
40 Anni di Filt

Relazione Stefano Malorgio Segretario Generale

Le basi della nostra riflessione

- Nel Marzo del 1980 a Livorno nasceva la Filt Cgil, mettendo assieme le categorie che rappresentavano i vari comparti dei Trasporti. Gli atti del Congresso rappresentano i segni di una volontà lungimirante di riunire quei lavoratori per dargli maggior forza, in un equilibrio tra interesse particolare e interesse generale del Paese, che è una caratteristica del nostro sindacato. Tenere assieme dai controllori di volo ai facchini, in nome di scelte collettive richiede equilibrio, soprattutto in un mondo che mantiene rappresentanze di mestiere minoritarie ma forti. Nella costituzione della Filt si sono superati immensi ostacoli organizzativi derivanti dalla cessione di sovranità delle categorie preesistenti, storicamente forti e strutturate, verso il nuovo soggetto. Questo dimostra che di fronte a scelte politiche forti si possono superare difficoltà che possono apparire insormontabili. La fondazione della Filt Cgil coincise inoltre con una grande rielaborazione programmatica e sindacale sulla necessaria riforma dei trasporti e su come essa dovesse essere accompagnata da una adeguata politica contrattuale e da un coerente assetto organizzativo. In questo sta la modernità di quell'operazione e la necessità di ricordarla e di farne un evento per l'avvio di un percorso capace di parlare ai lavoratori, a noi, alla confederazione, alla politica e alle controparti.
- La riflessione che oggi vi proporremo parte da quattro basi:
 - L'esperienza unitaria:
 - A partire dal documento "Rimettiamo in movimento il Paese". Una scelta coraggiosa fatta nel Giugno del 2019, in una fase in cui i rapporti unitari andavano riavviati e con un governo ostile al sindacato confederale;
 - Dall'esperienza maturata nella prima fase di emergenza sanitaria, in cui avevamo con Fit Cisl e Uiltrasporti, un rapporto costante, quotidiano, che ci ha fatto "reggere" una situazione inedita estremamente difficile;
 - Per tali motivi i due sindacati confederali dei trasporti sono invitati oggi non come ospiti, ma come comprimari a ricordare una storia che è Sì della Cgil ma è storia comune, fatta di solidi rapporti unitari e scelte condivise con l'invito quindi a portare un contributo vero alla nostra iniziativa;

- In questo senso la nostra discussione deve essere intesa come un contributo alla sintesi unitaria.
- L'esperienza maturata nella gestione della pandemia nel rapporto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
 - Nella fase di emergenza, i trasporti hanno retto proprio sulla base di un confronto costante con le istituzioni e le controparti. Un cambio di passo che va riconosciuto a questo Ministero che ha saputo valorizzare il ruolo della rappresentanza confederale;
 - Pur dentro quel contesto complesso, abbiamo inoltre realizzato degli obiettivi strutturali tra i quali è utile ricordare l'intervento legislativo sull'applicazione del CCNL di settore nel Trasporto Aereo e la nuova norma sull'autoproduzione nei porti;
 - Ora di quella esperienza dobbiamo fare tesoro anche in questa fase, in cui è in ballo la possibilità reale di cambiare alcuni aspetti del Paese. Questo settore infatti non si cambia senza il contributo dei lavoratori e delle loro rappresentanze.
 - Per noi quello è il metodo. Si può essere d'accordo o meno. E' capitato, ma bisogna cogliere il senso vero. Da questa crisi si esce assieme e non privilegiando una parte.
 - La vicenda del recente intervento sullo smart working, senza alcun confronto sindacale segnalano un metodo inaccettabile e segnala una dialettica politica nel governo, che pur non essendo ancora una linea definita, è comunque preoccupante ed inaccettabile
- La ricerca "Driver. Chi guida il futuro dei trasporti dopo il COVID 19?" elaborata dal nostro Ufficio studi e ricerche, che costituisce un base teorica sulla quale svolgere le nostre analisi sul futuro del settore dopo la pandemia, sulla quale tarare in maniera corretta soluzioni a problematiche che appaiono complesse fondandole non esclusivamente sull'esperienza quotidiana.
- Il lavoro della Assemblea Generale della Filt Nazionale del 24 e 25 Settembre:
 - I lavori di gruppo sono stati un valore aggiunto, che ha permesso di coinvolgere e recepire i punti di vista dei delegati e dei territori;
 - Quella di oggi è l'esposizione della parte comune di quella elaborazione.

I Trasporti nella emergenza sanitaria

- Ovviamente discutere del futuro non significa dimenticarsi della fase in cui siamo. Non esiste alcun tipo di ragionamento di prospettiva per i trasporti se non si supera, con il minor danno possibile, questa tempesta che ha colpito e continuerà a colpire il Paese ed il settore.
- La pandemia non è finita e siamo di fronte ad una "seconda ondata" in Italia ed in Europa, le cui dimensioni appaiono molto preoccupanti.
- Ancora una volta il settore dei trasporti sarà essenziale per garantire una tenuta economica e sociale.
- Dobbiamo fare tesoro della esperienza maturata durante il Lockdown:
 - Oggi il Paese è più preparato sul piano dei sistemi di prevenzione e tracciamento, sulla disponibilità di dispositivi di protezione individuali, sulle procedure da adottare nei luoghi di lavoro anche grazie al lavoro svolto dal sindacato sui diversi protocolli di settore;
 - Rimangono ancora irrisolte alcune questioni:
 - Sul trasporto delle persone siamo ancora impreparati alla gestione della convivenza con il virus. Lavorare solo sulla capienza, senza agire sugli altri fattori rischia di far saltare il sistema. Occorre riprendere le proposte, già formulate dal sindacato in maggio, che vertono in particolare su politica degli orari nelle città, su l'utilizzo della tecnologia per indirizzare la domanda, sull'aumento, laddove possibile, dell'offerta anche attraverso accordi con il settore del trasporto turistico attualmente in grande difficoltà e sul personale specifico dedicato ai controlli e alle sanzioni per chi non rispetta le norme;
 - Se si vuole che i lavoratori dei trasporti garantiscano il servizio devono essere provvisti di specifici DPI e sottoposti a sistemi di screening, analoghi a quelli previsti per altri lavoratori dei servizi pubblici essenziali.
 - E' possibile che ci troveremo di fronte a forme di chiusure totali di specifiche aree del Paese o a chiusure su orari definiti. Queste due modalità potrebbero determinare nuove problematiche sia per quanto concerne il trasporto delle persone che per la logistica ed il trasporto delle merci:
 - Si rende necessario quindi avviare un "tavolo di monitoraggio sulla pandemia nei trasporti e nella logistica" con MIT e parti sociali che possa consentire di intervenire tempestivamente, intercettando le nuove problematiche e adattando comportamenti e protocolli.

- Per ogni settore ci possono essere proposte specifiche su come affrontare questa "seconda ondata", sul piano generale però:
 - Il tema del blocco dei licenziamenti è ancora centrale e deve seguire in maniera parallela lo sviluppo degli ammortizzatori sociali. In questo periodo va sviluppata una strategia di difesa del lavoro che eviti una vera e propria strage di posti di lavoro. Agire quindi sul piano di nuovi ammortizzatori sociali;
 - L'emergenza ha evidenziato la necessità di dotarsi di ammortizzatori universali per tutto il mondo del lavoro e nel settore di strumenti bilaterali e non, di sostegno al reddito durante le cicliche fasi di difficoltà economica;
 - Allo stesso tempo è indispensabile supportare le imprese, indirizzando in maniera più efficace le risorse. Le risorse ad oggi previste ci paiono non sufficienti. Occorre però, gradualmente, indirizzare questi fondi anche a supporto di obiettivi di riforma nelle modalità che proveremo ad indicare.

Perchè ora?

- Nonostante tutto però abbiamo scelto di compiere questa discussione mentre ancora buona parte dei nostri settori sono in piena emergenza. Abbiamo bisogno di una bussola di orientamento, per noi e per i lavoratori che rappresentiamo, che tenga assieme lavoro, solidarietà, sviluppo e contrattazione. Ne abbiamo bisogno ora per tre specifiche ragioni:
 - Il sindacato perde quando si fa travolgere dal presente, ponendosi in difesa. E' la storia del movimento operaio che lo dimostra;
 - E' necessario, fin da subito, intercettare le trasformazioni indotte dal Covid. Non saremo più come prima. Stiamo assistendo infatti a profonde mutazioni. Alcune dinamiche erano già presenti ed il Covid funge da acceleratore:
 - Europa ed USA escono ulteriormente indebolite dalla crisi. La Cina accelera rimanendo seconda potenza ma ponendo le condizioni per compiere ulteriori passi avanti sul piano del suo spazio di influenza (sul vaccino si giocherà una nuova partita di egemonia geopolitica). Una sfida che polarizza le relazioni e nella quale l'Europa si troverà ad essere ancora una volta schiacciata tra Occidente ed Oriente;
 - In Italia la compattezza che il Paese sembrava avesse acquisito nella fase di chiusura è svanita. Si riducono ulteriormente e drasticamente gli spazi politici, i valori e la narrazione comune che dovrebbe tenere assieme una comunità. La rottura sulle mascherine si aggiunge alle tante altre. Avremmo potuto fare di questa vicenda un

punto di storia comune valorizzando la capacità del Paese di reagire assieme. Non lo abbiamo fatto per grave responsabilità della destra;

- Sul piano sociale la disuguaglianza è aumentata. La tecnologia stessa determina un ulteriore punto di frattura. Tra territori (chi ha accesso all'infrastruttura di rete e chi no) e tra persone (sul piano degli strumenti e della conoscenza). Aree già in difficoltà arretrano, la Lombardia perde il ruolo di leadership sul piano sociale ed economico ridefinendo la geografia politica del Nord del Paese;
- Il lavoro. Siamo di fronte a trasformazioni di lungo periodo. Telelavoro, smart working, uso diffuso della "modalità remota" per le riunioni. Più in generale lo sfruttamento delle potenzialità non ancora espresse delle nuove tecnologie trasformano completamente il lavoro (dal suo svolgimento alla sua percezione), il rapporto tra territorio e lavoro, un'intera economia e forse un'intera società.
- Questo è quindi uno snodo fondamentale per il nostro Paese. Ne dobbiamo avere piena percezione. Un'occasione che non possiamo mancare. Saremo probabilmente giudicati anche in termini generazionali, sulla capacità che avremo di gestire bene il momento e cambiare il Paese.

Una occasione unica

- Un'occasione unica quindi per vari fattori.
- Stabilità possibile del governo:
 - Le recenti elezioni ci consegnano un quadro più chiaro rispetto alla prospettiva politica del Paese. La cosiddetta "spallata" da parte della destra non è riuscita per la seconda volta (la prima era stata nella tornata che aveva riguardato in particolare l'Emilia Romagna);
 - Il Governo ne esce in piedi e potrebbe durare sino a fine legislatura se emerge, nella fase delle necessarie scelte, qualche elemento di debolezza frutto della alchimia politica dalla quale è nato. La formula "anti-sovranista" funziona ma è debole in assenza di un progetto comune interno alle forze di maggioranza;
 - La destra, sovranista e populista, rimane molto forte nel Paese e si trova oggi di fronte ad un bivio. Radicalizzarsi di più, come fece dopo la sconfitta in Emilia, o assumere un profilo nuovo e più istituzionale;
 - La Sinistra, che pure tiene sul piano elettorale, mantiene un profilo politico debole (basti guardare la profonda eterogeneità dei diversi governatori letti) ed in difficoltà rispetto

alla capacità di orientamento dei suoi stessi elettori, tra i quali in molti hanno votato "No" al quesito referendario nonostante le indicazioni dei partiti.

- Il possibile cambiamento di paradigma in Europa:
 - L'idea che l'aveva caratterizzata è ben sintetizzabile nella frase di Michel Foucault: " ...si vuole porre lo Stato sotto controllo del mercato e non il mercato sotto il controllo dello Stato...". Questa impostazione impregna l'Europa, le sue istituzioni, il suo dibattito politico. Essa reggeva in fase di crescita ma non in fase di stagnazione ed è crollata di fronte al Covid;
 - Ci sono segnali differenti oggi. Pare affermarsi timidamente l'idea di uno Stato in grado di non dare solo risorse ma di indirizzare lo sviluppo del continente.

Un esito non scontato

- Certamente le conseguenze del Covid aprono la possibilità di trasformazioni profonde. Ciò che non sappiamo è l'esito di queste trasformazioni, la loro direzione che prenderà. Nel 2008 la crisi finanziaria passò senza mutare gli assetti economici e politici che la avevano determinata ma, anzi, scaricandosi sul piano sociale con un ulteriore incremento delle disuguaglianze.
- In questo quadro il Paese è sottoposto alla pressione di forze contrapposte:
 - Da un lato proprio sulla modalità di uscita dalla crisi, ci sono punti di saldatura tra un pezzo del capitale e il fronte "sovranista". Uno schema non nuovo rappresentato plasticamente dalla "lettera" di agosto della Confindustria:
 - Forse per la prima volta nel dopoguerra, Confindustria si colloca a pieno titolo in un campo pienamente politico. In quella lettera non c'è solo un attacco ai contratti e al sindacato. C'è una visione di Paese, una scommessa (ad oggi persa) su uno schema di Governo e su un programma politico correlato. Si ripercorrono vecchie strade che vanno nella direzione opposta alla necessità che il Paese ha per superare questa fase. Fondi alle imprese e nessuna intrusione dello Stato. Massima libertà delle stesse nella gestione delle risorse e dei lavoratori, con una conseguente quasi cancellazione del ruolo dei CCNL. Un'impostazione che nasconde, a nostro parere, una grande debolezza di Confindustria rispetto alla capacità di rappresentanza ed una ricerca di ruolo che è indubbiamente e pericolosamente offuscato.
 - A sinistra si avverte sempre più il bisogno di un contenitore europeo (in quel campo si gioca la sfida per il futuro) e la necessità di dare gambe e organicità al progetto "anti-sovranista". Il sindacato confederale, unica forza sociale in campo oggi, deve provare a stimolare unitariamente questo processo.

Il ruolo del Sindacato confederale

- CGIL CISL e UIL hanno in questa fase una funzione storica. Farsi portatrici di una idea di Paese:
 - Dobbiamo essere intanto consapevoli che dovremo conquistarci lo spazio per condizionare le scelte sul futuro del Paese. Si deve aprire un serio confronto con le parti sociali. Se non lo fa muta il nostro rapporto tra noi ed il Governo;
 - Dobbiamo avere un impianto di proposte che parli al Paese e non soltanto ad una parte di esso. Il processo di globalizzazione, che ha determinato un aumento della ricchezza nei Paesi più poveri, ha prodotto proprio nell'occidente una polarizzazione sociale che costituisce la vera base sulla quale si fonda il consenso del fronte sovranista. Noi crediamo che si debba tornare al tema della uguaglianza, senza ulteriori aggettivi. Per una organizzazione sindacale il lavoro come strumento di inclusione ed uguaglianza delle persone.

I fondi Europei

- Siamo di fronte ad una imponente massa di euro nell'ambito dell'accordo sul Quadro finanziario pluriennale (QFP) 2021-2027 e sul pacchetto "Next Generation EU" (NGEU) 750 miliardi attraverso il ricorso ai mercati finanziari con l'emissione "storica" di bond a debito europeo. All'Italia dovrebbero essere assicurati fondi per 208,8 mld di euro di cui 82 mld in forma di sussidi e 127 mld in forma di prestiti. Un ruolo importante sarà attribuito al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.
- Una sfida importante con noi stessi, rispetto nostra capacità di spendere e di spendere bene:
 - Il tema della legalità è centrale. Sul versante infrastrutture il rischio è duplice. Da un lato lo sperpero delle risorse nei circuiti di corruzione ed infiltrazioni, dall'altro che le opere stesse siano direzionate verso le convenienze malavitose;
 - Il ruolo dello Stato è fondamentale:
 - Erogatore di risorse e regolatore in grado di indirizzare lo sviluppo soprattutto con un investimento sul sistema pubblico. La nostra storia è fatta di risorse non utilizzate o utilizzate male per le carenze della burocrazia. Per questo si deve investire sul lavoro pubblico sul piano delle risorse, del salario e della valorizzazione delle professionalità e delle procedure;
 - Soggetto economico che intervenire direttamente nei settori che hanno un ruolo strategico per il Paese. Questo anche dal punto di vista della tenuta del rapporto con

i lavoratori. L'idea di uno Stato che salva le imprese in crisi senza una connessione con le scelte strategiche rischia di essere illusoria e di creare tensione tra lavoratori.

- Le risorse devono servire infine ad accompagnare efficacemente le vocazioni del Paese. Siamo un Paese trasformatore che importa materie prime ed esporta manufatti. Siamo un Paese di turismo e cultura.

La Centralità dei Trasporti

- Se la vocazione del Paese è quella sopra descritta, allora la sua capacità di competere dipende dalla qualità del sistema dei trasporti e della logistica.
- In questo campo misuriamo però un forte gap con gli altri Stati europei, in particolare sul piano della efficienza, della velocità, della capacità e paghiamo uno squilibrio modale che diviene insostenibile anche sul piano della compatibilità ambientale.
- Questi obiettivi si raggiungono con un piano organico, di medio termine, che abbia tre ingredienti fondamentali e non separabili: infrastrutture e politiche di sistema, assetto industriale adeguato del settore, valorizzazione del lavoro. Ciascuno senza l'altro è insufficiente.

Il primo asse: Infrastrutture e Politiche di sistema

- La dotazione infrastrutturale dell'Italia è ancora distante dai valori medi europei (dati EUROSTAT). Il deficit è da ricondurre essenzialmente:
 - All'accesso ed alla connessione alle reti europee TEN-T.
 - Ai profondi divari di competitività interni. E' quindi necessario ridurre le disuguaglianze tra nord e sud in primis attraverso la politica delle Infrastrutture.
- Al Sud sono previsti, oltre alla Napoli-Bari (5,8 miliardi), velocizzazioni sulla Salerno-Reggio Calabria per circa 400 milioni e interventi sulle reti siciliane per 6 miliardi. Un intervento importante anche se, ancora per un valore di circa un quarto del totale, largamente inferiore al peso del Mezzogiorno sul totale della popolazione e non ancora in grado di compensare il grande divario nelle dotazione e il mancato investimento degli ultimi decenni;
- La politica si è "ritirata", riducendo le risorse per finanziare la mobilità interregionale su ferro, ed ha lasciato spazio prevalentemente al mercato: si viaggia solo dove conviene a chi offre i servizi;

- Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia". Il servizio ferroviario è quasi inesistente nelle isole: in Sicilia ci sono 428 corse (lentissime) di treni regionali contro 2396 in Lombardia.
- A questo Ministero va riconosciuta la capacità di aver sbloccato opere ferme da molto tempo e di aver costruito con "Italia veloce" un piano investimenti su trasporto, logistica e infrastrutture che presenta obiettivi condivisibili ma da potenziare ulteriormente:
 - E' necessario ragionare sempre più in termini di integrazione tra sistemi di trasporto. Spostare dal punto A al punto B quella tonnellata di merce o quella persona nel modo più efficace possibile e col minor impatto ambientale;
 - Valorizzare il ruolo del servizio ferroviario nazionale quale maglia principale su cui innestare la programmazione del trasporto su gomma nei nodi di scambio gomma-ferro. In questo modo, il trasporto su gomma avrebbe il ruolo di un servizio di adduzione alla ferrovia, per gli utenti che compiono spostamenti lunghi oltre ad essere il servizio tra aree delle Regioni non collegate dalla ferrovia;
 - Potenziare i collegamenti ferroviari di "ultimo miglio" perché spesso le merci vengono inviate via gomma creando congestione sulla rete stradale;
 - Ulteriori potenziamenti della rete ferroviaria con standard minimi (doppio binario elettrificato) per le reti non servite da Alta Velocità che riducano i tempi di percorrenza soprattutto nel Mezzogiorno;
 - Realizzare e accelerare programmi per la sicurezza delle reti regionali (ferrovie concesse), delle reti isolate, potenziamento tecnologico ACC+ ERTMS e upgrading della rete nazionale esistente;
 - Occorre aprire una riflessione sulle aree urbane:
 - La mobilità delle merci nelle aree urbane. Lo sviluppo dell'e-commerce deve portare a veri e propri piani logistici delle città. Dislocamento dei magazzini logistici, tempi e modalità di distribuzione delle merci. Può essere una occasione importante di ridisegno dello spazio urbano. Allo stesso modo sarebbe utile ragionare su uno stimolo alla conversione dei mezzi per la distribuzione nelle città a favore di forme ibride o elettriche, determinando anche un incentivo importante verso gli investimenti nel settore dell'automotive nazionale.
 - Mobilità delle persone nelle aree urbane:

- Sul fronte del trasporto pubblico si rischia, per la prima volta dopo molti anni, di assistere ad una inversione del trend di crescita con una riduzione del numero di persone trasportate. Questo non dipenderà dall'impatto del covid-19, che prima o poi ci auguriamo possa essere superato, ma piuttosto dall'impatto derivante dall'allargamento dell'utilizzo di forme di telelavoro e di smart working. Esso potrebbe rivelarsi un elemento strutturale, sebbene in misura assolutamente ridotta rispetto al picco pandemico, con il quale il trasporto delle persone si troverà a fare i conti;
- Su quest'ultimo fenomeno in particolare ci sono visioni differenti eppure i dati in nostro possesso sono abbastanza chiari. Non si deve pensare solo a quante aziende svilupperanno queste forme di lavoro da remoto, spesso appezzato anche dai lavoratori, ma anche a quanti lo utilizzeranno in sostituzione di riunioni di vario genere, precedentemente fatte in presenza. È molto probabile che le aziende si spostino verso il risparmio che si scaricherà in buona parte sulle spese di trasporto;
- Se si tali dinamiche fossero confermate nei fatti, ci troveremmo di fronte ad una trasformazione che non può trovare risposte in risorse una-tantum ma solo accettando una nuova sfida: spostare quella quota di lavoratori che continueranno a muoversi e di quel 50% di domanda di trasporto non derivante da motivi di lavoro, verso la mobilità collettiva.
- Questo però significa un ridisegno complessivo del sistema che ragioni in termini di mobilità integrata indipendentemente dal mezzo, mettendo assieme auto, treni, mezzi pubblici e micromobilità (bici, monopattini...) includendo e rafforzando le forme di sharing già diffuse su auto e bike. L'obiettivo deve essere spostare da A a B il viaggiatore consentendogli una pluralità di soluzioni integrate. Per farlo servono molte cose: Cabine di regia regionali che vedano assieme tutti gli attori della mobilità e della programmazione (Regioni, aree metropolitane, Comuni, parti sociali) che possano essere il luogo nel quale concretizzare le scelte, tenendo conto delle peculiarità territoriali e rendere coerenti le azioni tra modulazione della domanda e della offerta. Politiche tariffarie integrate. Investimenti tecnologici su specifiche app in grado di canalizzare la domanda in maniera semplice.

Il Secondo Asse: Assetto Industriale del settore

- Senza una seria politica infrastrutturale e senza coerenti interventi di sistema non esiste politica dei Trasporti, ma anche esse non sono sufficienti senza una visione industriale coerente del settore. Tre sono le maggiori criticità:

- Le dimensioni piccole e la forte frammentazione delle imprese che rappresentano spesso un ostacolo alla gestione di questa trasformazione sia in termini di capacità di investimento che di gestione della offerta integrata:
 - Nell'ambito delle merci la spinta alla verticalizzazione rischia di favorire esclusivamente le grandi compagnie marittime con uno spostamento di baricentro del settore e con un assetto di imprese italiane totalmente inadeguato a controbilanciare questo assetto. Il rischio è di fare dell'Italia, anche e soprattutto in presenza di importanti infrastrutture, un grande nastro trasportatore che lascia poco valore sul territorio;
 - Nell'ambito del trasporto delle persone la nostra esperienza dimostra che non è possibile rispondere alla necessità di integrazione modale prima definita senza aziende in grado di sostenerla.

- La seconda criticità è l'assenza, nei settori strategici dei trasporti, di player nazionali:
 - Il caso del trasporto aereo è illuminante. Abbiamo un settore con un numero importante di infrastrutture, che è cresciuto in maniera esponenziale, eppure la ricchezza che è rimasta sul territorio non è proporzionale a quella crescita. Le scelte sul trasporto aereo sono state fatte dalle compagnie aeree straniere e dalle compagnie low- cost proprio in assenza di una compagnia aerea nazionale capace di competere;
 - Questo esempio testimonia la necessità per il Paese di avere dei campioni nazionali in grado di valorizzare gli investimenti infrastrutturali rispetto ai benefici per il territorio;
 - Si pensi al sistema delle merci e dei porti dove si registra una grave carenza di soggetti nazionali con player stranieri spesso di derivazione pubblica di altri Stati;
 - Allo stesso tempo solo dei player nazionali sono in grado di fare da architrave ad un riassetto che superi la eccessiva frammentazione che caratterizza tutti i settori dei trasporti.
 - E' necessario quindi che il governo agisca con la leva delle risorse ai settori, che ad oggi non sono stati in alcun modo condizionati a mutarne gli assetti industriali, ponendosi l'obiettivo di costruire e rafforzare, nei settori strategici, la presenza dei player nazionali anche attraverso un intervento diretto del pubblico, e chiedendo a quelli già presenti di esercitare la funzione che è propria:
 - In particolare su questo ultimo punto, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deve tornare ad avere una visione strategica del Paese e nel Paese, sul trasporto delle persone perché può essere un importante architrave di aggregazione di un settore che vede anche nella sua frammentazione il suo punto più forte di debolezza.

- Ovviamente Alitalia è un banco di prova importante non solo per il Trasporto Aereo. Va ritrovato un filo si sintonia col Paese e per farlo si deve avere, a maggior ragione ora che è pubblica, una compagnia al servizio del Paese, di prospettiva, sostenibile, di qualità anche sul piano del lavoro. Non avremo altre occasioni. Dalla riuscita della operazione si determinerà la possibilità di agire su altri settori.
- In ultimo il tema delle piattaforme tecnologiche. La vicenda Uber, così come altre esperienze, rendono urgente la necessità di una legislazione specifica di sostegno che normi il rapporto tra i settori regolati e le piattaforme stesse. Fermo restando il problema di natura fiscale, che deve trovare una risposta di sistema europea e nazionale, non si tratta di attuare alcun tipo di criminalizzazione ma è necessario:
 - Distinguere tra piattaforme che fanno pura mediazione e piattaforme che possiedono anche i mezzi e che quindi concorrono legittimamente sulla capacità di offrire un servizio;
 - Agire, proprio con la leva delle aggregazioni, in maniera tale da rendere più competitive le imprese tradizionali, permettendogli di competere efficacemente.

Il terzo asse: Il Lavoro

- Ultimo asse ma primo per importanza. Abbiamo bisogno di un assetto normativo che rafforzi la qualità del lavoro nei Trasporti:
 - Se prendiamo ancora una volta il mondo aeroportuale come esempio (potremo prenderne molti altri) ci accorgiamo che i concessionari hanno incassato mediamente molto in questi anni ma senza che tale condizione abbia necessariamente avuto un effetto positivo su tutta la filiera del lavoro. Un Paese come il nostro non può più permettersi di avere un sistema in cui chi usa, in concessione o come utente, un sistema infrastrutturale pagato dalla collettività, abbia obblighi piuttosto deboli verso l'intera catena del lavoro;
 - Abbiamo esempi virtuosi. Nei porti esiste un nesso tra Concessione ed il rispetto dei livelli salariali e normativi previsti dal CCNL di settore. Nel trasporto Aereo, dopo la recente norma contenuta nel "DL Rilancio", nel quale si lega l'autorizzazione ENAC al rispetto del CCNL di settore;
 - Nella consapevolezza che la strada maestra è quella di una legge sulla rappresentanza, tali casi dimostrano la possibilità di allargare il "modello porti", che diventa l'obiettivo da perseguire negli altri settori della Filt:
 - Un modello non semplice e che implica delle scelte contrattuali. Su uno stesso settore possono insistere più contratti, in alcuni casi sottoscritti dalla stessa nostra categoria (Merci, TPL, Trasporto Aereo, AF);

- Di fronte a tale condizione non si può immaginare che la scelta del CCNL di riferimento la faccia il legislatore, non solo per un problema di autonomia delle parti ma anche perché, nell'assetto legislativo italiano attuale, si tratta come di norme fragili, che nel "modello Porti" hanno tenuto soprattutto in virtù di una scelta condivisa dalle parti;
- Questo implica la necessità di una riflessione contrattuale da parte della categoria che faciliti ed accompagni tale scelta.
- Quale modello è quindi più efficace per accompagnare questa possibile trasformazione?
 - Ci sono tre modalità che per tipologia di lavoro che difficilmente potranno incrociarsi: Mare, Terra, Aria;
 - Tali modalità intrecciano due tipologie di trasportato, merci e persone, che per loro caratteristiche (tipo di servizio, orari e mansioni specifiche) possono essere un asse di aggregazione contrattuale.
- L'esperienza del passato però ci insegna alcune cose importanti:
 - Il contratto può essere uno strumento che accompagna il riassetto normativo ed industriale del settore. Non può essere motore esso stesso di quella trasformazione;
 - Le possibili aggregazioni contrattuali possono essere fatte solo in un contesto normativo omogeneo e non fuori da esso per evitare che un settore non normato indebolisca un settore normato;
 - Va evitato che perimetri troppo ampi alleggeriscano eccessivamente il contenuto dei contratti e che, mentre pongono una cornice di garanzie generali, li rendano però strumenti lontani dalla vita del lavoratore. Un punto di equilibrio difficile che deve temperare una robusta parte generale di diritti e tutele comuni che consolidi il CCNL, con la presenza di "sezioni specifiche" molto forti.
- Il Contratto Nazionale:
 - E' e rimane lo strumento per la regolazione del sistema, per accompagnare il riassetto del settore per intercettare i cambiamenti.
 - Le piattaforme sono state presentate prima del COVID. Sono valide ma dobbiamo prepararci a gestire anche possibili evoluzioni, in particolare per gli effetti che la pandemia ha generato su settori, rispetto ai quali potremmo trovarci nella necessità di trovare soluzioni che tengano conto delle incertezze economiche che stiamo vivendo.
 - Ma pur dentro questa complessità affermiamo con chiarezza che:

- I contratti devono essere rinnovati. Troviamo inaccettabile altre strade nei confronti di quei lavoratori che dentro la pandemia hanno dato un grande contributo al Paese. Siamo unitariamente pronti, laddove verificassimo questa assenza di volontà, ad una mobilitazione che riunifichi le vertenze contrattuali;
- Non si può ragionare solo di inflazione, significherebbe mortificare uno strumento redistributivo importante per il Paese, perchè in grado di far ripartire una domanda ferma, e di recupero salariale per i lavoratori;
- Vogliamo normare nei contratti lo smart working nella consapevolezza che non si può attendere che quello sia lo strumento (annunciato da Confindustria) di destrutturazione del mondo del lavoro. Non ci piace l'intervento del governo messo in campo senza confronto;
- Si fissi fin da subito, con le controparti un impegno di medio periodo su temi non più rinviabili quali:
 - L'inquadramento delle nuove figure professionali definite dal cambiamento tecnologico e dalla dematerializzazione del lavoro;
 - Il rapporto tra rapporto tra tempi di vita e tempi di lavoro;
 - Definire un welfare contrattuale non sostitutivo ma complementare al welfare pubblico ed in grado di essere supporto vero per i lavoratori e che non può assorbire completamente gli aumenti contrattuali.
- Il diritto di sciopero :
 - Buona parte dei nostri settori agisce il conflitto sotto una norma legislativa resa inadeguata ed oltremisura irrigidita dall'azione della Commissione di Garanzia;
 - Da un lato è necessario che la confederazione si ponga a difesa di tale diritto attraverso una rinnovata azione del coordinamento esistente tra le diverse categorie;
 - Allo stesso tempo si deve agire con una proposta politica unitaria, che renda più esigibile lo sciopero nei settori interessati dalla legge 146/90 anche legando le modalità concrete del suo esercizio con la rappresentanza, fermo restando la tutela del diritto allo sciopero costituzionalmente garantito;
 - Questo significherebbe per questi settori costruire una norma che certifichi la Rappresentanza che, divenendo anche rappresentatività negoziale/contrattuale, dovrebbe trovare una più corretta applicazione della 146/90, dettata a questo punto più

dalla concretezza della azione vertenziale che dall'unico criterio cronologico di precedenza nelle proclamazioni.

La Sicurezza

- Il tema della sicurezza nel lavoro è e dovrà essere, sempre più centrale nella politica della categoria e in tutti i luoghi di lavoro, così come quello dell'igiene visto l'aumento dei contagi derivati dalla pandemia.
- Negli ultimi anni c'è stato un incremento costante del numero degli infortuni e delle morti bianche che non si è fermato nemmeno nel corso del 2020 in presenza di meno occupati a causa del coronavirus. Basti pensare che dall'inizio dell'anno ad oggi sono state 886 le morti bianche.
- I settori ancora oggi più colpiti risultano essere quelli legati alla logistica e all'autotrasporto, in particolare nelle realtà dove la frammentazione è più estesa e la concorrenza selvaggia con l'esplosione dei rischi da interferenze che si moltiplicano in modo esponenziale a causa di questa divisione del lavoro e di appalti scarsamente controllati dai committenti.
- Chiediamo inoltre che si proceda senza indugio a definire la disciplina di coordinamento della disciplina generale (d.lgs. 81/08) con le attività lavorative a bordo delle navi (d.lgs. 271/99), così come in ambito portuale (d.lgs. 272/99), nonché l'armonizzazione delle disposizioni tecniche con la disciplina del trasporto ferroviario contenuta nella legge 191/74.

Il confronto

- Siamo impegnati come segreteria ed esecutivo a produrre un documento da proporre al direttivo nazionale che possa costituire una bussola di riferimento per la Filt dei prossimi anni:
 - Per questo bisognerà farla vivere nei territori;
 - Confrontarsi, nei percorsi di riflessione già avviati, con la Confederazione;
 - Essere conseguenti con un ridisegno del modello organizzativo della Filt e con una nostra proposta nella Conferenza di Organizzazione della Cgil.
- Tutte le questioni sin qui trattate, e quelle più specifiche nelle singole sezioni di settore, dovranno essere oggetto di una sintesi unitaria come richiamavamo in premessa.
- A partire da quella sintesi sarà poi necessario avviare una serie di confronti:

- Con le controparti. Nella consapevolezza che il ruolo principale spetta al Governo, una trasformazione di questa natura, che riguarda sia il sistema del lavoro che gli assetti industriali del settore, non può prescindere dalla costruzione di punti di vista comuni tra le parti sociali;
- Con il Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture:
 - Ad esso chiediamo di avviare tavoli specifici di confronto sui vari settori (Aereo, Trasporto Persone Terra, Mare, Merci e Logistica, Concessionarie e Viabilità) e un "tavolo di monitoraggio sulla pandemia nei trasporti e nella logistica". Di essere quindi collettore del rapporto tra le parti;
 - E' indispensabile che a tali tavoli partecipi anche il Ministero del Lavoro, visto gli intrecci tra le materie e la necessità di coordinarsi per evitare alcune lentezze che hanno caratterizzato la prima fase della emergenza sanitaria.
- Con la Politica. Riteniamo indispensabile avviare con le forze politiche ed i Gruppi Parlamentari, confronti specifici che da troppo tempo non avvengono e sono relegati solo ai livelli istituzionali creando una separazione tra pratica ed analisi;
- Con il territorio. Le nostre strutture dovranno far vivere quella sintesi unitaria a livello delle singole regioni ed aree metropolitane. Senza questo tipo di consapevolezza assisteremmo ad una divaricazione di obiettivi;
- Con il mondo accademico con il quale vogliamo continuare la collaborazione che abbiamo messo in campo costruendo la prima iniziativa di Genova ("Driver. Chi guida il futuro dei trasporti") alla quale dovremmo dare una forma più stabile.

Ringraziamenti

- Cecilia e ufficio studi e ricerche
- Guido Abadessa per l'aiuto
- Mascioli e tutto il dipartimento Organizzazione
- Tutta la segreteria e l'apparato politico
- Tutti per la determinazione con la quale abbiamo comunque testardamente continuato a progettare e programmare guardando al futuro durante tutta questa fase complessa ed emergenziale.

- In questi giorni ci sono arrivate tante manifestazioni di affetto dentro e fuori dall'organizzazione, sia nelle iniziative sul territorio che direttamente al Nazionale:
 - Questo dimostra il forte legame con la Filt di chi è stato delegato e dirigente. Un legame che non è corporativo. La Filt è quanto di più lontano ci sia dal corporativismo, perchè essere sindacato confederale nei trasporti è esercizio estremamente difficile. Devi credere davvero nella Cgil per poterlo fare.
- Avremmo voluto fare una cosa diversa. A Livorno. Organizzata in più giorni, lasciando spazio alle tante voci e ai tanti contributi. Recupereremo con un momento che sia anche festoso. Magari per celebrare oltre noi stessi anche la fine di questa terribile fase del Paese e del Mondo.
- A noi vivere questa fase con tutta l'intelligenza di cui siamo capaci.