rapidi e che riusciremo a fare lobbying a livello europeo per correggere le storture legislative. Vorrei concludere esprimendo apprezzamento per il focus con il Professor Domenico De Masi, che ha una grande capacità di esprimersi con chiarezza. Ha ragione quando afferma che il sindacato resta strategico, ma penso che oggi sia difficile fare il nostro lavoro. Sono finiti i tempi delle grandi lotte operaie. Dobbiamo riuscire a ca-

pire come svilupparci e continuare a garantire il lavoro. Condivido le parole del Santo Padre: senza lavoro non c'è dignità. Questo concetto dobbiamo gridarlo al mondo. Così come dobbiamo far capire che senza infrastrutture non c'è ripresa economica. Sono queste le condizioni fondamentali che garantiscono lo sviluppo di un paese; il resto è aria fritta.



La politica dell'orticello non paga. Devono prevalere gli interessi del Paese

Di Stefania Tagliaferro

*Coordinatrice
Trasporto aereo
Fit-Cisl Puglia*



Nel condividere la relazione del Segretario generale Antonio Piras siamo consapevoli che tanto è stato fatto per il raggiungimento di obiettivi importanti, ottenuti anche grazie al supporto della Confederazione, e che le problematiche con cui la Segreteria dovrà confrontarsi nel prossimo quadriennio saranno molteplici e impegnative.

Papa Paolo VI 50 anni fa poneva al centro un principio: «La questione sociale è questione

morale». Egli sottolineava il conoscere di più per avere di più e per essere di più. La crescita culturale equivale, quindi, a quella sociale ed economica.

Oggi registriamo sia nelle aziende che nelle istituzioni un impoverimento nella preparazione del management e dei riferimenti politici istituzionali. La politica della coltivazione del proprio orticello è molto difficile da debellare, poiché troppo spesso intrecciata a interessi trasversali che nulla hanno a che fare con i bisogni reali dei lavoratori. Occorre fare sistema; incrementare e elevare la formazione sindacale. È molto apprezzabile la

volontà della Fit di sviluppare la formazione continua dei propri delegati. Fiore all'occhiello di questa scelta è l'esperienza del corso lungo che ho completato a febbraio e che mi ha fatto crescere dal punto di vista culturale e sindacale, ma anche come esperienza umana.

Dobbiamo, inoltre, rafforzare il collegamento tra domanda e offerta di lavoro per combattere le disoccupazioni e favorire il proselitismo; favorire un ricambio generazionale al passo con il progresso tecnologico e capace di interloquire in maniera empatica con gli stessi lavoratori; ampliare la parteci-

pazione attiva dei lavoratori nei processi produttivi aziendali.

Lo sviluppo dell'uomo, della società, del mondo del lavoro, deve passare attraverso la crescita delle risorse umane, sulle quali poggia il successo della nostra Fit e a questo, consapevoli della direzione cui puntano programmi e progetti di questa Segreteria, dobbiamo tendere assieme lavorando caparbiamente.

La Fit deve continuare a sviluppare la propria azione nel settore della logistica

Di Badiane Babacar

*Responsabile
Coordinamento immigrati
Fit-Cisl Liguria*



Questo è il mio primo intervento in un Congresso così importante.

Mi chiamo Badiane ho 27 anni e sette anni fa sono ar-

rivato in Italia. Da 8 mesi lavoro con un contratto a termine in una cooperativa di facchinaggio per conto di Bartolini, il noto corriere.

Forse sono fortunato, ma nella nostra cooperativa, composta da 160 soci, tutti operanti in Bartolini, le mie condizioni contrattuali sono molte positive: ho un quarto livello, i ticket, l'indennità notturna, la tredicesima e anche la quattordicesima. Voglio ringraziare la mia organizzazione regionale e l'amico Segretario generale della Fit-Cisl Liguria Mauro

Scognamillo per l'assistenza e le opportunità che mi sono state date. Scognamillo mi ha nominato responsabile degli immigrati della Liguria, inserendomi così nei suoi organismi.

Nella nostra azienda sono presenti anche Filt-Cgil e Uiltrasporti e sono tutti veri sindacati. Io credo che l'assenza dei Cobas e una presenza costante dei sindacati confederali abbia prodotto questo risultato, anzi sono convinto che, dove noi come Fit ci siamo, possiamo conseguire grandi obiettivi.

Sono in collegamento con le altre filiali Bartolini e la no-

stra organizzazione purtroppo in alcune non è presente. Questo è il problema! La Fit deve continuare sulla strada tracciata, investendo sempre di più in uomini e donne, che sono risorse in questa area contrattuale dove esistono capi-bastone, dove mancano i diritti, dove regnano l'evasione contributiva e lo sfruttamento.

Grazie a voi e alla Fit che mi ha dato e mi sta dando questa possibilità di aiutare tanti miei fratelli immigrati come me in Italia.



Più tutele per il personale viaggiante inidoneo

Di Santo Pugliese

*Segretario regionale
Fit-Cisl Liguria*



Stiamo vivendo un momento importante, veramente democratico: la nostra stagione congressuale, che si conclude qui, a Chia, con questa quattro giorni. Nella mia regione, la Liguria, il Congresso si è svolto il 30 e 31 marzo a Genova e, come qui oggi, è stato un evento festoso e costruttivo, caratterizzato da un sereno ed vasto dibattito sulle tesi congressuali e da una votazione libera.

Il sindacato, Fit-Cisl in primis, è davvero un luogo di democrazia vera, al contrario di altre realtà che si fingono trasparenti ma poi si basano su decisioni calate dall'alto o votate con click di pochi su internet.

Ho ascoltato con grande interesse le riflessioni del Sociologo Domenico De Masi, ma non mi trovo d'accordo con tutto quello che ha detto. Non parlo della surreale proposta che i disoccupati lavorino gratis per protesta perché era palesemente una provocazione. Mi riferisco al reddito di cittadinanza. Come ha detto Annamaria Furlan, il lavoro non può

essere un privilegio di pochi, mentre gli altri devono accontentarsi del sussidio. È la stessa linea della Fit-Cisl, che ha fatto proprie le parole di Papa Francesco: il sussidio garantisce la vita ma non la dignità che dà il lavoro. Meglio sarebbe fare una riforma fiscale vera, tagliando in primis il cuneo fiscale, cosa che la Cisl chiede da tempo.

Voglio anche affrontare il tema degli autoferrotranvieri: la Fit-Cisl ha portato a casa una grandissima vittoria con il rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore, che attendevamo da ben 8 anni. La nostra Federazione non si è mai ar-

resa e ha lottato con tutti i mezzi disponibili per conseguire questo risultato. Oggi il settore presenta ancora delle criticità, in primis il blocco delle assunzioni e l'età media molto alta del parco mezzi (oltre 11 anni in Italia, mentre in Francia e Germania è intorno ai 7). Inoltre occorre fare di più per il personale viaggiante inidoneo, che può rischiare il licenziamento, mentre la Fit chiede che sia reimpiegato in mansioni alternative che siano produttive per l'azienda.

Trasporti: l'unico settore dove le aziende si scelgono il contratto di lavoro

Di Giacomo Monastra

Responsabile coordinamento giovani Fit-Cisl Lombardia



Sono un macchinista di Trenord, eletto anche come componente Rsu nell'azienda per cui lavoro e faccio parte della Fit-Cisl Lombardia, in cui ricopro l'incarico, oltre che di delegato, anche di Responsabile del Coordinamento giovani regionale.

Voglio portare la mia testimonianza su una vicenda emblematica. Sono stato incaricato dalla nostra organizzazione sindacale di seguire un'azienda di spessore internazionale dal

punto di vista ferroviario come SnCF, l'impresa ferroviaria nazionale francese che negli ultimi anni sta portando avanti una politica espansionistica, a condizioni contrattuali nettamente inferiori rispetto a quelle del paese di provenienza. SnCF ha aperto in Italia con un collegamento ferroviario Milano-Parigi e si è trovata a dover decidere quale ccnl applicare con l'obiettivo di ampliare i suoi margini di manovra e di profitto. Ha quindi scelto il contratto logistica, trasporto merci e spedizione.

SnCF inizia assumendo 30 giovani lavoratori e garantendo

un superminimo assorbibile talmente alto da far sì che per i prossimi 15 anni i lavoratori non percepiranno aumenti economici.

In ultimo, l'azienda ha sottoscritto con la Uil l'abbandono del ccnl logistica, trasporto merci e spedizione per un contratto collettivo aziendale "puro", in cui si definivano aspetti normativi ed economici afferenti alle sole specificità aziendali.

Quanto accaduto in SnCF è emblematico e preoccupante. Come Fit-Cisl ci siamo sempre mossi per difendere il lavoro, la persona e le condizioni contrattuali. È per questa ragione

che non possiamo permettere quanto sta accadendo: l'erosione delle conquiste contrattuali. Dobbiamo tutelare in primo luogo i giovani. Nei tanti anni di scoutismo che ho vissuto, una frase spesso ricorrente era questa: «Dobbiamo lasciare i luoghi e gli ambienti che ci ospitano in modo migliore rispetto a come li abbiamo trovati»; ciò significa costruire al meglio il nostro futuro, in quanto è lì che noi e i nostri figli passeremo il resto della nostra vita.

Un Congresso con spunti illuminanti e obiettivi sfidanti: questa è la Fit che vogliamo

Di Annibale Fiorenza

Segretario generale Fit-Cisl Calabria



La relazione del Segretario generale Antonio Piras è stata completa nell'analisi, coerente con i percorsi tracciati, chiara e lungimirante negli obiettivi di respiro internazionale, nazionale e territoriale.

In merito al concorso Sono Stato io, visti i risultati delle numerose adesioni da parte di bambini e ragazzi, è stata una scommessa educativa riuscita. Dobbiamo valorizzarne i contenuti e proseguire con altre iniziative.

Il focus su "Vita e lavoro nel prossimo decennio" e la tavola rotonda su "Democrazia economica e unificazione dei Fondi pensione" ci hanno offerto spunti dai contenuti illuminanti e di estrema attualità per la costruzione di modelli organizzativi e di nuove tutele per il cantiere del cambiamento, proiettato a edificare il futuro.

In quest'ottica la Fit Calabria fa sua e sostiene l'azione di cambiamento che la Fit e la Cisl stanno portando avanti, ponendo al centro i mutamenti che attraversano il mondo del lavoro e la società e, di conseguenza, riflettendo sui modelli

di rappresentanza degli interessi sociali e di categoria.

Dice bene la nostra Segretaria generale Annamaria Furlan quando afferma che bisogna ripartire in tutto il Paese dalla centralità del lavoro, dalla sua dignità, dalla lotta a ogni forma di sfruttamento, spezzando quella rete di omertà, di ricatto che c'è in molti territori. Anche noi diciamo basta alle politiche di chi vorrebbe ancora un "Mezzogiorno parassita". Molti hanno lucrato e lucrano sull'atavica "Questione meridionale", sempre enunciata ma mai concretamente affrontata. Noi della Fit agiremo con la consapevolezza che rappre-

sentiamo un insieme di comparti strategici, assi portanti e nodi di raccordo per un qualsivoglia processo di crescita economica e sociale, soprattutto del Mezzogiorno e delle regioni più marginalizzate.

Chiudo con un aforisma di Robert Kennedy: "Il cambiamento, con tutti i rischi che comporta, è la legge dell'esistenza". Ne siamo convinti e coglieremo tutte le opportunità per essere attori di crescita e di sviluppo sociale ed economico.

Implementare l'azione sindacale nei territori di confine per una Fit sempre più forte

Di Giorgio Tornusciolo

*Responsabile Fit-Cisl
Terre di mezzo*



La Fit-Cisl sta facendo un grandissimo lavoro per avvicinarsi sempre di più a tutti i lavoratori. Gli esempi più recenti sono la nascita del Coordinamento giovani e l'introduzione di quote di genere per i candidati al Consiglio generale.

In particolare ho apprezzato molto il grande impegno per la parità di genere. Ho trovato molto bella l'iniziativa del Segretario generale Antonio Piras di leggere una poesia di Alda Merini: è un atto simbolico dietro al quale ci sono le tante battaglie concrete della Federazione a tutti i livelli, a cominciare dal Coordinamento donne, contro la violenza e per la parità di diritti nella vita quotidiana.

Ma voglio portare la mia testimonianza su di un'altra iniziativa di successo: la fondazione della Fit-Cisl Terre di mezzo.

Si tratta di un grande sforzo strutturale e organizzativo per rinforzare con persone e risorse la prima linea, quella a diretto contatto con i lavoratori della logistica nel territorio compreso tra Lodi e Piacenza. Terre di mezzo mira a intervenire efficacemente in quelle zone di confine, dove le attribuzioni sindacali, oggi racchiuse nei confini geopolitici (regioni e province), hanno forti difficoltà a esercitare pienamente la funzione di tutela e rappresentanza di quelle persone che lavorano al di fuori del luogo di residenza, che sono moltissime, in quella logica di prossimità, del farsi

prossimo, che la funzione sindacale dovrebbe avere.

Poiché si tratta di un progetto sperimentale, si procede cautamente sia per la novità che esso rappresenta nel panorama delle organizzazioni sindacali, con sfide nuove, sia al fine di inserirsi nel tessuto sociale e produttivo della zona in modo costruttivo, in modo che le istituzioni locali comprendano il progetto e cooperino con noi.

Tale iniziativa coraggiosa è merito della Fit-Cisl nazionale che, come detto, ci crede e ci investe. Il settore della logistica ha un forte bisogno di più progetti come questo.



Essere Fit: andare avanti senza farsi scoraggiare

Di Vincenzo Pagnotta

*Segretario regionale
Fit-Cisl Calabria*



Di regola, i lavori congressuali devono essere un momento per favorire una maggiore coesione, un'occasione di programmazione oltre che un'opportunità per rafforzare il proprio senso di appartenenza. Il Congresso della Fit-Cisl è tutto questo e molto altro. Sono stati coinvolti decine di migliaia di iscritti a partire dai posti di lavoro fino all'assemblea nazionale, passando per territori e regioni. Tutti hanno dibattuto democraticamente le

tesi congressuali e votato i propri dirigenti. Noi siamo una realtà veramente democratica, non come alcuni che decidono tutto a colpi di click e poi chiacchierano di trasparenza.

Solo come fa il nostro sindacato si possono trovare soluzioni condivise ai problemi che affliggono il nostro settore e solo così si può trovare la forza di portare avanti le nostre idee, coesi nonostante le tante difficoltà che incontriamo ogni giorno lungo il cammino, senza farci scoraggiare.

Colpisce molto anche il clima festoso e concorde che stiamo vivendo qui a Chia e che si re-

spirava anche al nostro Congresso regionale, che si è tenuto il 19 e 20 aprile a Feroletto Antico (CZ).

Volevo portare anche la mia testimonianza sul grande lavoro che la Fit-Cisl Calabria sta svolgendo per avvicinare i giovani già a partire dalla scuola, grazie ai progetti di alternanza scuola lavoro. Questo nostro impegno è perfettamente in sintonia con il grande lavoro che la Fit nazionale sta compiendo. Ho apprezzato molto in questo senso il concorso nazionale. Sono Stato io, perché è stato una grande opportunità per educare bambini e ragazzi al rispetto dei mezzi pubblici. È

stato bello vedere i vincitori emozionati raccontarci del lavoro che hanno svolto per realizzare i loro progetti creativi; è stato importante sentirli ringraziare la Fit-Cisl e le loro rispettive scuole. Spero che un'esperienza così positiva e costruttiva sarà ripetuta e che quindi ci saranno nuove edizioni di questo concorso.

Con più formazione verso il futuro

Di Claudio Furfaro

*Segretario generale
Fit-Cisl Piemonte*



Intervenire ad un congresso, così come in qualunque assemblea tra e con i lavoratori, presuppone la capacità di riflessione, di ascolto e di sintesi affinché le decisioni e gli orientamenti politici da assumere siano frutto della attiva partecipazione di tutti, perché ognuno di noi ha la propria visione delle cose, della storia, dell'umanità, che però deve essere capace di sapersi confrontare con quella degli altri. Dobbiamo rendere merito alla

Fit e alla Cisl per aver determinato questo dibattito congressuale così contemporaneo e concreto nella nostra vita.

Nessuno di noi svolge questa attività per professione, o per caso. Non dimentichiamolo mai. Oggi siamo dei volontari che rendiamo grande la nostra organizzazione, domani altre persone ci sostituiranno.

Siamo qui perché abbiamo un'etica, perché vorremmo diversi i nostri posti di lavoro, perché pensiamo ad una società diversa.

La tavola rotonda sui fondi pensione organizzata al Congresso è stata un'iniziativa meritoria, perché sono molto

attuali i temi della unificazione dei fondi, della capacità di costruire un maggior volume economico di investimento, di poter coinvolgere i giovani che oggi non ne sono in senso lato i sostenitori, della possibilità di creare i presupposti per l'avvento di una democrazia economica.

Quanto agli appalti, dobbiamo continuare lungo la strada tracciata dalla Fit-Cisl, ovvero circoscriverne e ridurre l'ambito di applicazione, per dare continuità di lavoro e reddito ai lavoratori e per tutelare i diritti di tutta la filiera di prodotto e di servizio con un unico contratto.

Il fiume di denaro presente negli appalti, nelle concessioni potrebbe generare investimenti a favore dei giovani, potrebbe essere volano per la crescita del Paese.

Concludo con una riflessione sulla formazione: la Fit-Cisl fa bene ad investirci, preparando i nostri sindacalisti, sia i più giovani che i meno giovani, alle sfide del lavoro 4.0, che sono già qui e ora, in modo da poter stare accanto ai lavoratori e alle loro attuali esigenze.

Non lasceremo i più deboli nelle mani degli avvoltoi

Di Emilio Sposato

*Segretario
Fit-Cisl Presidio di Lodi*



Sono Segretario del presidio di Lodi, eletto al Congresso il 14 febbraio.

Nel nostro territorio vi è una forte presenza di aziende che si occupano di logistica; non sorprende quindi che in questo ambito abbiamo la maggioranza di associati, molti dei quali sono extracomunitari che hanno scelto il nostro Paese per costruire una vita dignitosa per sé e i propri familiari attraverso il loro lavoro.

I nostri associati, migranti e

non, nella nostra casa, la Fit, hanno trovato accoglienza e risposte ai loro bisogni e certamente non verranno abbandonati nelle mani di avvoltoi, sindacalisti e/o caporali senza scrupoli che hanno scelto il "dio" danaro.

Sappiamo bene che le nostre delegate e i delegati della logistica delle volte vengono perseguitati solo perché portano la nostra bandiera, ossia i nostri ideali e il nostro modo di fare sindacato. Noi abbiamo imparato a non avere paura del confronto e i frutti sono sotto gli occhi di tutti: negli ultimi otto anni abbiamo rafforzato la nostra presenza sul

territorio, siamo riusciti, malgrado le avversità, ad aprirci spazi di rispetto e interlocuzione sia nel mondo politico istituzionale che in quello produttivo privato.

Sono convinto che per combattere efficacemente le disuguaglianze e il degrado sociale e lavorativo presenti in quest'area bisogna rinforzare ulteriormente la nostra presenza nei luoghi di lavoro, come sostiene la Fit nazionale, facendo sì che in ogni azienda si costituisca un corpo sindacale capace di dialogare sia al proprio interno sia con i livelli sindacali superiori e quindi capace di agire efficacemente, nello stile

della Cisl.

Abbiamo deciso di indire le elezioni delle Rsu in tre aziende cooperative della logistica, nonostante la Filt-Cgil abbia deciso di non partecipare, e in due di esse abbiamo vinto.

Abbiamo intrapreso questa strada ed è solo l'inizio.

Quanto alle lavoratrici, le loro problematiche per noi sono al primo posto: anche per questo ho ritenuto che fosse necessaria sia nella Segreteria che nel Direttivo una corposa presenza femminile.

Gli iscritti al sindacato sono più felici dei loro colleghi non iscritti

Di Marino Masucci

*Coordinatore nazionale
Fit-Cisl Autostrade*



Voglio articolare il mio intervento su tre punti. Innanzi tutto ringrazio per il focus con il Professor Domenico De Masi che ci ha offerto degli spunti di riflessione importanti. Del suo intervento tuttavia non ho condiviso completamente l'idea della formazione da autodidatta, perché l'aspetto formativo è un punto centrale per la nostra organizzazione. In questo senso ho apprezzato molto che il Segretario generale Antonio Piras abbia ribadito che

la Fit-Cisl investe e investirà sempre in formazione, e ancora di più in quella di donne, giovani e dei nostri sindacalisti che lavorano al progetto Fit International.

La seconda questione che voglio affrontare è che penso che occorra una riflessione sulla divisione in livelli della nostra Federazione: territorio, regione, nazionale. Tale distinzione ovviamente è fondamentale, soprattutto dal punto di vista organizzativo, tuttavia talvolta può essere un pretesto perché i livelli non comunichino tra loro, ma anzi si focalizzino sulle proprie prerogative. Questa visione limitata e limitante è da

superare: l'organizzazione è un tutt'uno e come tale va considerata; bisogna operare in sinergia in modo che l'azione sindacale sia più efficace. Quindi non a una divisione delle competenze fine a se stessa che chiude alla cooperazione. Infine voglio citare un bellissimo libro del grande sociologo polacco Zygmunt Baumann, scomparso lo scorso 9 gennaio. Il volume si intitola "Meglio essere felici" e sostiene una tesi semplice: la felicità non sta su internet o sui social network, ma nelle relazioni tra le persone. Proprio le relazioni, come sappiamo bene, sono molto importanti nel mondo

sindacale. Una ricerca americana, pubblicata nel libro di Benjamin Radcliff "The political economy of human happiness", ha scoperto che i lavoratori iscritti al sindacato sono più felici dei non iscritti, perché sono più abituati a portare la discussione a casa, parlare dei problemi con i figli e quindi dialogare di più e meglio in famiglia. Questo è un nostro valore che non dobbiamo dimenticare.

Basta aggressioni al personale viaggiante: le imprese devono garantire la nostra incolumità

Di Filippo Ghibaudi

Fit-Cisl Como



Sono componente della segreteria Fit di Como e faccio il capotreno. Porto l'attenzione sugli apparati di vendita, sulle biglietterie che sembra non siano più un core business del gruppo. Bisogna rilanciare il settore cercando di essere propositivi e innovativi, prendendo spunto dal sistema Poste con la riqualificazione degli sportelli, e attuare una politica di integrazione tariffaria. Penso ad esempio alla navigazione laghi con uno

sportello polivalente e allo stesso modo creando una sinergia con gli uffici turistici per il booking degli alberghi sul modello del Trentino Alto Adige e della Svizzera. Non è possibile che ci sia una miopia aziendale così evidente: località turistiche che il sabato e la domenica hanno gli sportelli chiusi; proprio questi due giorni di solito portano l'equivalente dell'incasso settimanale.

Cosa si propone di fare? Ridurre gli organici già sottodimensionati proponendo ad alcuni lavoratori il passaggio a Rfi. Una strategia completamente assurda. Penso invece a

un'ottimizzazione degli organici già esistenti, affrontando il problema annoso degli inidonei che potrebbero essere a costo zero, attraverso riqualificazioni: una possibile soluzione che non andrebbe ad incidere sui costi aziendali.

Sul tetto agli stipendi dei top manager, utilizziamo il modello dei paesi del nord: se manifestano completa incapacità e non raggiungono gli obiettivi prefissati devono andare a casa con la borsa vuota e non con super liquidazioni.

Vorrei infine parlare di sicurezza, che è un tema sì di valenza nazionale e molto sentito da parte del personale viag-

giante sia ferroviario che autoferrotranviario, sovente coinvolto in episodi di spiacevoli aggressioni. Dobbiamo mantenere la nostra posizione forte perché i nostri colleghi possano svolgere il loro lavoro in tranquillità. In questo senso è ottimo il concorso Sono Stato io, perché educa i cittadini di domani.

Tuttavia le imprese devono dimostrare una maggiore sensibilità e devono mettere in campo azioni concrete per garantire l'incolumità fisica dei loro dipendenti.

Si confermino le pratiche di successo e si acceleri la fusione Fsi-Anas

Di Stefano Boni

*Segretario generale
Fit-Cisl Toscana*



Stiamo vivendo, in questo congresso, un momento alto della vita della nostra organizzazione nel quale si esalta il metodo democratico e si sviluppa l'ascolto reciproco. È nel confronto, peraltro, che nascono le idee e le proposte.

Ho apprezzato molto la relazione del Segretario generale, in particolare quando fa riferimento al sindacato che cambia per adattarsi ai mutamenti del mondo del lavoro e per dare alle lavoratrici e ai lavoratori le

risposte che attendono da noi. È buona norma che, prima di chiedere agli altri di cambiare, si dia loro il buon esempio. La nostra Federazione è un modello di questa condotta. Per primi applichiamo a noi stessi il cambiamento che vogliamo, al contrario di altre realtà, chiuse nel loro fortino.

Il Congresso è un momento per ascoltare le idee degli altri. Anche quelle che non ci piacciono. Ho apprezzato il focus del Professor Domenico De Masi, ma non condivido la sua proposta sul reddito di cittadinanza. Annamaria Furlan ha ribadito più volte che il lavoro non può essere un privilegio di

pochi. Come dice Papa Francesco, nel bellissimo video proiettato all'inizio del Congresso, il lavoro dà dignità e la Fit-Cisl da sempre crede fermamente in questo principio.

E per affermarlo dobbiamo cogliere tutte le opportunità che le stesse dinamiche, che attraversano il nostro comparto, ci offrono. Credo, in proposito, che il perfezionamento della fusione Fsi-Anas costituisca un importante asse strategico. Apre la strada ai necessari investimenti da attuare per conseguire alti livelli di efficienza, di competitività, con l'offerta di servizi all'altezza delle esigenze che il Paese esprime. Ma non

solo. Il nuovo processo, infatti, necessita di un concreto ampliamento degli organici, in qualche modo già preannunciato.

È su questo aspetto, per noi sempre centrale, che dobbiamo concentrare la nostra attenzione e la nostra iniziativa. È un veicolo per dare risposte adeguate alla forte domanda di un lavoro dignitoso che esprimono, in primo luogo, i nostri giovani.

Per rilanciare la portualità sì a un'azione sindacale più incisiva per i lavoratori

Di Antonino Napoli

Fit-Cisl Sicilia



Ho apprezzato molto la relazione del Segretario generale e in particolare la parte relativa a logistica, portualità e trasporto marittimo: sono temi che riguardano da vicino la Sicilia.

Il completamento della governance dei porti nella nostra regione è una condizione ineludibile per una politica organica, che investa tutti i comparti.

Tra le criticità con le quali ci misuriamo nel nostro quotidiano

lavoro emergono quelle relative alle carenze delle infrastrutture, che necessitano di impegni seri per la loro funzionalità, attraverso scelte che ne facilitino efficacia ed efficienza, in una prospettiva di integrazione intermodale che resta per noi della Fit un obiettivo centrale per il rilancio dell'intero comparto. Grande attenzione dobbiamo rivolgere, inoltre, ai lavori usuranti, che condizionano molto negativamente la vita dei lavoratori. Dobbiamo essere capaci di individuare le opportune iniziative per realizzare, in proposito, una decisa inversione di marcia.

Altrettanta attenzione va posta all'incombere dei nuovi poveri, che costituiscono la crescente platea dei lavoratori non tutelati – e mi riferisco in particolare agli immigrati. Sotto questo profilo le nostre antenne, molto sensibili, colgono le inaccettabili distorsioni che sono generate dal meccanismo degli appalti: per l'inosservanza delle intese contrattuali e per la non applicazione di quanto previsto nelle salvaguardie sociali. Anche su questo piano il nostro impegno resta molto deciso, facilitato anche da una nostra precisa scelta strategica, che coincide con la localizzazione della no-

stra sede all'interno del porto. Non è solo un fatto di immagine, quanto l'evidenza oggettiva di una presenza operativa della Fit nelle realtà del lavoro, sempre vicina ai lavoratori. Gli stessi con immediatezza ne colgono impegni e iniziative, che possono direttamente trasferire nel loro ambito lavorativo. Un modo nuovo, in sostanza, di essere e di fare sindacato.

Non si può fare a meno del sindacato. Anche il Sociologo De Masi lo conferma

Di Giovanni Giorlando

*Segretario generale
Fit-Cisl Trentino*



Auspico che la Fit-Cisl continui, con il coraggio di sempre, lungo la strada del cambiamento. Che non vuol dire perdere la propria identità, ma sapersi adattare alle sfide che si presentano, ad esempio quelle di Industry 4.0, la quarta rivoluzione industriale menzionata in più occasioni in questo Congresso. Dobbiamo trovare nuovi modi per fare sindacato, per stare vicini alle lavoratrici e ai lavoratori.

Il Sociologo Domenico De Masi

ha detto bene: nell'epoca di Industry 4.0 il sindacato non scomparirà. Ci sarà sempre bisogno del nostro lavoro e non dobbiamo dubitarne, nonostante i tanti detrattori. Il Governo Renzi ci aveva dati per morti ma si sbagliava ed è tornato a dialogare con noi non appena ha toccato con mano la realtà.

Ora ci sono altri che insistono sui presunti vantaggi della disintermediazione, ma non è una strada percorribile: vuol dire che ciascun lavoratore si ritrova da solo davanti al suo datore di lavoro e in più sprovvisto del bagaglio di competenze che il sindacato ha

maturato in anni di contrattazione.

"L'unione fa la forza" non è solo un modo di dire, ma una verità. Che sia importante stare uniti è confermato anche dall'ottimo lavoro di Fit International: lì è dove si fa sinergia con i sindacati europei e mondiali per trovare soluzioni condivise ai problemi posti dalla globalizzazione. Ma anche per fare fronte comune, azione di lobbying nelle istituzioni europee e non solo, dove si concentra buona parte del potere legislativo.

Ho apprezzato molto le parole dette dal Segretario generale nella relazione: dobbiamo pre-

parare sindacalisti 4.0 per essere protagonisti del cambiamento, anticipando i mutamenti e arricchendo le tradizionali modalità relazionali con le nuove conoscenze applicate alla tecnologia. Per questo la Fit fa bene a continuare a investire in formazione per tutti: per i sindacalisti di oggi e per quelli di domani. Anche per questo è un bene che si sia dato più spazio ai giovani negli organismi statutari: sono il futuro della nostra Federazione.

Sollecitare le riforme strutturali e tutelare anche i più deboli farà una Fit sempre più grande e forte

Di Giovanni Abimelech

*Segretario generale
Fit-Cisl Lombardia*



Innanzitutto voglio esprimere soddisfazione per il Congresso di Chia, che chiude una bellissima stagione congressuale: abbiamo potuto ascoltare punti di vista molto interessanti, a partire da quelli delle tavole rotonde e del focus.

Ho apprezzato molto la relazione del Segretario generale e soprattutto i riferimenti alle infrastrutture, che costituiscono la spina dorsale dello sviluppo del Paese. Per questo la Fit continua a chiedere che si ri-

torni sulla riforma del Titolo V della Costituzione, che ha reso complicatissimo costruire le grandi opere, di cui l'Italia in questo momento ha estremo bisogno. Purtroppo non è passato il referendum del 4 dicembre che avrebbe messo fine a questa follia per cui basta il ricorso di un singolo per fermare la costruzione di un'opera di interesse nazionale. Spero che il legislatore tenti una nuova riforma, in modo da cancellare anche l'assurda frammentazione del processo decisionale a seconda della titolarità dell'infrastruttura stessa.

Vorrei parlare anche delle nuove forme di povertà: mi ri-

ferisco ai tanti giovani che non riescono a trovare un lavoro che consenta loro una vita dignitosa. Ricordo che abbiamo un tasso di disoccupazione giovanile altissimo, che supera il 34%. Dobbiamo dare loro la possibilità di far fronte con il loro lavoro alle necessità delle loro famiglie. Anche così si combatte il crollo del calo delle nascite in Italia: dando ai giovani la sicurezza sufficiente a poter mettere su famiglia.

Dobbiamo fare di più. È impensabile che ci siano condizioni in cui la paga oraria è bassissima con drammatiche ripercussioni sui lavoratori. Mi riferisco in particolare al mondo spesso

opaco delle cooperative. La Fit deve continuare ad aprire sedi sui posti di lavoro, in mezzo ai lavoratori e ai loro problemi reali.

Ho ascoltato con interesse anche la tavola rotonda sulle privatizzazioni e sono d'accordo sul fatto che le aziende pubbliche che fanno utili devono investire in lavoro.

Chia 3, le radici e il progetto: un Congresso che ha superato le aspettative

Di Amedeo Benigno

*Segretario generale
Fit-Cisl Sicilia*



Voglio rimarcare l'importanza dei Congressi come momento di discussione libera e democratica sulle tesi congressuali da cui emergono le linee politiche per il quadriennio successivo. Quest'anno gli spunti di riflessione sono stati davvero molti ed è giusto così: il momento storico, politico ed economico lo richiede. Anche per questa ragione ho apprezzato davvero le tavole rotonde e il focus.

Tengo a sottolineare l'importan-

za dell'aspetto organizzativo nel sindacato. Se vogliamo crescere dobbiamo tenerne conto. Ha fatto benissimo il Segretario generale a chiedersi dov'è il Work 4.0 in questo inizio di quarta rivoluzione industriale: se nessuno si pone il problema, lo facciamo noi. Proprio per stare più vicino ai lavoratori in questa nuova fase economica dobbiamo considerare i necessari cambiamenti dell'aspetto organizzativo. A questo proposito è ottima la creazione dei territori, molto più rispondenti alle peculiarità locali rispetto al passato.

Altro strumento molto importante è l'anagrafe degli iscritti:

è una straordinaria banca dati che ci consente di stare loro accanto sempre meglio, perché non bastano i messaggi sui social network per comunicare con i nostri, né sono sufficienti i volantini. Dobbiamo chiamarli per nome, parlarci, ascoltarli sempre di più: è così che facciamo la differenza anche rispetto alle altre organizzazioni sindacali.

Sono assolutamente d'accordo con il Segretario generale che pone la sfida di preparare i sindacalisti 4.0, che siano protagonisti, che sappiano cogliere le tendenze macroeconomiche che stanno modificando i trasporti. Dobbiamo anticipare il

cambiamento se vogliamo governarlo, arricchire le tradizionali modalità relazionali con le nuove conoscenze applicate alla tecnologia. Per realizzare questo progetto, e smentire quelli che periodicamente danno il sindacato per morto, sbagliandosi puntualmente, l'unica via è la formazione e la Fit fa bene a crederci e investire sempre di più

Il Governo ha dimenticato la continuità territoriale. È ora di recuperare

Di Valerio Zoccheddu

*Segretario generale
Fit-Cisl Sardegna*



Tengo particolarmente a ringraziare la Segreteria nazionale per aver scelto ancora una volta la Sardegna come sede congressuale. Questo conferma l'attenzione della Fit-Cisl ai tanti e annosi problemi del settore dei trasporti che colpiscono la nostra regione.

La mobilità è un diritto troppo spesso negato ai Sardi. Più volte ho denunciato il fatto che delle Ten-T, le reti di trasporto trans-europee finanziate parzialmente dalla Ue, non una

passi per la Sardegna. La nostra isola più di altre regioni ha subito la crisi economica ed ora è impensabile sperare nella ripresa se non si investe nel nostro comparto.

Da anni la Fit rivendica il riconoscimento di una vera continuità territoriale a Roma come a Bruxelles. Al Governo chiediamo di farsi primo portavoce a Bruxelles per definire norme di attuazione dell'articolo 74 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea: sul fronte dei trasporti un cittadino sardo non potrà mai essere uguale a un cittadino italiano ed europeo.

Chiudo con una riflessione

sull'intervento del Sociologo Domenico De Masi, che ho trovato molto interessante. Tuttavia non condivido tutte le sue opinioni. Non prendo nemmeno in considerazione la battuta sui disoccupati che dovrebbero lavorare gratis per protesta perché è, appunto, solo una battuta.

In ogni caso mi sembra insostenibile ridurre le ore lavorate per produrre nuovi posti di lavoro. Allo stesso modo è improponibile il reddito di cittadinanza. Annamaria Furlan ha risposto bene a chi la pensa così: rischiamo che il lavoro sia un diritto di pochi. La Fit e la Cisl da tempo chiedono

una seria riforma fiscale che riduca l'incidenza delle tasse sul costo del lavoro: solo così si può far diminuire la disoccupazione, in particolare quella giovanile. Ma poi il reddito di cittadinanza chi lo paga? Dove si trovano i 18 miliardi di euro necessari se per reperirne 3 per la manovrina varata poco tempo fa il Governo ha fatto la fatica che sappiamo?

Antonio Piras confermato Segretario Generale

Il nuovo Consiglio generale della Fit-Cisl ha riconfermato Antonio Piras Segretario generale. La votazione è avvenuta il 1 giugno, al termine dell'XI Congresso nazionale, ed è stata accolta da un'ovazione con applausi, abbracci e ringraziamenti rivolti a Piras per l'eccellente lavoro svolto durante il suo precedente mandato, a cominciare dai tanti rinnovi contrattuali e accordi firmati.

Il Segretario generale ha subito preso la parola per ringraziare il Consiglio per la fiducia confermata e ha ribadito il suo impegno a favore degli iscritti e dei lavoratori dei trasporti nell'affrontare le sfide in corso e quelle del prossimo futuro, secondo le linee programmatiche dettate dalla relazione introduttiva (pubblicata da pagina 2 di questo numero de La Voce).

Su proposta di Piras, sono stati rieletti Segretari nazionali Pasquale Paniccia, Salvatore Pellicchia ed Emiliano Fiorentino. Inoltre, sempre su sua indicazione, è stato designato Pasquale Paniccia come componente del Consiglio generale della Cisl. Paniccia si aggiunge quindi al Segretario generale che è componente di diritto.

Si è così concluso un Congresso particolarmente partecipato, caratterizzato

da un ampio e costruttivo dibattito congressuale, nonché da tavole rotonde

e focus molto seguiti. Tale successo è stato sottolineato più volte e con soddisfazione dallo stesso Segretario generale. Ma, soprattutto, l'evento di Chia sarà ricordato per il ruolo rafforzato di donne, giovani e immigrati sancito per Statuto in termini di maggiore presenza negli organi democratici della Fit-Cisl. Una conferma indiretta di ciò è anche la loro maggiore partecipazione al dibattito congressuale.

Terminate le votazioni, si è sciolta la riunione del Consi-







glio generale tra applausi festosi e si è conclusa la stagione congressuale della Federazione dei trasporti. La prossima tappa è il XVIII Congresso confederale della Cisl, che si svolgerà dal 28 giugno al 1 luglio presso il Centro congressi dell'Eur a Roma. Proprio in questa occasione, infatti, si celebrerà

il culmine di tutta la grande stagione congressuale confederale, in cui sarà scelto il gruppo dirigente che guiderà oltre 4 milioni di iscritti nel prossimo quadriennio e da cui emergerà la linea politica del nuovo mandato congressuale.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Le sindacaliste Fit protagoniste nel lavoro che cambia

*Si rafforza la presenza di donne negli organismi statutari.
Continua il lavoro del Coordinamento nazionale*

Quattro giorni di approfondimenti, confronto e crescita hanno coinvolto il quadro dirigente della Fit stimolato dallo slogan "Con più trasporto verso il futuro. Tutelare la persona nel lavoro che cambia".

In questo contesto è emerso che il progetto politico portato avanti dalla Segreteria nazionale, concretizzatosi con un maggior coinvolgimento dell'azione trasversale del Coordinamento donne, ha prodotto importanti risultati di cui beneficeranno i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti.

Il Coordinamento in questi ultimi anni si è trasformato attraverso un cambiamento di approccio culturale, coinvolgendo l'intero quadro dirigente della Fit. È stata data l'opportunità alle nostre sindacaliste di elaborare idee e progetti che riguardano donne e uomini e che sono condivisi con la Segreteria nazionale e realizzati grazie alla collaborazione con i Coordinatori nazionali delle aree contrattuali. Questo ha significato lavorare insieme, fianco a fianco, sindacaliste e sindacalisti generando una grande crescita della nostra Federazione. Ma non solo. I nostri dirigenti nazionali sono stati capaci di condividere queste idee e questi progetti con le altre organizzazioni sindacali e far sì che tutto il lavoro del Coordinamento nazionale donne, elaborato nelle piattaforme per i rinnovi contrattuali, fosse recepito nei contratti collettivi nazionali.



Mi ricollego allo slogan del Congresso, perché è il tema che caratterizza da tempo l'impegno dei dirigenti della Fit a ogni livello. Attraverso quello che è il nostro mestiere, la contrattazione, abbiamo migliorato le risposte ai bisogni emergenti e diversificati dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti con l'introduzione di importanti e maggiori interventi di welfare contrattuale: adesione generalizzata ai Fondi di previdenza complementare, assistenza sanitaria integrativa, sostegno familiare sia economico sia per agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. Quelle risposte che il welfare pubblico non riesce più a trovare a causa dei tagli alla spesa, necessari per contenere il debito pubblico, che ci ha condotto nella

crisi dello Stato sociale e con esso dei diritti sociali.

Si ricordano inoltre i diversi interventi contrattuali che hanno permesso di regolamentare la fruizione oraria dei congedi parentali e il congedo per le donne vittime di violenza, che altrimenti, sarebbero stati diritti esercitabili solo nei limiti minimi previsti dalla legge.

La nuova sfida è di fare altrettanto a livello locale, con la contrattazione aziendale, per rispondere sempre di più ai bisogni specifici dei lavoratori e delle lavoratrici dei trasporti, che hanno subito un profondo cambiamento nella società moderna. Le necessità quantitative, di potere e di successo, hanno lasciato il passo a quelle qua-

litative, che si traducono nell'avere più tempo libero, per se stessi e per le persone care.

E veniamo alle sindacaliste della Fit, alle compagne di questa avventura e di impegno quotidiano che si valorizza ogni giorno sui posti di lavoro come ai tavoli contrattuali. Per proseguire in questo senso, cercherò di riassumere l'attività svolta dal Coordinamento nazionale donne Fit nel mandato congressuale 2013-2017, raggruppabile in quattro aree tematiche

Rappresentanza

Il tema della presenza e della partecipazione attiva delle donne nel sindacato è da tempo tra le priorità del Coordinamento. Come noto, le donne occupate nei trasporti sono solo il 20%, dato che si rispecchia anche sulla percentuale delle nostre iscritte, che sono l' 11,15%. Nonostante ciò la presenza attiva femminile tra quadri e dirigenti della Fit ad ogni livello risulta essere sempre più importante e qualificata.

Infatti, nei luoghi di lavoro ritroviamo sindacaliste impegnate così suddivise: 69 Rsu, 214 Rsa, 15 Rls, 19 Componenti Cpo Aziendali. È quanto risulta dalla banca dati delle sindacaliste della Fit elaborata dal Coordinamento donne nell'ottobre 2016.

Certo, in occasione del precedente Congresso nazionale, nella lista per l'elezione dei componenti del Consiglio generale la presenza delle donne è stata del 30%, di cui il 20% sono state elette. Per arrivare a un Consiglio, in seguito ad integrazioni, composto da 23 donne su 133 componenti, pari al 17%. Un ulteriore, grande passo avanti è stato compiuto all'ultimo Congresso, in cui le liste sono state predisposte in modo di garantire una più ampia presenza femminile nel Consiglio. Il risultato è stato quello di confermare una presenza di sindacaliste pari al 18%, anche con l'aumento numerico del Consiglio generale. Infatti su un'attuale composizione dell'organismo di 159 componenti le donne saranno 28.

Formazione e contrattazione

Il progetto politico del Coordinamento si sostanzia nel rafforzamento del proprio ruolo quale organismo sempre più a supporto della contrattazione e della partecipazione attiva delle sindacaliste, ampliando le competenze possedute attraverso azioni formative specifiche. A tale proposito, in questi ultimi due anni la Segreteria nazionale ha investito in formazione specificatamente diretta alle sindacaliste: è stato realizzato, il corso di formazione sulla contrattazione e le tecniche negoziali, a cui hanno partecipato 30 donne; la terza edizione del Corso lungo ha visto per la prima volta la partecipazione di 9 donne su 17 partecipanti della Fit; complessivamente la formazione mirata ai quadri dirigenti ha visto la partecipazione di 122 donne su 610 corsisti.

Per quanto riguarda la contrattazione, l'impegno e il lavoro del Coordinamento si è sviluppato, come detto, con l'inserimento nei ccnl rinnovati di proposte volte a meglio affrontare le esigenze delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti.

Al fine di proseguire il cammino intrapreso sarà indispensabile sviluppare, sia a livello nazionale sia locale, questo nuovo approccio culturale dell'azione del Coordinamento, attraverso la valorizzazione dell'impegno e del contributo delle sindacaliste, con la presenza negli organismi e nei percorsi dell'attività contrattuale facendo leva in modo particolare sul livello regionale e aziendale.

Contrasto alla violenza

Il tema della violenza sulle donne è ormai da tempo nell'agenda degli impegni del Coordinamento nazionale donne della Fit. Impegno che si è concretizzato, a partire dall'8 marzo 2013, con l'avvio della collaborazione con l'Associazione nazionale volontarie del Telefono rosa e dalla realizzazione di diverse iniziative sia regionali che nazionali.

La sfida più importante è stata la realizzazione di un'indagine conoscitiva diretta a

misurare il dato di incidenza del fenomeno della violenza di genere nei trasporti, i cui risultati sono stati presentati in occasione dell'Assemblea organizzativa della Fit-Cisl nazionale. Il passaggio successivo, in base ai risultati dell'indagine, è quello di individuare e strutturare azioni contrattuali mirate a contrastare il fenomeno, anche seguendo il percorso indicato dall'accordo quadro sulle molestie e le violenze sui luoghi di lavoro, siglato da Cisl, Cgil, Uil e Confindustria il 25 gennaio 2016, dandogli attuazione in ogni realtà aziendale e promuovendo lo sviluppo della contrattazione di secondo livello per prevenire, contrastare e rimuovere gli effetti di ogni forma di violenza sul luogo di lavoro, a iniziare dalle molestie.

Ad oggi diverse aziende dei trasporti, ma ancora troppo poche, hanno dato attuazione all'accordo. Occorre continuare questo lavoro nei rinnovi contrattuali futuri, promuovendo la contrattazione di secondo livello per contrastare il fenomeno e incentivando la sottoscrizione da parte delle aziende dell'assunzione di responsabilità e non tollerabilità ai comportamenti molesti e violenti di cui all'allegato B) del suddetto accordo interconfederale. A tale scopo il Coordinamento ha elaborato un vademecum diretto ai contrattualisti.

Prevenzione dei tumori femminili

È questo un nuovo ed ulteriore ambito di intervento su cui le sindacaliste della Fit si stanno impegnando. A tale scopo è stato realizzato un opuscolo informativo mirato per promuovere la prevenzione, ad ogni livello e fascia di età, per contrastare le forme tumorali femminili. L'opuscolo è stato divulgato su tutto il territorio nazionale nei diversi Congressi regionali e rappresenta solo una prima esperienza nel campo.

*Francesca Di Felice
Responsabile Coordinamento donne Fit-Cisl*

Cresce il peso specifico dei giovani nella Fit-Cisl

Tantissimi ragazze e ragazzi hanno partecipato al Congresso nazionale. Ecco perché



«Molti oggi parlano dei giovani; ma non molti, ci pare, parlano ai giovani», così affermava Giovanni XXIII, chiamato il Papa Buono. A distanza di oltre 50 anni, questa frase sembra, tristemente, ancora di attualità in Italia. Al contrario in Fit-Cisl si sta svolgendo da tempo un grande lavoro per i giovani, che sta cominciando a dare i suoi frutti.

All'XI Congresso nazionale hanno partecipato moltissime ragazze e ragazzi provenienti da tutta la nostra splendida Penisola - e per molti era la prima volta a un evento del genere. I tantissimi under 35 hanno non solo ascoltato attentamente la relazione, il dibattito, le tavole rotonde, ma anche partecipato attivamente, ad esempio con interventi in plenaria per parlare delle loro problematiche, delle loro aspettative, della fiducia che ripongono in questo sindacato. E sapete perché erano presenti così in tanti? Prima di rispondere

facciamo un passo indietro ed immergiamoci nel clima di Chia.

Il Congresso si colloca in una fase in cui l'Italia e l'Europa più in generale attraversano - alcuni dicono che stanno uscendo da - una crisi del mercato del lavoro senza precedenti, un periodo in cui i giovani spesso non hanno più un'ideologia nella quale credono ed in cui pare non abbiano voglia di collettività, ma piuttosto di individualità. Desidero pertanto, in questo articolo, riprendere una parte della relazione del Segretario generale Antonio Piras, nella quale ha dato ampio spazio anche alle tematiche che toccano direttamente i nostri giovani, tra cui la disoccupazione giovanile, che secondo l'Istat rimane intorno al 40% e che è «una delle questioni irrisolte del Paese». «Spesso confinati ai

margini della vita economica, politica e sociale - ha affermato il Segretario generale - i giovani sono sempre più abbandonati a loro stessi senza alcun punto di riferimento se non quello, per i più fortunati, di trovare fortuna all'estero o riparo negli ambiti familiari che ancora possono permetterlo. In molti smettono anche di cercare lavoro». E, purtroppo, non c'è nulla di più vero. Piras ricorda infatti come le soluzioni individuate non hanno prodotto gli effetti sperati. Il Jobs Act, con le tutele crescenti piuttosto che in un aumento reale dell'occupazione giovanile, si è tradotto quasi



esclusivamente nella diminuzione dei diritti. Stessa cosa può dirsi per il Piano nazionale Garanzia Giovani, risorse europee finalizzate a ridurre la durata del passaggio dalla scuola al lavoro, che non ha dato i risultati auspicati. I costi della crisi economica hanno penalizzato in modo particolare i giovani, costruendo un muro tra loro e la porta d'entrata nella vita adulta e autonoma.

Ma al di là dell'attualità, il contesto giovanile è da tempo al centro dell'attenzione delle politiche sindacali della nostra Federazione, che è da anni impegnata in un no-

I lavoratori immigrati negli organismi statutari

I lavoratori stranieri residenti in Italia al 1 gennaio 2016 sono circa 5 milioni 26mila, pari all'8% della popolazione, e sono in continuo aumento, con contributi significativi alla nostra economia.

In un simile contesto la Cisl, e di riflesso la Fit-Cisl, ha deciso, per affrontare in maniera più puntuale le tematiche inerenti gli immigrati e per una maggior tutela della specifica categoria di lavoratori – così com'è stato fatto per donne e giovani – e per fare la vera differenza e favorire processi reali di integrazione, di dare più spazio agli immigrati all'interno degli organismi statutari. Con le modifiche allo Statuto approvate, tutte le strutture Fit regionali e il livello nazionale riservano una quota pari al 20% alle candidature di genere indistinte – giovani, donne, immigrati, con un minimo di 10% di giovani. Leggermente diverso il discorso per il Consiglio generale nazionale: gli immigrati devono essere almeno sei e quelli eletti all'XI Congresso appartengono alle regioni: Emilia Romagna, Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana, Veneto. Si tratta di un grande passo per la Fit, che ha dimostrato anche in questo caso come adeguarsi ai tempi sia possibile per rappresentare tutte le categorie di lavoratori.

Christian Tschigg

bile progetto, ormai divenuto una vera mission: quello di avvicinare i giovani alla Fit e la Fit ai giovani, attraverso azioni concrete che nel tempo si sono sviluppate sulla base di idee, proposte e nuove risorse. Uno degli obiettivi principali è garantire una rappresentanza dei giovani under 35 negli organismi, anche al fine di avere un ricambio generazionale di (in)formati quadri sindacali.

Riprendo un po' la storia del perché siamo arrivati dove siamo arrivati. Perché, si sa, è il nostro passato che ci porta al presente. Tutto ha inizio con il progetto nazionale "I Giovani nella Fit": il percorso assembleare partecipato, svoltosi nelle regioni durante il precedente mandato congressuale, che ha portato alla realizzazione dell'indagine conoscitiva, indirizzata ai giovani lavoratori dei trasporti e non, diretta a rispondere

(ma non solo ovviamente) come l'adesione generalizzata ai fondi di previdenza complementare, l'assistenza sanitaria integrativa, i prestiti aziendali agevolati, la regolamentazione della fruizione oraria del congedo parentale, il sostegno alle spese scolastiche, gli interventi diretti a migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Il secondo filone è quello dell'attenzione ai giovani dentro la Fit e a sua volta si sviluppa lungo tre direttrici: l'affermazione concreta della partecipazione dei giovani nelle attività della Federazione attraverso la costituzione di un "Laboratorio giovani Fit" sperimentale che si è trasformato in questo congresso nel Coordinamento giovani della Fit; l'avvio della realizzazione di un servizio di orientamento al lavoro di-

alla domanda "Cosa vogliono e si aspettano i giovani dal sindacato?", e all'individuazione di proposte organizzative e contrattuali concrete che sono state recepite nel documento finale del precedente Congresso, confermate in occasione dell'assemblea organizzativa, e realizzate in questi ultimi quattro anni.

Di quasi 8 anni di lavoro in sinergia con i giovani (alcuni dei quali nel frattempo sono transitati nell'età adulta), due sono i filoni da sottolineare. In primis l'attenzione ai giovani fuori della Fit. La nostra Federazione ha speso molte energie per inserire politiche rivolte ai giovani trasversalmente nelle varie aree contrattuali. Ne è un esempio l'ampliamento di strumenti di welfare nei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro, con un'attenzione particolare a rispondere ai bisogni dei lavoratori più giovani

retto a strutturare un canale di incontro tra domanda e offerta nei trasporti: il progetto "Il faro" su cui si stanno impegnando i giovani sindacalisti della Fit componenti il Laboratorio; il recepimento, nel regolamento congressuale, di una presenza adeguata di giovani under 35, tradottasi nella norma secondo cui le liste congressuali dovranno contenere candidature di genere, immigrati e giovani under 35 non inferiori al 20%, sia tra i candidati che tra gli eletti, fermo restando che la percentuale di giovani under 35 non può essere inferiore al 10%. Da ciò derivano tre novità molto concrete: la reale costituzione di un coordinamento giovani nelle strutture regionali, composto dai giovani under 35 eletti nei consigli generali regionali, oltre a un coordinamento giovani nazionale, composto dai 19 coordinatori regionali e dai giovani under 35 eletti nel Consiglio generale nazionale (ne sono stati eletti tre); l'ingresso di tali 19 coordinatori regionali dei giovani nel Consiglio generale nazionale; l'ingresso di un componente under 35 nell'Esecutivo nazionale: il Coordinatore nazionale dei giovani, che dovrà essere indicato al primo incontro del Coordinamento nazionale giovani, scelto tra i 19 coordinatori.

Sintetizzando e riprendendo la frase di Papa Giovanni, la Fit è riuscita a dare ascolto ai giovani, non solo parlare di giovani. La prima pietra è posata. Ora sta a noi – giovani, iscritti, attivisti, delegati e dirigenti tutti – fare in modo che la macchina che si è messa in moto non si arresti, per dare il giusto spazio ai giovani sia nel presente che nel futuro, così come lo è stato dato in questo Congresso.

E un grazie va dato ai Segretari nazionali e regionali che hanno capito l'importanza di questo punto d'inizio e hanno portato al Congresso tanta gioventù. Per fare in modo che i giovani non siano solo il futuro, ma il presente di questa organizzazione. Perché questo sindacato possa continuare, "con più trasporto, verso il futuro".

Christian Tschigg

Responsabile Coordinamento giovani Fit-Cisl

Mozione finale



L'XI Congresso della Fit Cisl, convocato a Chia nei giorni 29, 30, 31 maggio e 1 giugno 2017, ascoltata la relazione del Segretario Generale Nico Piras a nome della Segreteria Nazionale e le conclusioni della Segretaria Generale Anna Maria Furlan, condividendone pienamente i contenuti, le approva unitamente ai contributi emersi dal dibattito.

Il Congresso, prendendo atto dei discutibili risultati dei provvedimenti legislativi varati dai Governi degli ultimi anni per rilanciare l'economia e l'occupazione, chiede all'attuale Governo di varare, una volta per tutte, come richiesto dalla nostra Confederazione da anni, una riforma del sistema fiscale, che risulta - a differenza di altri Paesi - eccessivamente penalizzante per i lavoratori e i pensionati.

Al tempo stesso il Congresso ritiene indispensabile che nel nostro Paese vengano rese più efficaci, come avviene in altri Paesi avanzati europei, "politiche attive per l'occupazione", che garantiscano un reale inserimento dei giovani nel mondo del lavoro e il reinserimento, attraverso percorsi di formazione e di riqualificazione professionale, di coloro che il lavoro l'hanno perso.

Il Congresso, tenuto conto dei contributi emersi nelle sessioni di approfondimento tematico svoltesi nei tre giorni di lavoro, ribadisce la necessità che si promuova, congiuntamente alle istituzioni ed alle associazioni datoriali, una campagna informativa finalizzata ad incrementare le adesioni volontarie alla previdenza complementare soprattutto dei più giovani che, al momento, risultano meno coinvolti.

Per rendere più efficienti e competitivi i Fondi Pensione contrattuali del settore dei trasporti, il Congresso ritiene necessario procedere alla loro unificazione. Il Congresso nell'apprezzare l'avvio degli investimenti in economia reale italiana effettuati da alcuni Fondi dei Trasporti auspica che tali esempi vengano seguiti anche

da altri Fondi in modo da promuovere e sviluppare un circolo virtuoso per la creazione di nuovi posti di lavoro nel nostro Paese. A tal fine sostiene la richiesta di un intervento legislativo che consenta di poter contare agevolazioni fiscali di carattere permanente.

Il Congresso, preso atto dei contenuti del rapporto 2017 sul Coordinamento della finanza pubblica della Corte dei Conti secondo il quale «le dismissioni di imprese controllate o partecipate dal Ministero dell'economia hanno determinato introiti lordi per 132 miliardi di euro in 24 anni tra il 1992 e il 2016» e «il loro contributo realisticamente non potrà essere determinante - per il rientro del debito pubblico - nel breve-medio periodo»; considerato che le dismissioni non sempre hanno contribuito all'efficientamento delle aziende né allo sviluppo dell'economia né migliorato il livello di servizio offerto ai cittadini; ritiene necessario che il Governo sospenda tale pratica e che eventuali ipotesi di privatizzazione vadano esaminate, di volta in volta, per valutare i reali benefici per la collettività anche attraverso il coinvolgimento dei lavoratori e delle loro rappresentanze sindacali.

Il Congresso ritiene che le ipotesi di quotazione in borsa di segmenti di Trenitalia e qualsiasi altra operazione propedeutica alla creazione di nuove imprese ferroviarie (es. Frecce), nell'ambito del Gruppo FSI, siano da contrastare perché deleterie per l'intero Gruppo FSI, per il Paese e per i lavoratori. In tal senso il Congresso chiede al Governo di bloccare le iniziative del Gruppo FSI volte a quotare in borsa "le Frecce" o sdoppiare le società esistenti e impegna la Segreteria Nazionale a mettere in campo tutte le iniziative e le azioni per salvaguardare l'attuale configurazione societaria del Gruppo FSI nonché quelle per migliorare le condizioni dell'intero sistema infrastrutturale ferroviario italiano incentivando una mobilità sostenibile, su tutto il territorio nazionale, che tenga conto delle particolari esigenze anche dei

pendolari, lavoratori e studenti.

Il Congresso, preso atto dell'escalation di episodi di aggressione e vandalismo verificatisi su varie tratte ferroviarie nazionali e regionali, richiama l'attenzione del Governo sulla questione della sicurezza dei viaggiatori e del personale in servizio sui treni e impegna la Segreteria Nazionale affinché si attivi un tavolo istituzionale presso il Ministero dell'interno, con la partecipazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle imprese ferroviarie e delle rappresentanze sindacali, con il compito di monitorare i fenomeni di aggressione e vandalismo e, conseguentemente, proporre l'adozione di tempestivi provvedimenti in merito.

Per conseguire tali obiettivi è necessario promuovere un blocco sociale maggiormente omogeneo sviluppando una più efficace azione sindacale unitaria, coinvolgendo tutte le altre organizzazioni presenti nel mondo dei trasporti, a partire da Filt-Cgil e Uil-trasporti.

Il Congresso, relativamente alla crisi Alitalia, scaturita da scelte manageriali sbagliate come la concentrazione dell'80% delle rotte sul corto raggio e, più recentemente, acuita dalla demagogia e dal populismo di alcuni politici e pseudo esperti, ritiene indispensabile un cambiamento di strategia aziendale che punti sulle rotte a lungo raggio. Il Congresso pertanto confida nel lavoro dei Commissari affinché si individuino partner industriali disposti a investire in nuovi aerei più grandi, ad acquistare nuovi "slot" e, conseguentemente, a definire alleanze commerciali con partner che garantiscano la ridistribuzione delle rotte a lungo raggio.

Solo attraverso l'attuazione di una simile strategia si potrà scongiurare lo "spezzatino" dell'azienda e salvaguardare l'occupazione e il reddito dei 12.500 dipendenti diretti e di tutti gli operatori indiretti dell'indotto.

Alla luce di quanto si è verificato nella terza decade di aprile 2017, il Congresso ritiene necessaria una riflessione interna al sindacato unitario per stabilire le casistiche in cui è opportuno il ricorso all'istituto del Referendum.

Analizzando i dati relativi alla presenza femminile nella Fit, tenuto conto dell'attività svolta dal Coordinamento nazionale donne, il Congresso ritiene che sia necessario promuovere una maggiore partecipazione delle donne negli organismi della Federazione attraverso una più incisiva politica di riequilibrio di genere.

La condizione giovanile, da tempo al centro dell'attenzione delle politiche sindacali della Fit, deve continuare ad essere una priorità da

sostanziare con azioni dirette sia a sostenere l'occupazione giovanile che ad allargare gli spazi di partecipazione dei giovani sindacalisti alle attività della Federazione, finalizzate anche a favorire un condiviso ricambio generazionale dei quadri sindacali.

A tal fine diventa necessario rendere operativo il neo costituito Coordinamento giovani della Fit, sia a livello nazionale che regionale, sviluppando il progetto di orientamento al lavoro "Il faro", implementandolo con azioni, accordi sindacali e politiche contrattuali mirati a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nei trasporti.

Il Congresso ritiene che la struttura Fit International, nata per assicurare un più puntuale e stretto collegamento con Etf e altri sindacati europei, debba consolidare le attività avviate per un ulteriore rafforzamento della presenza della Fit negli organismi del sindacato europeo.

In tema di formazione il Congresso auspica che gli importanti e positivi risultati conseguiti trovino continuità con il rafforzamento dell'esperienza avviata e che si completino con una formazione mirata ai quadri e dirigenti della Federazione, per una crescita delle risorse impegnate nei ruoli operativi e/o di responsabilità all'interno dell'organizzazione a tutti i livelli.

Il Congresso, relativamente alla costituzione di Cisl Reti, che ha subito un brusco arresto nell'assemblea organizzativa nell'autunno del 2015, valuta che, ancora oggi, il progetto sia valido e attuale e ritiene opportuno riavviare il confronto con le altre due federazioni interessate.

Approvato all'unanimità



Il nuovo Consiglio Generale

n.	Nominativo	Regione
1	Abimelech Giovanni	Lombardia
2	Acquafresca Angelo	Nazionale
3	Alfonsi Federico	Piemonte
4	Angelucci Amelio	Abruzzo
5	Archilletti Quirino	Lazio
6	Arduino Concetta	Sicilia
7	Ascani Roberto	Marche
8	Aversa Massimo	Campania
9	Badiane Babacar	Liguria
10	Baglioni Valeria	Veneto
11	Bardalez Marco	Toscana
12	Belli Paolobelli Andrea	Umbria
13	Benedetti Luigi	Lazio
14	Benigno Amedeo	Sicilia
15	Bertone Francesco	Emilia R.
16	Bigoni Rosalia	Friuli V. G.
17	Blanco Salvatore	Lombardia
18	Bonavigo Fabio	Lazio
19	Boni Stefano	Toscana
20	Borelli Enrico	Emilia R.
21	Bubola Fabio	Friuli V. G.
22	Buso Daniele	Piemonte
23	Cafaro Maria Carmela	Puglia
24	Capozucca Claudio	Veneto
25	Carletti Mauro	Nazionale
26	Carrabba Paolo	Campania
27	Casini Fabiano	Toscana
28	Castellano Michele	Nazionale
29	Ceriani Marco	Lombardia
30	Chiaravalli Francesco	Toscana
31	Chiariello Federico	Piemonte
32	Cirotti Paolo	Lazio
33	Colucci Sebastiano	Basilicata
34	Corbisiero Salvatore	Emilia R.

35	Cosenza Cataldo	Emilia R.
36	Costantini Fabrizio	Marche
37	Costantino Mirco	Alto Adige
38	Costanza Antonio	Piemonte
39	Crea Domenico	Val D'Aosta
40	Curcio Angelo	Nazionale
41	Daniele Franca	Emilia R.
42	Dashi Zana	Piemonte
43	De Terlizzi Marino	Veneto
44	Dei Bardi Antonio	Sicilia
45	Derraji Mbarek	Lombardia
46	Di Cesare Stefano	Nazionale
47	Di Ciano Marina	Abruzzo
48	Di Felice Francesca	Nazionale
49	Di Fiore Francesco	Liguria
50	Di Legge Andrea	Nazionale
51	Di Michele Antonio	Abruzzo
52	Di Naccio Alessandro	Abruzzo
53	Diamante Maurizio	Nazionale
54	Domanico Antonio	Calabria
55	Donati Gianluca	Lazio
56	El Hayat Hassan	Emilia R.
57	Esposito Giuseppe	Nazionale
58	Fabbri Stefania	Lazio
59	Falcioni Mara	Trentino
60	Faraci Giovanni	Lombardia
61	Ferro Silvia	Nazionale
62	Filippi Mirko	Liguria
63	Fiorentino Emiliano	Nazionale
64	Fiorenza Annibale	Calabria
65	Fonti Maurizio	Veneto
66	Formisano Raffaele	Campania
67	Foti Fortunato	Lombardia
68	Francioni Simone	Toscana
69	Fratini Franco	Toscana

70	Fuoco Rosario	Nazionale
71	Furfaro Claudio	Piemonte
72	Fusca Franco	Lombardia
73	Fusco Luigi	Campania
74	Ghiglione Giorgio	Nazionale
75	Giordano Dionisio	Sicilia
76	Giordano Pasquale	Veneto
77	Giorgi Gianluca	Umbria
78	Giorlando Giovanni	Trentino
79	Girgenti Salvatore	Sicilia
80	Giuliano Giovanni	Sicilia
81	Grasso Eliseo	Nazionale
82	Greggio Marcello	Veneto
83	Gualandri Massimiliano	Lazio
84	La Sorsa Antonia	Puglia
85	Laface Angelo	Lombardia
86	Lai Ignazio	Sardegna
87	Langella Alfonso	Campania
88	Leone Beniamino	Nazionale
89	Lo Muzio Fabio Ciro	Puglia
90	Loddo Giovanni	Sardegna
91	Luciano Giovanni	Nazionale
92	Lupia Raffaele	Liguria
93	Malvisi Massimo Luca	Nazionale
94	Mansi Luigi	Nazionale
95	Marchini Carla	Nazionale
96	Marinig Osvaldo	Nazionale
97	Marrone Luisa	Campania
98	Martifagni Giovanni	Umbria
99	Marzullo Giulia	Liguria
100	Mascia Monica	Sardegna
101	Masucci Marino	Nazionale
102	Meledandri Antonio	Campania
103	Meloni Elisa	Sardegna
104	Merico Nicola	Puglia
105	Milone Ugo	Nazionale
106	Misuraca Lucia	Lazio
107	Monastra Giacomo	Lombardia
108	Morganti Mario	Calabria
109	Napoli Antonino	Sicilia
110	Olivieri Giovanni	Nazionale
111	Orsini Antonella	Lombardia
112	Pachera Teodora	Veneto

113	Pagnotta Vincenzo Fausto	Calabria
114	Paissan Alessandro	Trentino
115	Pani Corrado	Sardegna
116	Paniccia Pasquale	Nazionale
117	Passi Urs	Veneto
118	Pellecchia Salvatore	Nazionale
119	Perrone Domenico	Sicilia
120	Piana Sandra	Liguria
121	Pinto Matilde	Campania
122	Piras Antonio	Nazionale
123	Pittelli Antonio	Friuli V. G.
124	Procopio Antonio	Calabria
125	Proglia Massimo	Liguria
126	Raguzzi Nicola	Veneto
127	Retini Daniele	Piemonte
128	Ricci Roberto	Lazio
129	Riccio Gaetano	Nazionale
130	Rivola Stefano	Emilia R.
131	Rosalba Alfredo	Lombardia
132	Sabbatini Mattia	Marche
133	Saibene Ferruccio	Lombardia
134	Saini Antonio Pietro	Lombardia
135	Scarpa Ione	Veneto
136	Scognamillo Mauro	Liguria
137	Sementina Donato	Emilia R.
138	Seritti Pietro	Puglia
139	Settembrini Angela	Toscana
140	Severino Maria Rosaria	Alto Adige
141	Sigilli Antonio	Calabria
142	Sorrentino Francesco	Lazio
143	Spinelli Francesco	Puglia
144	Tavolaro Rossella	Toscana
145	Telesca Donato	Basilicata
146	Tornusciolo Giorgio	Lombardia
147	Torzetti Ettore	Liguria
148	Trapanese Giulio	Lazio
149	Traverso Davide	Liguria
150	Tschigg Christian	Alto Adige
151	Tutone Francesco	Piemonte
152	Verco Bruno	Lombardia
153	Vitagliano Antonio	Molise
154	Vocaturo Luana	Lazio
155	Zappacosta Marco	Nazionale
156	Zoccheddu Antioco Valerio	Sardegna

Il nuovo Comitato Esecutivo nazionale

1. Abimelech Giovanni	18. Donati Gianluca	35. Malvisi Massimo	52. Tschigg Christian
2. Ascani Roberto	19. Ferro Silvia	36. Mansi Luigi	53. Tutone Francesco
3. Benigno Amedeo	20. Fiorentino Emiliano	37. Marchini Carla	54. Verco Bruno
4. Bigoni Rosalia	21. Fiorenza Annibale	38. Marinig Osvaldo	55. Vitagliano Antonio
5. Boni Stefano	22. Fonti Maurizio	39. Masucci Marino	56. Zoccheddu Valerio
6. Borelli Enrico	23. Formisano Raffaele	40. Milone Ugo	
7. Capozucca Claudio	24. Fuoco Rosario	41. Olivieri Giovanni	
8. Carletti Mauro	25. Furfaro Claudio	42. Paniccia Pasquale	
9. Castellano Michele	26. Ghiglione Giorgio	43. Pellecchia Salvatore	
10. Cosenza Cataldo	27. Giordano Dionisio	44. Piras Antonio	
11. Crea Domenico	28. Giorgi Gianluca	45. Riccio Gaetano	
12. Curcio Angelo	29. Giorlando Giovanni	46. Rosalba Alfredo	
13. Di Cesare Stefano	30. Grasso Eliseo	47. Scognamillo Mauro	
14. Di Felice Francesca	31. Langella Alfonso	48. Severino M. Rosaria	
15. Di Legge Andrea	32. Leone Beniamino	49. Sorrentino Francesco	
16. Di Naccio Alessandro	33. Luciano Giovanni	50. Spinelli Francesco	
17. Diamante Maurizio	34. Lupia Raffaele	51. Telesca Donato	

Il CG approva all'unanimità

Il nuovo Collegio dei Probiviri

Massimo Nappi
Sabatino Passannanti
Paolo Pioppini
Antonio Colosimo
Angelo Michetti

Il nuovo Collegio dei Sindaci

Franco Romagnoli
Nevia Maria Fare
Emanuela Fier
Vincenzo Del Signore
Giancarlo Dessi

Antonio Piras eletto nel Comitato esecutivo di Etf

Fit-Cisl presente al V Congresso della Federazione europea. Ecco di cosa si è parlato, settore per settore

“Fair transport for Europe - Social justice, solidarity, unity”, ovvero “Trasporti equi per l’Europa – Giustizia sociale, solidarietà e unità” è lo slogan del V Congresso di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce. L’evento si è svolto dal 24 al 26 maggio scorsi a Barcellona e vi hanno preso parte più di 500 delegati provenienti da 41 paesi per discutere le strategie e le azioni da indiriz-

zare per le sfide future del settore dei trasporti e del mercato del lavoro, in modo da assicurare un futuro di solidarietà sociale per tutti.

La Fit-Cisl ha partecipato ai lavori con una sua delegazione, guidata dal Segretario generale Antonio Piras, che rappresentava i vari dipartimenti e coloro che seguono le attività nelle sezioni Etf. Al Congresso di Barcellona Piras è stato eletto componente del Comitato esecutivo di Etf. Come Segretario generale del sindacato europeo è stato confermato Eduardo Chagas, mentre nel ruolo di Presidente è stato eletto Frank Moreels. Sono stati confermati



anche i vicepresidenti e il Comitato direttivo (Management Committee).

Tra le presenze di rilievo all’evento ricordiamo il Segretario generale della Ces (Confederazione sindacale europea) Luca Visentini e la Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc.

Il Congresso è stato l’occasione per individuare cinque progetti per il mandato congressuale 2017-2022: politica dei trasporti e trasporto sostenibile; lavoro e diritti sindacati; organizzazione globale; rappresentanza e coordinamento transnazionale, formazione teorica e pratica – rafforzamento delle capacità.

Inoltre, sono stati approvati due emendamenti allo statuto molto importanti, che dovranno essere ratificati al prossimo Congresso Itf, che si terrà l’anno prossimo a Singapore. Il primo ha esteso il mandato congressuale da quattro a cinque anni; il secondo emendamento ha aumentato i membri dell’esecutivo da 37 a 39 e ha innalzato il tetto massimo dei rappresentanti di ciascun paese portandolo a tre da due che era prima.

È stato rimandato al prossimo incontro dell’Esecutivo Etf il tema della doppia affiliazione ad altri organismi sindacali europei, che tanti problemi e ambiguità ha creato in molte categorie. Su questo tema

ho preso la parola chiedendo di risolvere la questione quanto prima, tenuto conto che il sindacato scandinavo si è dimostrato sempre a favore della doppia affiliazione per propri tornaconti.

Un ringraziamento speciale va ai nostri amici della Fai-Cisl (Federazione agricola alimentare industriale italiana), anche loro affiliati a Etf attraverso il settore della pesca, che ci hanno dato il loro sostegno tramite delega, visto la loro indisponibilità a partecipare per la concomitanza del loro Congresso nazionale. In conclusione la Fit-Cisl, riconoscendo la strategicità delle attività internazionali, ha confermato la partecipazione attiva al Congresso di Barcellona attraverso l'impegno diretto del Segretario generale, in qualità di neo eletto nel Comitato esecutivo Etf.

Di seguito riportiamo il resoconto dei nostri delegati, che hanno partecipato ciascuno al fringe event (focus collaterale) della propria area di competenza. Va specificato che i Coordinamenti europei di donne e giovani si sono riuniti nei due giorni precedenti al Congresso Etf.

*Luigi Mansi
Responsabile Fit International*

Il dumping nell'autotrasporto

Di Maurizio Diamante

Nel suo intervento, la Commissaria europea ai Trasporti, Violeta Bulc non ha potuto esimersi dal parlare del "Pacchetto Strada" che la Commissione europea avrebbe presentato pochi giorni dopo, precisamente il 31 maggio scorso.

Bulc, tenuto conto della platea che aveva di fronte, ha fatto un intervento molto mirato, cioè ha dichiarato ciò che il mondo

sindacale in quel contesto voleva sentirsi dire, tralasciando gli aspetti più discutibili previsti dalla norma. Ma, alla conclusione del suo intervento, noi tutti delegati appartenenti alla sezione Etf dell'Autotrasporto abbiamo sollevato un volantino



inneggiante alla fine del dumping sociale, ossia la concorrenza sleale, e abbiamo messo accanto al palco un cartonato della Commissaria con tanto di volantino al collo, che è rimasto lì per tutto il Congresso.

Ma veniamo al merito. Il Pacchetto Strada dovrebbe essere approvato prima di giugno 2019, data delle prossime elezioni europee. Per la parte che riguarda l'autotrasporto, andranno sicuramente approfondite le proposte sulla modifica del cabotaggio stradale su come contrastare le cosiddette "letter box company", società fittizie che pagano salari irrisori e bassi o nulli contributi sociali. Vogliamo sapere anche come sarà regolamentato il riposo regolare, le quarantacinque ore spettanti agli autisti, e soprattutto dove potrà e/o dovrà essere effettuato. Vi aggiorneremo man mano su La Voce dei Trasporti.

Liberalizzazioni e sicurezza nel tpl

Di Eliseo Grasso

Al fringe event del tpl si è parlato dei possibili cambiamenti delle regole di guida e di riposo per i conducenti di autobus e pul-

man e del relativo impatto sulla sicurezza di lavoratori e passeggeri.

Sono stati discussi gli effetti della liberalizzazione del mercato, con particolare riferimento alle nuove tipologie di offerta di servizio attraverso l'uso di piattaforme informatiche. Francesca Di Felice, componente per la Fit-Cisl dello Steering Committee del Comitato del Tpl di Etf, ha esposto per il Dipartimento Mobilità/Tpl della Fit le criticità del sistema di trasporto per lunghe percorrenze di FlixBus, la piattaforma informatica che opera in diversi paesi europei, tra cui l'Italia. È necessario instaurare un protocollo di relazioni industriali a livello europeo, per dare regole inderogabili nelle diverse legislazioni vigenti e favorire una corretta concorrenza nel mercato.

Altro tema affrontato è quello della sicurezza. Negli ultimi anni le aggressioni a

conducenti e a personale viaggiante in generale sono in aumento. Abbiamo chiesto di riaffermare a livello europeo la sicurezza sul lavoro come priorità e di affrontare il problema come Etf nell'ambito del dialogo sociale europeo. Occorre rinnovare il parco vetture dotandole di sistemi di sicurezza, più che di videosorveglianza, e individuare le aree più a rischio per prevenire anche con l'intervento delle forze dell'ordine e la formazione all'autodifesa del personale viaggiante.

Più tutele e diritti per i lavoratori del trasporto aereo

Di Luigi Mansi

Nell'ambito del Congresso si è svolto il fringe event "Sfide globali ed europee per i lavoratori del trasporto aereo" dedicato al Trasporto aereo per un dibattito sull'attuale situazione del settore. Hanno aperto l'incontro il Segretario politico Etf François Ballesterio e quello di Itf Gabriel Mocho Rodriguez.

La liberalizzazione del mercato ha portato agli utenti biglietti più economici e offerte diversificate, ma con costi spesso sempre più nascosti. In tutto ciò il lavoratore del settore ne è uscito sconfitto perché, nonostante la continua crescita del traffico aereo, ne è conseguito un deterioramento della qualità del lavoro e della costante perdita dei diritti acquisiti. La carenza di regole ha contribuito al social dumping da parte delle compagnie aeree e di tutti gli stakeholders del settore, che si confrontano sempre di più con una feroce concorrenza.

L'insaziabilità delle istituzioni europee, che vogliono sempre più liberalizzazione, sta portando il comparto a una deriva che sta creando notevoli problemi sociali. Etf ha il compito nei prossimi anni di confrontarsi con tre importanti sfide: sul piano regolatorio per introdurre una agenda più orientata al sociale e limitare le continue mire liberiste, una maggiore organizzazione e più campagne per creare un forte equilibrio di potere orientato verso i lavoratori

e infine relazioni industriali e dialogo sociale per stabilire un equo meccanismo con le parti datoriali sia a livello europeo che aziendale.

La liberalizzazione del mercato ferroviario

Di Osvaldo Marinig

Il Congresso Etf, oltre ad aver apprezzato il lavoro svolto dalla sezione del trasporto ferroviario per contrastare le implicazioni negative contenute nel IV Pacchetto ferroviario, ha condiviso il programma politico che dovrà essere implementato nel prossimo quadriennio per sviluppare un reale trasporto sostenibile. Nel dibattito congressuale è emerso come le innovazioni introdotte dalla liberalizzazione del mercato non faranno da freno all'azione sindacale di contrasto al peggioramento delle condizioni di lavoro, all'abbassamento dei livelli di sicurezza e dei salari. In egual misura non si smetterà di chiedere provvedimenti normativi che favoriscano l'utilizzo delle ferrovie per il trasporto di merci oggi movimentate con modalità decisamente più inquinanti.

Il Congresso ha rimarcato, tra le priorità comuni agli altri settori, la volontà di combattere il dumping sociale che determina ingiustificate differenze salariali e di orario di lavoro tra dipendenti, i quali, appartenendo a nazionalità diverse, svolgono, nel medesimo luogo di lavoro, identiche mansioni.

Il Congresso ha, altresì, condiviso il progetto di collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza ferroviaria finalizzato a indicare proposte normative condivise per la soluzione dei problemi connessi al controllo dei tempi di lavoro nonché per il riconoscimento della qualificazione professionale di tutto il personale mobile.

La fusione Atlantia-Abertis

Di Marino Masucci

Sembra ormai imminente la fusione tra Atlantia, la società che tra le altre cose in

Italia controlla Autostrade per l'Italia, e Abertis, azienda spagnola che vanta partecipazioni in infrastrutture in numerose parti del mondo. Atlantia ha lanciato un'Opas, Offerta pubblica di acquisto e scambio, del valore di 16,5 euro per azione in contanti. Un'operazione da 16,3 miliardi di euro che punta ad ottenere il 100% della società iberica. L'obiettivo è quello di creare un vero e proprio colosso mondiale delle infrastrutture.

A seguito di questo scenario, nell'ambito del Congresso Etf e d'accordo con il Segretario generale Antonio Piras, ho incontrato il Responsabile del sindacato spagnolo Ugt di Abertis, Daniel Sancha. Daniel è apparso molto informato sulla situazione sindacale in Italia. La fusione avrà sicuramente riflessi sul fattore lavoro a partire dalla automazione dei caselli autostradali.

In particolare ci siamo posti due obiettivi. Il primo è fare un protocollo di relazioni industriali a garanzia della stabilità occupazionale dei lavoratori italiani e spagnoli all'interno del processo di fusione. Il secondo e più immediato obiettivo è sollecitare e facilitare la partecipazione al Comitato aziendale europeo esistente in Abertis dei lavoratori italiani della società autostradale A4 Brescia-Padova, che è quasi interamente controllata dal gruppo spagnolo.

Naturalmente ci incontreremo di nuovo per continuare a lavorare insieme in questo senso.

Le sfide della portualità

Di Ugo Milone

La sezione dei porti durante il Congresso ha avuto un importante risalto grazie al lavoro che si è fatto negli ultimi anni. Più di una volta è stato ricordato negli interventi l'ottimo lavoro di lobby che la sezione Etf dei Dockers è riuscita a fare, contrastando negli anni il rischio di liberalizzazione delle attività portuali. Sia durante il dibattito congressuale, con l'intervento del collega del sindacato tedesco Verdi Torben Seebold, che durante il fringe event, si è

messa in risalto la preoccupante situazione che il settore portuale dovrà affrontare con la sempre più spinta automazione dei terminal e l'avvento delle mega navi.

Il Fringe event si è occupato di politiche dello shipping sia per il lavoro marittimo che portuale, evidenziando che l'occupazione marittima non è al centro delle politiche del trasporto internazionale e nazionale. Pertanto si è condiviso che si è giunti al momento per i sindacati in tutti i settori marittimi/portuali di combattere per il proprio posto di lavoro.

La sezione Etf Dockers riunirà i membri dell'Etf di tutti i settori marittimi per discutere la situazione attuale e affrontare le questioni chiave per definire una strategia marittima, sia politica che industriale, in modo da predisporre dei documenti che dovranno essere utilizzati dagli stati membri per fare un lavoro di lobby sempre più stringente. Infine, per quanto riguarda l'automazione, si è già organizzato un seminario ad hoc che si terrà ad Anversa alla fine di giugno.

I marittimi in Europa

Di Giovanni Olivieri

Sono diverse e importanti le problematiche relative allo shipping discusse durante i lavori del Congresso Etf. Tra le principali segnaliamo: il mantenimento dell'occupazione europea sui mezzi che operano nei porti all'interno delle concessioni, la composizione degli equipaggi delle navi impiegate nei viaggi di cabotaggio e le recenti normative internazionali sulle certificazioni dei marittimi e la loro applicazione da parte del Ministero dei Trasporti.

Per la composizione degli equipaggi è stata ribadita con decisione la validità di quanto stabilito con il regolamento Cee 3577/92 e quindi l'imbarco di solo personale comunitario sui mezzi impiegati su questi traffici, limitando così l'impiego di personale non comunitario e impedendo l'ulteriore liberalizzazione dei traffici voluta dalle associazioni dell'armamento.

Molto proficuo è stato l'incontro con il Segretario Etf Philippe Alfonso sulle certificazioni dei marittimi. Infatti, a seguito di una nostra precedente richiesta, si è convenuto con lui di organizzare un incontro con Christine Berg, Head of Maritime Safety Unit of the Directorate General for Mobility and Transport della Commissione europea, per affrontare i problemi incontrati sull'applicazione delle soluzioni adottate dal Mit per chiudere la procedura di infrazione aperta dall'Emsa (Agenzia europea per la sicurezza marittima) sulla formazione degli ufficiali della marina mercantile italiana.

La Conferenza delle donne

Di Francesca Di Felice

Il settore dei trasporti in Europa è in rapida evoluzione. Globalizzazione, digitalizzazione e automazione e i cambiamenti demografici sono aspetti che impattano in modo particolare sull'occupazione femminile. Per tali motivi, ed intervenendo con azioni e proposte concrete, il Comitato donne dell'Etf ha presentato al Congresso il proprio piano di attività per gli anni 2017- 2020, approvato nell'ambito della Conferenza delle donne Etf svoltasi a Barcellona il 23 maggio scorso, a latere e in modo propedeutico rispetto al Congresso stesso. Cinque sono le priorità individuate: sviluppare e intensificare la lotta alla violenza contro le donne lavoratrici dei trasporti ed alla violenza domestica; rendere il settore dei trasporti più attrattivo per le donne; riaffermare e garantire il principio della "retribuzione uguale per lavoro di pari valore"; individuare una squadra di formatrici Etf; analizzare ed affrontare gli impatti della digitalizzazione e automazione sull'occupazione femminile.

Inoltre è stata individuata la necessità di affrontare trasversalmente anche la condizione delle donne e dei giovani lavoratori immigrati.

La Fit-Cisl ha presenziato e partecipato attivamente ai lavori della Conferenza delle donne, consegnando i manifesti elaborati

ed utilizzati dal nostro Coordinamento nazionale donne in questi ultimi quattro anni, come testimonianza del lavoro e dell'impegno delle nostre sindacaliste.

La Conferenza dei giovani

Di Christian Tschigg

80 partecipanti, tutti under 35, hanno preso parte alla Conferenza giovani e hanno fatto un bilancio degli ultimi (in realtà i primi) quattro anni del Comitato giovani. Lo Youth Committee Infatti è nato nel 2013 con diritto – per i rappresentanti eletti – ad essere presente negli organismi decisionali.

I lavori della Conferenza dei giovani sono cominciati con il saluto del Segretario generale Eduardo Chagas, che ha ricordato l'importanza di avere giovani preparati all'interno del sindacato. Subito dopo, la Presidente Sara Tripodi e il Vice Kamil Butler hanno spiegato ai giovani presenti cos'è il comitato giovani e che compiti svolge. Il passo successivo è stata la relazione sulle tre macro aree approfondite appositamente per il Congresso, di cui vi abbiamo reso conto negli scorsi numeri de La Voce dei Trasporti: Kamil Butler ha relazionato sulla crisi europea; Christian Tschigg sul cambiamento climatico e il trasporto sostenibile; Libertad Honrubia sulla parità di genere nel settore dei trasporti.

A seguire si è discusso delle raccomandazioni per i prossimi cinque anni: continuità del lavoro svolto; cooperazione con altri comitati giovani; approccio positivo alle sfide; indipendenza finanziaria per poter svolgere parte del lavoro in autonomia.

I lavori congressuali dei giovani si sono conclusi con l'elezione del nuovo Presidente del Comitato, il polacco Kamil Butler.

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

della rete ferroviaria italiana - Soc. Coop.

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 e specializzazioni acquisite nell'erogazione di servizi ferroviari.

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**

Tel. **06.400.48.20** – Fax 06.85 40 292 E-mail: segreteria@cncp.net
Via Salaria, 89 Roma (00198)

Sedi operative Via Fara Gustavo, 39 **Milano** (20149)
Via Sommacampagna, 63 H **Verona** (37137)

ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

**Dal 1954, polizze assicurative
ad alto valore sociale
per i lavoratori dei trasporti
e i loro familiari.**

NUOVA POLIZZA CONVENZIONE TRASPORTI

Inidoneità temporanea o definitiva al servizio per malattia o infortunio.

- **Diaria: € 25,00 al giorno** (max 365 giorni) a decorrere dal 20° giorno.
- **Indennità forfettaria** per inidoneità definitiva da infortunio o gravi eventi:
 - € 60.000,00 una tantum per assicurati fino a 40 anni.
 - € 40.000,00 una tantum per assicurati dai 41 ai 59 anni.
- **Premio mensile: € 18,00**

Le prestazioni suindicate sono cumulabili con indennità di altre polizze.

NB: le presenti informazioni hanno carattere esemplificativo,
fermo restando quanto previsto dalle condizioni contrattuali di polizza.



- **INFORTUNI DIPENDENTI E FAMILIARI**
- **INFORTUNI DIPENDENTI LIGHT**
- **RICOVERI DIPENDENTI E FAMILIARI**
- **RICOVERI - INDENNITÀ PER INTERVENTI CHIRURGICI E
DIARIA DI CONVALESCENZA**
- **RICOVERI DIPENDENTI LIGHT**
- **RICOVERI FAMILIARI LIGHT**
- **CURE DENTARIE**
- **R.C. DANNI CAUSATI DAL CONDUCENTE AD AUTOMEZZI
DEL DATORE DI LAVORO E TUTELA LEGALE**
- **INCENDIO E FURTO ABITAZIONE**
- **INIDONEITÀ TEMPORANEA** **NOVITÀ 2017**
- **PENSIONATI INFORTUNI E RICOVERI**
- **POLIZZA CONVENZIONE VITA**

La polizza pensata per la tua sicurezza
e quella dei tuoi familiari.

**Da oggi ancora più conveniente
con le nuove garanzie di Tutela Legale.**
Premio mensile per i Dipendenti: **€ 43,00**

I danni causati dal lavoratore per sua colpa
all'automezzo da lui condotto di proprietà
dell'azienda, sono oggi coperti dalla nostra
polizza RC che opera nei termini contenuti
nell'art. 34 del CCNL del Trasporto Pubblico
Locale e nelle modalità previste dall'accordo
sottoscritto tra Organizzazioni Sindacali e
Aziende.

**Inoltre, la garanzia di Tutela Legale copre
anche il caso di "omicidio stradale"
(art. 589 bis C.P.).**

Scopri tutte le novità e le condizioni a te riservate su www.inat.it

DOMANDE?

CHIAMACI AL **06.51.57.41** OPPURE MANDACI UNA MAIL A **INFO@INAT.IT**
SAREMO FELICI DI RISPONDERTI NEL MINOR TEMPO POSSIBILE

Ufficio Sinistri:

- Tel 06.515741 *selezione 4*
- F.S. 970.65130
- Fax F.S. 970.65104
- sinistri_inat@agenziaspecialefl.it

Assistenza clienti:

- Tel. 06.515741 *selezione 1*
- Fax 06.5137841
- info@inat.it

Largo Salinari, 18
00142 Roma

