

**9° CONGRESSO NAZIONALE FILT CGIL**  
**Torino Teatro Carignano 7-8-9 Aprile 2010**



**RELAZIONE INTRODUTTIVA**  
**del Segretario Generale Filt-Cgil**  
**FRANCO NASSO**

SEDICESIMO CONGRESSO CGIL



**FILT CGIL**

*(bozza non corretta)*

Grazie a tutti.

Grazie agli ospiti e agli invitati che hanno voluto onorare con la loro presenza il nostro congresso, ai rappresentanti delle associazioni datoriali, alle delegazioni internazionali, agli amici dei sindacati italiani dei trasporti.

Un grazie particolare alle compagne e ai compagni della Filt di Torino che hanno fatto moltissimo per l'organizzazione dei nostri lavori.

E grazie a voi, care delegate e cari delegati, care compagne e cari compagni della Filt, per il grandissimo lavoro fatto per l'ottima riuscita del congresso, portato a termine nel migliore dei modi, senza interrompere la normale attività, che non ci ha concesso alcuna pausa.

Non era possibile fare altrimenti: le aziende in crisi, i contratti aperti, le tante iniziative di mobilitazione e di lotta hanno occupato tutto il tempo della fase congressuale.

In condizioni molto disagiati, la Filt ha dato una bellissima prova.

Il congresso ha confermato la grande unità della categoria e la sua capacità di discutere e di avanzare proposte.

Dobbiamo essere orgogliosi di far parte di un'organizzazione che ha dimostrato, anche in questo difficile congresso, il suo forte radicamento tra i lavoratori.

Migliaia di delegate e delegati, a tutti i livelli dell'organizzazione, hanno avuto conferma del consenso degli iscritti e dei lavoratori, frutto di un lavoro quotidiano, difficile, svolto con passione e competenza.

Questo nostro congresso, a conclusione di un lungo e impegnativo percorso democratico, rappresenta tutte le iscritte e gli iscritti alla Filt, moltissimi dei quali in questo momento sono al lavoro.

A pochi metri da questo teatro, o a migliaia di chilometri di distanza, nelle tantissime e diverse attività, ci sono i lavoratori dei trasporti che fanno funzionare un sistema vitale per l'economia e per lo svolgimento della vita sociale del nostro paese.

Tra di loro c'è la gente della Filt, che porta tra i lavoratori le proposte della Cgil, costruisce le sue iniziative, afferma e rafforza le ragioni ideali dell'appartenenza al primo sindacato confederale italiano.

Con il pensiero rivolto a questa Filt, a queste compagne e a questi compagni, alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti, io sono onorato di avviare i lavori di questo nostro 9° congresso.

### ***L'esito del congresso***

Ai bisogni, alle istanze di tutela, alle preoccupazioni molto diffuse sul futuro del paese, alla richiesta di eguaglianza e di giustizia sociale, emersi con forza nelle assemblee, dobbiamo essere capaci di rispondere.

Lo abbiamo fatto con le nostre proposte e abbiamo registrato un diffuso interesse e un'ampia condivisione.

Abbiamo discusso nei congressi di base presentandoci con due documenti tra loro alternativi, che si sono misurati in una modalità inedita che ha provocato sconcerto tra gli iscritti e che dovrebbe indurre a ricercare regole diverse per il futuro.

Non è stato il modo migliore di presentare il nostro dibattito nelle aziende in crisi.

Ci siamo presentati divisi, spesso con contrapposizioni esasperate.

I lavoratori ci hanno chiesto una Cgil unita e, con il loro voto, hanno confermato questa richiesta.

I congressi di base, nonostante le difficoltà della situazione, hanno rappresentato una grande prova di democrazia e di partecipazione ed hanno chiaramente espresso la loro scelta sui documenti congressuali.



Le assemblee congressuali di base della Filt sono state 2109, hanno partecipato al voto 78685 iscritti pari al 52,1%.

La mozione Epifani ha ricevuto 71641 voti, pari al 90,9%, la mozione Moccia ha ricevuto 7173 voti pari al 9,1%.

I dati complessivi del congresso confederale comunicati dalla Commissione di garanzia nazionale riportano un rapporto tra le due mozioni pari all'83% per Epifani contro un 17% per Moccia.

Con i risultati registrati nelle assemblee di base non ci possono essere dubbi sull'esito politico del 16° congresso, che si concluderà a Rimini l'8 maggio e sulle scelte che guideranno la Confederazione per i prossimi quattro anni.

Acquisito il risultato del voto degli iscritti, i congressi territoriali e quelli regionali della Filt hanno finalmente potuto discutere senza i vincoli del regolamento congressuale, relativo alle assemblee di base.

Un bel congresso quello svolto in categoria, una discussione vera sui temi generali e su quelli che riguardano i trasporti, che ci aiuterà molto nel dibattito di questi tre giorni con il contributo dei documenti conclusivi dei nostri congressi territoriali e regionali.

### ***L'azione del governo sul lavoro***

Il nostro congresso si sta svolgendo, dalle assemblee di base, con la crisi economica che continua a mettere in angoscia una grande parte dei lavoratori, e con l'azione costante del governo che porta avanti il suo progetto di abbattimento dei diritti e delle libertà.

La produzione legislativa prosegue con l'obiettivo di rovesciare il sistema delle tutele e dei diritti previsti dalla Costituzione e dalle leggi.

Nei primi due anni di questa legislatura il governo e il parlamento non hanno perso tempo nel mettere in atto un disegno che a noi è parso chiarissimo nella sua pericolosità, fin dall'inizio, anche se spesso la Cgil si è trovata da sola a denunciare e a contrastare la gravità della situazione.

Il progetto che guida l'azione del governo non lascia dubbi, le cose avvengono dentro un disegno organico che vuole cambiare in profondità il modello sociale del paese, approfittando della crisi economica e della rottura dei rapporti unitari.

C'è voluto l'intervento del Presidente della Repubblica perché si aprisse uno squarcio di verità sull'ultimo tentativo di demolizione dei diritti, contenuto nel Ddl rinviato alle Camere.

Mentre la Cgil ha denunciato la gravità di quanto stava avvenendo in Parlamento e promosso iniziative di mobilitazione a sostegno della richiesta di ritiro delle norme anticostituzionali, altri, che forse non avevano letto bene, si sono affrettati a sminuire la portata del provvedimento e a sostenerlo anche con l'incredibile avviso comune, sottoscritto prima della promulgazione della legge.

Le previsioni del "collegato lavoro" sull'arbitrato rendono i lavoratori sempre meno tutelati nel rapporto con le imprese e cancellano una parte fondamentale dello statuto dei lavoratori, aggirando l'art.18.

La possibilità di introdurre nel contratto individuale di assunzione la cosiddetta "clausola compromissoria" che può consegnare all'arbitrato diritti che nascono dalle leggi e dai contratti, metterebbe i lavoratori fuori dalle tutele costituzionali.

Il lavoratore senza le garanzie di legge e la certezza delle norme contrattuali diventa ancora di più il contraente debole, con una riduzione intollerabile delle libertà.

Pochi lavoratori sarebbero in condizioni di respingere un contratto individuale di questa natura e, di conseguenza, l'arbitrato finirebbe per precludere il diritto al ricorso al giudice in caso di controversia.

L'arbitrato "secondo equità" introdotto dalla norma consente all'arbitro di sottrarsi ai vincoli delle leggi e dei contratti, agendo, nella sua decisione, anche sui diritti indisponibili.

Pensiamo ai giovani, agli immigrati, ai nuovi assunti che sarebbero ancora più deboli con le nuove norme di legge che prevedono il declassamento dei diritti, frutto di un'idea regressiva del lavoro subordinato, propria di questa destra al governo.

Si vuol rendere il rapporto di lavoro sempre più individualizzato e precario.

Solo chi decide di non vedere, può negare che dietro tutto questo c'è il tentativo di cancellazione del ruolo e dell'autonomia del sindacato.

Si riducono le possibilità concrete di contrattazione e di organizzazione della rappresentanza, altro che il rafforzamento del ruolo delle parti sociali.

Per i lavoratori, ancora più soli ed esposti ai ricatti, sarà difficile stabilire un rapporto con le organizzazioni sindacali basate sulla libertà di scelta.

La cancellazione del diritto al ricorso al giudice del lavoro, sostituito dal sistema che porta all'arbitraggio, coinvolge anche il sindacato, attraverso gli enti certificatori dei contratti.

Si tenta di costruire così una catena di consenso distorta, che si fonda sulla debolezza e sui bisogni dei lavoratori.

Si tratta di un altro capitolo del patto corporativo avviato con l'accordo separato del 22 gennaio 2009, supportato dal Libro bianco e da tutta la legislazione prodotta dal governo.

Quale tutela potranno dare gli enti bilaterali e quale trasformazione dovrà subire il sindacato, dentro questa nuova condizione di grave alterazione dei diritti, delle libertà e dei rapporti di forza?

Non si può non vedere la gravità degli effetti delle decisioni del governo, della fasulla piattaforma riformista del ministro del lavoro e della sua idea reazionaria della "complicità".

Bene ha fatto il Presidente Napolitano a rinviare la legge, evidenziando i contenuti d'incostituzionalità, e le incoerenze, di un provvedimento, pasticciato nella stesura, ma chiaro nei suoi obiettivi di cancellazione dei diritti e delle tutele, comprese quelle relative alla sicurezza del lavoro.

E bene ha fatto la Cgil a promuovere la mobilitazione dei lavoratori, e lo sciopero generale del 12 marzo, e bene faremo proseguendo con le iniziative di contrasto contro un provvedimento che deve essere ritirato.

Un'altra legge lesiva della democrazia e della libertà, che offende un paese che nella sua Carta costituzionale, all'art.1, definisce la Repubblica fondata sul lavoro.

Quel lavoro che manca e al quale sono negati i diritti e che, sempre più spesso, è privato delle condizioni minime atte a garantirne la dignità.

Molto lontano dai dettati della Costituzione che, troppo spesso, è considerata un ostacolo da chi vorrebbe un paese definitivamente piegato al populismo e al potere esecutivo, da un capo del governo che non accetta elementi di equilibrio tra le diverse istituzioni della Repubblica, e da un parlamento che con la legislazione continua ad attaccarne i contenuti.

C'è toccato anche sentire un ministro della repubblica, proporre la modifica dell'art. 1 della Costituzione!

Quella Costituzione che non ci stancheremo mai di difendere, memori di quanto è costata al paese e della saggezza dei costituenti che hanno posto gli argini per impedire il ripetersi di derive tragiche, razziste e autoritarie, i cui germi non sono mai debellati definitivamente e che si riaffacciano in modo allarmante in una società nella quale la sfiducia, le paure e l'insicurezza, forniscono alimento quotidiano alla propaganda che utilizza la crisi e le difficoltà economiche di molti italiani.

### ***La situazione del paese e la perdita di fiducia nel futuro***

Nei nostri congressi di base abbiamo portato al dibattito i grandi temi del 16° congresso della Cgil e abbiamo misurato la forza delle istanze fondamentali che vengono dai nostri iscritti e dall'insieme dei lavoratori.

C'è la richiesta di tutela dentro la crisi, la preoccupazione per il lavoro, per la tenuta di molte aziende pericolanti e dall'incerto futuro, c'è la denuncia del reddito insufficiente.

E c'è anche, molto forte, in tutte le lavoratrici e lavoratori che abbiamo incontrato nelle assemblee, l'indignazione per la gravità della situazione del nostro paese.

I sacrifici imposti dalla crisi e dall'azione del governo sono sempre meno sopportabili per chi vive onestamente, per chi è senza lavoro, per chi l'ha perso, per chi riceve salari e pensioni insufficienti, e deve assistere allo spettacolo indecoroso offerto dallo scadimento intollerabile dell'etica pubblica, dagli scandali, dal disprezzo delle regole, dai condoni, dagli scudi fiscali, dalla mancanza di riconoscimento delle competenze e del merito.

Cresce la sfiducia, mentre si sovrappongono la crisi economica e quella politica, che prospettano esiti incerti per il futuro della stessa democrazia.

L'astensione dal voto nelle recenti elezioni regionali ha dato un messaggio preoccupante, che non lascia dubbi sul distacco, sulla delusione crescente delle persone e sul calo impressionante di fiducia che investe tutto il paese e in particolare le giovani generazioni.

In questa situazione di allarme e di sfiducia che, se non interrotta, rappresenta un pericolo anche per noi, la Cgil mantiene forte il suo rapporto con gli iscritti e con i lavoratori, per quello che la Cgil propone e per il suo ruolo fondamentale di soggetto di rappresentanza generale, che si batte contro il declino del paese, per impedire a chi costruisce la sfiducia nel futuro, alimentando le paure e non risolvendo i problemi, di trovarsi la strada spianata all'autoritarismo e alla limitazione delle libertà democratiche.

### ***I giovani e il lavoro***

La sfiducia è alimentata anche dalle grandi emergenze sociali, cariche di rischi, che il governo fa finta di non vedere, come quella che riguarda, in particolare, la condizione dei giovani e degli immigrati, ai quali il futuro in questo paese appare sempre più minaccioso.

C'è un'intera generazione alla quale il paese offre una prospettiva certamente peggiore di quella dei genitori, spegnendo così i sogni e le attese che il futuro deve offrire.

La disoccupazione giovanile e la mancanza di prospettive andrebbe assunta, dal governo, e dall'intero paese, come primaria questione nazionale.

Invece, anche in questo caso, si dispensa ottimismo e non si fa nulla, mentre la situazione si aggrava e gli esiti possono essere molto preoccupanti per la coesione sociale.

In Italia, molto più che negli altri paesi europei, la situazione del mercato del lavoro, ha scaricato principalmente sui giovani il peso della crisi.

L'estensione indiscriminata dei rapporti di lavoro precari, nella quasi totalità costituita da giovani, ha lasciato a casa, per primi, senza reddito e senza ammortizzatori sociali, centinaia di migliaia di persone.

La mancanza di prospettive di crescita continua a produrre disoccupazione giovanile.

I numeri sono impressionanti, gli ultimi dati dell'Istat lo confermano: in Italia la disoccupazione giovanile è del 28%, di 8 punti superiore alla media europea.

Eppure la questione non è assunta, da chi governa, con la necessaria attenzione e con la ricerca di soluzioni adeguate.

### ***Gli immigrati e il lavoro***

I lavoratori immigrati, per le caratteristiche prevalenti della loro occupazione, sono i più esposti alla crisi e subiscono anche l'insopportabile ingiustizia derivante dalla perdita del permesso di soggiorno, dopo la perdita del lavoro, per effetto di una legge voluta da un governo e dalle forze che lo sostengono che, sul tema dell'immigrazione, non perdono un giorno nel mettere in atto pagine vergognose per il paese.

La manifestazione nazionale del primo maggio del 2010, che sarà organizzata a Rosarno da Cgil, Cisl e Uil, rappresenta un'occasione importante per sostenere le politiche di accoglienza e il contrasto allo sfruttamento e all'illegalità che caratterizzano la condizione degli immigrati in tutto il paese, non solo nelle campagne del Sud.

Nei nostri congressi abbiamo ascoltato le denunce, le testimonianze, la richiesta di eguaglianza e di giustizia avanzata dai numerosi delegati immigrati, abbiamo avuto la conferma che le cose vanno sempre peggio e che esistono molte situazioni di sfruttamento, di diritti negati e d'illegalità diffuse anche nel nord del paese.

### ***La crisi economica globale e l'azione del sindacato internazionale***

La crisi economica ha dimensioni e profondità senza precedenti, investe l'intero pianeta e richiede una radicale correzione del modello che ha retto i rapporti economici fino al 2008 e che ha prodotto il disastro dentro il quale ci troviamo.

Le teorie sulla capacità di autoregolazione di un sistema privo di vincoli, si sono dimostrate profondamente sbagliate.

Eppure molte voci negli anni scorsi si sono levate chiedendo un diverso modello di sviluppo, un diverso ordine mondiale, un diverso equilibrio tra le aree del pianeta e tra gli stati, ma chi ha avuto in mano il governo dei paesi ricchi non ha ascoltato.

Come un terremoto che accumula le sue energie negative per poi scaricarle in modo distruttivo, così l'illusione della ricchezza finanziaria creata senza basi economiche in occidente e gli squilibri insopportabili tra i popoli hanno provocato la catastrofe economica mondiale.

Come spesso avviene nei fenomeni naturali il crollo è avvenuto per il superamento dei limiti di sostenibilità del sistema.

Il disequilibrio tra le diverse zone del mondo, le disuguaglianze e le ingiustizie, la ricchezza di pochi a spese della povertà di molti non possono reggere a lungo nel mondo globalizzato.

Senza un cambiamento profondo la distruzione dell'ambiente, la guerra e gli stermini per fame e malattia continueranno a lungo.

È necessario un nuovo sistema di regole per il governo degli scambi economici a livello mondiale, anche se non sembra che questo stia avvenendo.

Assorbito il primo impatto della crisi, posti i primi ripari immediati, quasi tutti di carattere finanziario, il mondo sembra voler tornare, con qualche aggiustamento, al modello che ha portato al fallimento.

L'incapacità di trovare soluzioni nel G8 e nel G20 è la conferma di questa mancanza di volontà politica.

Per invertire questo stato di cose bisogna che gli organismi internazionali recuperino la loro funzione e che l'Europa faccia la sua parte, avendone la possibilità, ritrovando, attraverso l'unità degli stati membri, il peso politico necessario per sostenere il cambiamento.

Non c'è da aspettarsi molto dal governo italiano, che non perde occasione per confermarsi come campione d'ingiustificato e pericoloso ottimismo, buono per organizzare costosissimi eventi spettacolo ma inconsistente nello scenario internazionale.

Gli sconvolgimenti provocati dalla crisi e la ricerca di un nuovo equilibrio, impongono a tutte le forze che si battono per la giustizia e per la pace un impegno continuo e un lavoro comune in tutti i paesi.

Tra queste forze i sindacati e le loro organizzazioni sovranazionali possono svolgere un ruolo straordinario d'iniziativa e di mobilitazione.

La Cgil propone nel congresso il rafforzamento del suo impegno internazionale.

Così la Filt, per la sua parte, conferma all'ETF e all'ITF, presenti ai nostri lavori, il suo impegno a livello europeo e mondiale.

Nell'ultima Conferenza di organizzazione la Filt ha deciso di sviluppare il suo impegno internazionale, anche con il coinvolgimento delle sue strutture regionali.

Dopo il congresso dobbiamo completare il lavoro già avviato, con la continuità della presenza nell'ETF e nell'ITF.

Abbiamo condiviso le risoluzioni dell'ultimo congresso ETF delle Azzorre e daremo attuazione a quelle decisioni.

Parteciperemo al prossimo congresso ITF a Città del Messico, e anche in questo caso la Filt, insieme a tutto il sindacato italiano, cercherà di fare al meglio la sua parte.

Il nostro rinnovato impegno internazionale, al quale destiniamo importanti risorse dell'organizzazione, sarà sviluppato nel prossimo mandato congressuale, convinti come siamo che, in Europa e nel mondo, l'azione delle grandi organizzazioni sindacali, nell'unità, nelle iniziative comuni, nell'assunzione convinta dei grandi temi di tutela del lavoro, dei diritti, dell'eguaglianza, della giustizia sociale, della libertà e della democrazia, può dare un importante contributo all'affermazione di un diverso ordine mondiale e alla pace.

### ***La crisi in Italia, le proposte e le iniziative delle Cgil***

La crisi globale ha coinvolto pesantemente l'Italia per le caratteristiche del suo sistema produttivo e per il crollo degli scambi commerciali internazionali.

Esiste un'enorme distanza tra la situazione del paese e la sua rappresentazione, messa in atto dal governo, che ha prima negato la portata della crisi, continuando in seguito a minimizzare, diffondendo una propaganda che non trova corrispondenza nella realtà.

Ancora oggi si continua a dire, stancamente, che stiamo meglio degli altri, senza indicare con chi viene fatto il confronto.

I bollettini dell'Istat, danno con crescente drammaticità la misura dello stato delle cose, la disoccupazione aumenta, le ore di cassa integrazione sono raddoppiate a marzo rispetto all'anno scorso, quando eravamo già in piena crisi.

I fatti non consentono più a nessuno di bollare come allarmistiche o antitaliane le denunce e le richieste d'intervento della Cgil.

I dati sulla disoccupazione e sulla cassa integrazione, le difficoltà crescenti delle imprese dovrebbero richiamare il governo a considerare l'emergenza della crisi economica e ad intervenire seriamente.

Gli ultimi dati relativi al 2009, con 380 mila disoccupati in più, smentiscono clamorosamente le previsioni del governo.

Nel 2009 il Pil scende del 5,1%, mentre la disoccupazione aumenta dell'1%, solo perché non entrano nel conteggio diverse centinaia di migliaia di lavoratori, che sono rimasti legati all'azienda, ma senza lavoro, con la copertura della cassa integrazione.

Non è difficile immaginare cosa potrà succedere se non ci sarà una ripresa in grado di consentire il rientro dalla cassa.

La questione del lavoro dovrebbe essere la principale preoccupazione del governo che, invece, continua a non occuparsene.

Le prospettive di assestamento a livello mondiale e la gestione della crisi in Italia sono fonte di grandi preoccupazioni per il futuro.

Dopo tanta propaganda governativa sull'uscita dalla crisi, la dura realtà delle cose mette in chiaro, in questi primi mesi del 2010, gli effetti pesantemente negativi che il paese sta subendo.

È stato fatto passare troppo tempo senza mettere in campo azioni concrete di contrasto alla crisi: niente per sostenere i redditi e i consumi, nessun intervento di equità fiscale, nessuna scelta efficace di politica industriale e di sostegno al sistema produttivo utile a difendere l'occupazione, nessun aiuto ai processi d'innovazione e di riconversione, necessari per favorire le condizioni per la ripresa.

In più la progressiva distruzione della scuola pubblica e l'abbandono della ricerca, il contrario di quello che stanno facendo gli altri paesi europei, rappresentano bene il futuro che stanno costruendo per l'Italia.

Il governo ha messo il paese in attesa. Un'attesa carica di pericoli.

Si aspetta la ripresa fuori dai nostri confini alla quale agganciare il nostro sistema produttivo, fino ad oggi sostenuto con sempre maggiore difficoltà dagli ammortizzatori sociali.

Potremmo trovarci, a seguito degli errori che si stanno commettendo, non più in grado di tenere il passo nel nuovo scenario della competizione globale e delle nuove ragioni di scambio che si affermeranno nel mondo dopo la crisi.

Eppure la gravità della situazione era molto chiara fin dall'inizio.

Al primo manifestarsi della recessione la Cgil ha promosso una mobilitazione molto impegnativa, iniziata nell'autunno del 2008, che si è sviluppata fino al recente sciopero generale del 12 marzo, per contrastare il degrado della situazione economica e sociale del paese.

La Cgil ha fatto sentire la sua voce e quella dei lavoratori e dei pensionati, chiedendo soluzioni al problema salariale e della distribuzione del reddito, equità fiscale, interventi adeguati contro la crisi, politiche d'inclusione e di eguaglianza, tutela e rafforzamento di regole e diritti e una prospettiva credibile per le nuove generazioni.

Abbiamo impegnato tutte le risorse dell'organizzazione ma non potevamo fare diversamente, sono in gioco questioni di tale portata che continuano a richiedere l'impiego di tutta la nostra capacità di proposta, d'iniziativa e di mobilitazione.

Il governo non si è occupato della crisi, ha dato risposte assolutamente inadeguate, si è invece impegnato molto nella ricerca della rottura dell'unità sindacale e nel tentativo d'isolamento della Cgil.

Nonostante la durezza degli attacchi, non sono riusciti a scalfire la nostra forza.

La Cgil aumenta gli iscritti e le sue proposte trovano consenso crescente tra i lavoratori, come abbiamo potuto verificare nelle mobilitazioni, nelle varie situazioni contrattuali e nel nostro congresso.

### ***La crisi nei trasporti, le proposte della Filt***

Il comitato direttivo della Filt nazionale ha proposto al 9° congresso il documento:

Trasporti e crisi: un nuovo sistema per il paese.

Trasporti e lavoro: contrattazione, diritti, tutele.

Il nostro documento è stato approvato in tutti i congressi.

Il consenso ottenuto dal documento congressuale mi consente di semplificare molto, evitando di ripercorrerne i contenuti.

Vogliamo che la questione dei trasporti entri finalmente nell'agenda delle priorità del paese, che al settore sia riconosciuto il suo valore strategico per l'economia e per la qualità della vita dei cittadini.

È inutile ricordarsene solo quando esplodono i problemi, che sono tanti e nascono dai gravi ritardi accumulati in lunghi anni di mancanza di una politica dei trasporti.

La crisi ha peggiorato una situazione già fortemente compromessa, con effetti pesantissimi sulle imprese e sul lavoro.

I dati del disastro sono sotto gli occhi di tutti.

La movimentazione delle merci nel 2009 ha registrato un calo del 25% nel traffico nazionale e del 22% a livello internazionale, due dati che, da soli, dicono tutto sullo stato del settore e sulle sue incerte prospettive.

Aumentano le imprese in crisi, la cassa integrazione, i licenziamenti, e come confermano i dati relativi alla produzione e ai consumi, la ripresa sembra ancora molto lontana.

Bisogna mettere in atto gli interventi necessari a sostenere il sistema per un tempo che sarà lungo e per una migliore uscita dalla crisi.

La crisi può aiutare a correggere i difetti strutturali che ne hanno peggiorato gli effetti, attraverso una politica dei trasporti che metta insieme tutti i soggetti interessati, il governo centrale, le regioni e gli enti locali, coinvolgendo le rappresentanze sociali, selezionando gli interventi infrastrutturali utili a rimettere in moto l'economia e introducendo, finalmente, elementi di regolazione tali da governare i trasporti in una logica di sistema.

L'obiettivo del trasporto sostenibile è prioritario nell'ambito di una più generale riconversione dell'economia verso bassi consumi energetici.

I trasporti, se indirizzati alla sostenibilità possono contribuire in modo determinante all'affermazione della green economy, sulla quale il paese dovrebbe investire senza esitazioni.

### ***Sempre più necessaria una politica dei trasporti***

Il sistema italiano dei trasporti ha accumulato negli anni gravi ritardi infrastrutturali, insufficienza e uso distorto delle risorse, insieme alla costante mancanza d'interventi di regolazione che lo hanno reso sempre più debole e incapace di reggere il confronto con le imprese che operano nello scenario europeo e mondiale.

Un settore di vitale importanza per l'economia del paese e per la qualità della vita dei cittadini ha sempre sofferto della scarsa considerazione della politica nazionale, che ha puntualmente anteposto la risposta alle pressioni delle lobby, agli interessi della collettività.

Il difetto storico dei governi nazionali, che non hanno mai prodotto una credibile politica dei trasporti e la mancanza di risorse si sono amplificate con l'attuale governo, che si occupa di altro.

La carta delle infrastrutture del paese è sempre carente, le distanze tra Nord e Sud non si riducono, la mobilità delle merci e delle persone ha costi molto elevati per impatto ambientale, consumo del territorio e consumo energetico.

La distribuzione per modalità è la peggiore tra i paesi sviluppati.

La quasi totalità delle merci si muove su gomma e lo spostamento delle persone avviene prevalentemente con mezzi privati, a causa dell'insufficienza dell'offerta di trasporto collettivo.

Vantiamo il tasso di motorizzazione individuale più alto d'Europa e questo brutto primato si trasforma in una quantità insopportabile di automobili che si riversano ogni giorno sulle nostre strade, fuori e dentro le città.

I costi diretti e indiretti sono enormi.

Uno squilibrio non più sopportabile che è cresciuto in molti anni.

### ***Le infrastrutture***

Le infrastrutture si sono sviluppate rispondendo, principalmente, alle esigenze dell'industria dell'auto, senza nessun vero intervento di regolazione del sistema.

L'intero territorio nazionale non dispone di un sistema infrastrutturale adeguato e questa mancanza pesa moltissimo nella crisi.

Il governo non assume la questione e non è in grado dare risposte, insiste solo sulle grandi opere, che, con i loro costi esorbitanti, impediscono di mettere in atto gli interventi urgenti e necessari.

Il ponte sullo Stretto è l'opera simbolo di questa sconsiderata conduzione degli investimenti nelle infrastrutture.

La situazione dei trasporti nel Sud del paese è insostenibile e rappresenta un freno formidabile alle possibilità di sviluppo.

Mentre del collegamento ferroviario tra Napoli e Bari si parla solo nei convegni e le ferrovie in Sicilia e nel resto del Sud sono ferme da molti decenni, il governo insiste sull'effetto propagandistico del ponte.

Il Sud e l'intero paese hanno bisogno, e urgentemente, di altro.

C'è bisogno di interventi a favore del trasporto collettivo nelle città, di infrastrutture ferroviarie in grado di rispondere alla grande domanda di trasporto pendolare e per le merci, del potenziamento e della messa in ordine del sistema portuale, di un vero sistema aeroportuale che smetta di rispondere a logiche localistiche e di perenne campagna elettorale.

Bisogna indirizzare le poche risorse disponibili verso quelle priorità in grado di far crescere un trasporto sostenibile, integrato e regolato, sempre più necessario al paese.

In questa situazione non c'è spazio per il ponte o per altri mirabolanti progetti faraonici, che non fanno muovere un passo sul terreno della sostenibilità dei trasporti, ma viceversa fanno arretrare le cose lasciando i problemi irrisolti.

### ***Il fallimento delle liberalizzazioni***

Ai gravi ritardi infrastrutturali si è sommata nel tempo la mancanza di una regolazione di sistema che ha messo l'intero comparto dei trasporti in grandissime difficoltà.

Abbiamo alle spalle lunghi anni nei quali i processi sono andati avanti senza regole, sostenuti dalla dottrina liberista che, come una malattia cronicizzata, continua a far danni.

Le liberalizzazioni in Italia sono un evidente fallimento, che imporrebbe un generale ripensamento, e questo invece non sembra trovare spazio nel dibattito politico e nell'azione del governo.

Si assiste piuttosto all'estensione indiscriminata dei processi di privatizzazione che ormai riguardano anche la gestione dei beni comuni, come nel caso dell'acqua.

Una doverosa rilettura critica di quanto è avvenuto in generale e anche nei trasporti dovrebbe frenare lo zelo ideologico con il quale si continua ad affrontare la questione.

Bisogna promuovere e sostenere tutte le iniziative utili a fermare questa corsa avventata e dannosa, anche in considerazione dell'esito disastroso delle esperienze già maturate nei trasporti.

Nessuna delle condizioni promesse si è realizzata: non sono diminuiti i costi a carico della collettività, non sono migliorati i servizi, non sono diminuite le tariffe.

Chi ci ha guadagnato non sono né i cittadini né le casse pubbliche, ancora meno i lavoratori, che hanno pagato il prezzo di un sistema che si è affermato in assenza di regole.

Primi in Europa, senza alcun obbligo comunitario, in Italia sono state introdotte liberalizzazioni senza vincoli e senza regole che hanno contribuito ad affossare aziende e interi settori produttivi, senza che il paese ne abbia tratto alcun beneficio.

La concorrenza, priva di regole, si è insediata nei segmenti di attività nelle quali era possibile ricavare utili, nella totalità dei casi solo la parte redditizia delle aziende pubbliche integrate.

Si è così compiuto uno dei tanti capolavori italiani: i privati scelgono la parte buona e lasciano al pubblico il servizio universale che non è in grado di sostenersi economicamente e che viene sempre più ridotto.

Agli stessi privati non è richiesta alcuna compensazione e l'uso delle infrastrutture pubbliche è consegnato in virtù della libera concorrenza, quando non addirittura remunerato, come nel caso delle low-cost in alcuni aeroporti italiani.

Il risultato è stato inevitabile: le aziende crollano, i costi si scaricano sui lavoratori, e lo stato paga la sua parte del conto.

Le esperienze maturate sono tutte negative: nel trasporto aereo, nel ferroviario e si annunciano le stesse difficoltà nel trasporto marittimo, con la vicenda Tirrenia.

Nel trasporto pubblico locale, le regole per l'affidamento dei servizi, dopo più di dieci anni, non si sono stabilizzate, e saranno ulteriormente devastate dall'ultimo decreto del governo sui servizi pubblici locali e dal fallimento del federalismo.

Nel frattempo le aziende si sono adattate a una sopravvivenza che non promette nulla di buono per il futuro, non è avanzato alcun processo di aggregazione e i rischi di soccombere alle grandi imprese europee sono molto elevati.

Non si è costituita una governance di sistema e questo ha favorito l'insediamento di vertici aziendali espressi dalla politica locale, che si sono rivelati il principale ostacolo al processo di riforma, subordinando l'interesse della collettività alle convenienze personali e all'occupazione clientelare delle aziende.

### ***Le regole, sempre più necessarie***

La mancanza di regole è un'emergenza per il settore.

C'è bisogno di regole per il trasferimento delle risorse, per le liberalizzazioni e per l'affidamento dei servizi pubblici di trasporto.

C'è bisogno di regole in grado di sostenere lo sviluppo promuovendo la costituzione di un sistema industriale nei trasporti adeguato alle necessità del paese.

C'è bisogno di regole atte a promuovere l'aggregazione delle aziende, sempre più frammentate, per reggere la competizione con le grandi imprese europee.

C'è bisogno, innanzitutto, di regole per il lavoro.

Tutto il grande processo di assestamento è avvenuto e si sta sviluppando dentro la crisi, in mancanza di strumenti efficaci per la tutela del lavoro.

Sin dall'avvio dei processi di liberalizzazione abbiamo rivendicato un sistema di regole che mettesse le imprese in condizione di sviluppare la concorrenza, senza comprimere le condizioni dei lavoratori.

A partire dalle regole principali per il lavoro: i contratti nazionali, la contrattazione e le clausole sociali.

Non sono rivendicazioni nuove, su di esse il sindacato dei trasporti ha sviluppato grandi vertenze unitarie.

Le risposte non sono ancora venute ma sono sempre più necessarie con la crisi economica, che favorisce la deregolazione.

Avanziamo nel documento congressuale una proposta sul sistema contrattuale nei trasporti.

Pensiamo a contratti inclusivi, più ampi e meno profondi, che lascino spazio alla contrattazione settoriale e aziendale, che comprendano le aree omogenee e le filiere produttive, che abbiano un campo di applicazione che garantisca lo stesso contratto ai lavoratori che si trovano ad agire dentro il ciclo nelle attività terzarizzate e negli appalti.

Con questa ridefinizione dei contratti nazionali nel settore può trovare soluzione la questione dell'inclusione per quei lavoratori che, per la tipologia del loro rapporto di lavoro, e per le possibilità che l'insufficienza della legislazione offre alle aziende, continuano a restare fuori dai contratti nazionali.

Proponiamo un grande processo di riunificazione contrattuale nel comparto, come risposta alle frammentazioni prodotte dalle liberalizzazioni senza regole, dalle crisi e dalle ristrutturazioni aziendali.

Il sistema contrattuale che proponiamo, per essere realizzato non può recepire le previsioni dell'accordo separato del 22 gennaio 2009.

Ci sono contenuti, in quell'accordo, come la derogabilità dei contratti nazionali, che finirebbero per rendere totalmente inefficaci le clausole sociali e i contratti.

Le difficoltà che nascono dall'accordo separato possono essere superate con una chiara esplicitazione del rapporto tra il contratto nazionale e la contrattazione decentrata, insieme alla definizione dei contenuti delle clausole sociali, che devono essere tali da garantire la continuità occupazionale e contrattuale.

Le clausole sociali rappresentano il secondo pilastro portante del sistema di regole che proponiamo e richiedono una legislazione di sostegno a livello nazionale e regionale.

Sono un obiettivo irrinunciabile e rappresentano una sfida per l'iniziativa unitaria dei sindacati dei trasporti.

Un nuovo sistema contrattuale e l'esigibilità delle clausole sociali hanno una straordinaria valenza strategica per il futuro del lavoro nel settore.

Si tratta dello snodo fondamentale dell'azione sindacale nel comparto, per lo sviluppo della contrattazione e per la sicurezza sul lavoro.

### ***La sicurezza sul lavoro***

Tra gli impegni che ci attendono, nella contrattazione e nell'iniziativa sindacale, la sicurezza deve restare in cima alle nostre priorità, senza dismettere mai l'attenzione sulla centralità del problema.

I quattro anni passati hanno registrato ancora lutti, con un numero insopportabile d'incidenti, che hanno riproposto, tragicamente, la necessità di agire con tutti gli strumenti necessari per interrompere una dolorosa catena che chiama in causa responsabilità, inadempienze e sottovalutazione del problema.

L'insufficiente sicurezza dei sistemi produce in ogni modalità di trasporto il suo pesante bilancio.

Nel trasporto stradale è normalità il bollettino quotidiano degli incidenti con morti e feriti.

Eppure molto si potrebbe fare per cambiare le cose e per mettere il sistema in condizioni di maggior sicurezza.

Senza investimenti e senza risorse, la scarsa qualità delle infrastrutture stradali, l'uso insufficiente degli impianti di sicurezza e del segnalamento, insieme alla scarsità dei controlli, producono la catena dei disastri.

Sulle strade, ogni giorno, si muovono centinaia di migliaia di lavoratori dei trasporti che subiscono, nel lavoro, gli effetti di un sistema insicuro, con un numero insopportabile di morti e feriti.

La sicurezza di sistema riguarda anche tutti gli altri settori dei trasporti, quello marittimo portuale, quello aereo, il trasporto ferroviario.

Il 2009 è stato l'anno della tragedia di Viareggio, una strage che non ha ancora alcun indiziato.

Nel disastro di Viareggio emerge una verità che dovrebbe richiamare chi ha il potere di decidere a un profondo ripensamento.

Viareggio chiama in causa le regole nazionali ed europee, le decisioni italiane in materia di liberalizzazione e il ritardo dell'Europa nel dotarsi degli strumenti di controllo sovranazionali.

La libera circolazione dei treni e dei materiali tra gli stati membri è stata ammessa lasciando aperta una gigantesca falla relativa agli enti abilitati a rilasciare le certificazioni di sicurezza.

Fino ad oggi a poco sono servite le Agenzie per la sicurezza, create in Europa e in Italia.

Le imprese di trasporto continuano le loro attività, sfuggendo ai controlli e alle responsabilità, a seguito delle gravi carenze nel sistema di regole, nazionali ed europee.

L'Europa anche su queste materie deve recuperare il suo ruolo, non può ridursi a un grande mercato, senza regole, guidato da una logica liberista che ha ampiamente dimostrato il suo fallimento generale.

L'Italia ha voluto primeggiare nella deregolazione e il prezzo pagato è molto elevato, nella sicurezza dei sistemi e nella sicurezza sul lavoro.

Le rotture del ciclo produttivo dovute alle ristrutturazioni e alle terziarizzazioni hanno aumentato i rischi, molti incidenti gravi e mortali sono avvenuti nelle situazioni in cui agiscono più imprese non sempre ben raccordate tra di loro e con la presenza di aziende appaltatrici che spesso sfuggono alle regole.

È successo troppe volte nelle ferrovie, nei porti, sulle strade e autostrade e non mancano fatti gravi in tutti gli altri settori.

A questo si aggiunga la progressiva erosione delle tutele in materia di sicurezza che il governo sta mettendo in atto con la legislazione.

La contrattazione, la formazione, il sostegno al lavoro dei RLS, la costituzione dei RLS di sito, sono il fondamento dell'azione sindacale in materia di sicurezza.

Su queste cose abbiamo fatto molto in questi anni, come testimonia il rapporto di attività.

Sappiamo che non basta, lo avvertiamo con angoscia ogni volta che avviene un incidente sul lavoro.

Ci vogliono leggi adeguate con regole più certe ed esigibili, ci vogliono più controlli, ci vuole una condizione di lavoro più tutelata.

Senza i contratti nazionali inclusivi e le clausole sociali, la competizione tra imprese basata sul costo del lavoro inevitabilmente continuerà a produrre gravi problemi anche nella sicurezza.

### ***Rappresentanza, rappresentatività e democrazia sindacale e le regole per lo sciopero***

Le nuove regole contrattuali, la loro affermazione tra i lavoratori come obiettivo primario di tutela del lavoro devono essere sostenute da un sistema condiviso di regole sulla rappresentanza, sulla rappresentatività e sulla democrazia sindacale.

La grande articolazione settoriale e aziendale nei trasporti, la complessità del sistema produttivo nel quale agisce una diversificata presenza sindacale, confederale e autonoma, richiede, più che altrove, un sistema di regole.

Ci sono proposte in campo e un lavoro unitario importante che non ha trovato concretizzazione, ci sono le regole applicate nel pubblico impiego.

I grandi cambiamenti in atto nel settore, e la difficile fase contrattuale in corso, richiamano l'assoluta necessità di trovare una soluzione, anche per non consegnare alle controparti vantaggi impropri, che nascono dall'incertezza nella rappresentatività dei sindacati.

Eleggiamo le RSU in tutti i posti di lavoro nei trasporti.

Troviamo un modo oggettivo per certificare gli iscritti.

Da questa misurazione si può determinare un criterio per l'individuazione della rappresentatività a livello di azienda, aggregati produttivi, settori contrattuali.

Di conseguenza, sul modello del pubblico impiego, si possono individuare le titolarità contrattuali.

Con la stabilizzazione del sistema di rappresentanza e delle relazioni sindacali, si può regolare l'esercizio della democrazia sindacale, per la presentazione delle piattaforme e per l'approvazione degli accordi.

Mettere finalmente trasparenza, attraverso una misurazione riconosciuta della rappresentatività, può consentire al sindacato di avanzare una proposta alternativa al disegno di legge delega sullo sciopero, che aspetta l'approvazione del parlamento.

Consideriamo gravissimo che il governo abbia deciso di agire contro la libertà costituzionale, partendo dal settore dei trasporti, e dalla sua presentazione abbiamo contrastato il disegno di legge delega e denunciato l'attacco ai diritti fondamentali.

Le disposizioni contenute nel disegno di legge e le argomentazioni che lo sostengono, sono destinate a perdere forza se si afferma un sistema di regole per la rappresentanza e per l'esercizio della democrazia sindacale.

È sull'incertezza della rappresentatività che il governo fa leva per introdurre norme che limitando al massimo l'esercizio dello sciopero, di fatto lo cancellano.

Non avrebbe più ragione d'essere la dichiarazione preventiva di adesione allo sciopero, per il singolo lavoratore, perché sarebbe chiara la rappresentatività dei dichiaranti e la misura del mandato ricevuto.

Le soglie potranno fare riferimento a quelle da introdurre per la titolarità negoziale, e solo per chi non raggiunge tale livello si possono prevedere regole che, non togliendo il diritto, inseriscano una disciplina diversa per l'esercizio dello sciopero.

In questa situazione il ricorso al referendum preventivo non avrebbe più significato.

Rimane sempre la necessità, riguardo allo sciopero, e alla riduzione delle occasioni di conflitto, di mettere in equilibrio, nelle relazioni sindacali, i lavoratori e le loro rappresentanze con le controparti e le imprese.

Queste ultime, fino ad oggi, dalla legge, e dalla Commissione di garanzia, non hanno avuto alcuna limitazione alla loro libertà di azione, mentre sempre di più si chiede al sindacato.

Quella della rappresentanza, della rappresentatività e della democrazia sindacale è una sfida che tutto il sindacato dovrebbe raccogliere, avviando una discussione, costruendo consenso e alleanze e trovando il modo migliore per realizzare l'obiettivo, che non passa solo per una necessaria, quanto improbabile, legge dell'attuale parlamento.

### ***Il rapporto di attività, il bilancio di quattro anni***

Il congresso è anche l'occasione per misurare il lavoro compiuto, di fare il bilancio di questi quattro anni, a confronto con il mandato che l'insieme del gruppo dirigente ha ricevuto nell'8° congresso.

Il rapporto di attività, che fa parte della documentazione fornita ai delegati, rappresenta bene la sintesi di una parte del nostro lavoro, quello svolto dalla Filt nazionale.

Nel bilancio scritto, che presentiamo, manca la grande parte della nostra attività, vasta e diffusa nel territorio, che non è riassumibile nei documenti, ma che rappresenta la base fondamentale del lavoro della Federazione.

Sono le nostre strutture regionali e territoriali, che nel lavoro quotidiano con migliaia di delegate e delegati, con le RSU, RLS e RSA della Filt, con i tanti iscritti che partecipano alla vita dell'organizzazione, ci consentono un bilancio ampiamente positivo.

Un bilancio ancora più positivo nelle condizioni in cui si trova il paese, che non erano facilmente prevedibili a febbraio del 2006, quando si è tenuto il nostro 8° congresso.

La crisi ha fatto crollare il sistema produttivo e ci ha costretti a una difficilissima fase di trattative aziendali e di settore, con l'obiettivo di contenere i pesanti effetti sull'occupazione e sul reddito.

Nonostante le condizioni che si sono determinate la Federazione ha svolto bene il suo lavoro, avendo a riferimento gli impegni assunti.

Abbiamo rinnovato i contratti e abbiamo sviluppato le politiche contrattuali nel settore attraverso i processi faticosi di semplificazione, che hanno prodotto importanti piattaforme come quella del contratto della Mobilità e recentemente quella del contratto della Viabilità.

In questi quattro anni abbiamo affrontato vertenze di settore e aziendali, di diversa portata e in molti casi di grande difficoltà.

Già prima della crisi, in tutti i settori dei trasporti, i tanti problemi irrisolti hanno originato ristrutturazioni, chiusure, terziarizzazioni e impegnato il sindacato in una densa e molto impegnativa vertenzialità che non ha risparmiato nessuna delle nostre aree di attività.

Nelle grandi aziende nazionali, i quattro anni alle nostre spalle registrano sconvolgimenti che hanno cambiato radicalmente le aspettative del 2006.

La vicenda di Alitalia non la dimenticheremo, per la durissima vertenza del cambio di proprietà e per l'intervento dell'intero governo e del presidente del consiglio schierati a sostegno di una soluzione, che si è voluta imporre all'insegna propagandistica dell'italianità.

L'azione del governo ha prodotto un esito spaventosamente oneroso per le casse pubbliche e, come dimostrano i fatti, industrialmente debole e non in grado di posizionare l'azienda nello scenario competitivo del trasporto aereo.

Non dimenticheremo il tentativo di isolare la Filt e la Cgil con un accordo separato, successivamente modificato dopo che quell'intesa era stata respinta dai lavoratori.

E non potranno mai dimenticare tutti i dipendenti dell'azienda, che hanno pagato il prezzo più alto del fallimento, i precari per primi e poi i lavoratori in cassa, per i quali l'aspettativa del rientro al lavoro appare ancora lontana, legata com'è all'andamento della nuova azienda e alle speranze di ripresa del trasporto aereo.

È la vertenza che ha segnato il quadriennio, paradigmatica rispetto alla situazione nel settore e ai possibili esiti delle vertenze in corso nelle altre grandi aziende di trasporto, Tirrenia e FS per prime.

In questi quattro anni molte cose sono cambiate, nelle imprese e nel lavoro.

La situazione del paese e del comparto dei trasporti ha reso molto più evidente ai lavoratori che solo il sindacato confederale è in grado di offrire una proposta di unificazione degli interessi del lavoro nella crisi generale e in quelle aziendali.

La lunga stagione del sindacalismo professionale autonomo, spesso alimentato dalle stesse aziende, si avvia rapidamente alla conclusione e noi dobbiamo trovare le giuste risposte in grado di consentire l'espressione della rappresentanza professionale all'interno delle scelte contrattuali della Federazione.

La vicenda Alitalia e del trasporto aereo lo dimostra, nella nuova situazione la rappresentanza sindacale si ridisegna, attraverso il patto federativo delle associazioni professionali con la Filt Cgil, che ha consentito di contrastare il progetto aziendale di messa fuori gioco d'interi categorie di lavoratori, come i piloti e gli assistenti di volo.

L'intesa con IPA, la nuova associazione dei comandanti e piloti, e con l'AVIA per gli assistenti di volo, è un fatto di grande rilevanza, frutto anche della scelta politicamente coraggiosa, che hanno fatto i vertici di ANPAC e AVIA, ai quali va dato atto di aver saputo cogliere per tempo il cambiamento, decidendo di lasciarsi alle spalle un'esperienza che non era più possibile sostenere.

In questi anni non abbiamo mai smesso di ricercare pervicacemente la sintesi unitaria nelle piattaforme e negli accordi, anche se nell'ultimo anno le cose sono diventate molto difficili, dopo le scelte che hanno portato all'accordo separato sul sistema contrattuale.

Abbiamo fatto avanzare le deliberazioni del precedente congresso sulle questioni dei diritti, della sicurezza, della previdenza complementare.

Abbiamo fatto importanti passi avanti nelle politiche di genere, ma sappiamo che c'è ancora molto da fare.

C'è una FILT che ha sviluppato il rinnovamento e che ha visto la presenza crescente di giovani in molte delle nostre strutture, interessati e coinvolti nella formazione.

Il frutto di questo rinnovamento si è visto nei congressi.

Abbiamo aumentato gli iscritti, chiudiamo il 2009 con 152641 tesserati alla Filt-Cgil. Sono 12000 iscritti in più rispetto al congresso del 2006, con una forte crescita nel lavoro privato.

Non era né facile né scontato, ancora meno dentro la crisi.

Il bilancio positivo e la solidità dell'organizzazione ci consente di guardare con fiducia al futuro, e al lavoro impegnativo che ci aspetta.

### ***Il lavoro che ci aspetta***

Affronteremo il prossimo mandato congressuale con le deliberazioni del congresso della Cgil e con il programma per la Federazione che emergerà in forma compiuta a conclusione del nostro congresso.

Dal rapporto di attività, emerge il grande cantiere aperto con le tante vertenze e i contratti da rinnovare in tutto il settore.

Sappiamo bene che la difficile situazione nella quale il nostro lavoro dovrà proseguire richiede il massimo dell'impegno di tutta la Federazione.

Abbiamo i contratti da rinnovare, quelli in discussione e le piattaforme da presentare a seguito delle scadenze.

Dobbiamo chiudere i contratti aperti, avendo davanti difficoltà di varia natura.

Per il contratto della Mobilità la trattativa con le controparti si presenta molto difficile. Ancora prima delle questioni di merito, salariali e normative, il principale ostacolo al rinnovo è la resistenza opposta da una parte rilevante delle associazioni datoriali, che nell'incertezza delle regole e nella mancanza delle clausole sociali, spera di impiantare condizioni di concorrenza agendo, come al solito, sull'abbattimento delle condizioni dei lavoratori.

Non sono estranee a questa resistenza le difese corporative di un sistema di rappresentanza aziendale che è cresciuto nelle aziende pubbliche e che non è disponibile al minimo cambiamento.

Tutto questo ha fatto accumulare un ritardo inaccettabile, che supera i due anni, dalla presentazione della piattaforma.

Lo stesso ritardo si registra nel contratto di settore per i lavoratori degli aeroporti italiani, partito con una piattaforma unitaria molto importante per la tutela del lavoro in un'area di attività nella quale la crisi, le liberalizzazioni e le privatizzazioni, hanno fatto vedere il peggio, il tutto aggravato dagli effetti della vicenda Alitalia.

Questo contratto di settore ha registrato molti ostacoli aziendali e una preoccupante dispersione della tenuta unitaria sull'obiettivo, che ha prodotto l'accordo separato per il catering, con tutti gli effetti distruttivi sul percorso del nuovo contratto.

Il lavoro di recupero di un contratto di settore aeroportuale, indispensabile per regolare con le clausole sociali un sistema in continua evoluzione, non si presenta facile, ma rimane per noi obiettivo irrinunciabile.

Sono in fase di avvio negoziale: il contratto della logistica, trasporto merci e spedizioni, l'area più vasta e più colpita dalla crisi; il nuovo contratto della viabilità che mette insieme i dipendenti delle società concessionarie di autostrade e trafori, delle società regionali di gestioni della viabilità e dell'Anas e il contratto del noleggio.

Questi contratti, rispetto alle vertenze della mobilità e del trasporto aereo, sono maggiormente condizionati dall'accordo separato del 22 gennaio 2009. Per effetto di quell'accordo, sono in campo tre piattaforme sindacali separate, in tutte e tre i casi.

Abbiamo vertenze aperte in molti settori e molte aziende, a partire dalle grandi aziende nazionali.

La vertenza aperta nel Gruppo FS è destinata a inasprirsi, si sommano, infatti, negativamente, i problemi antichi e mai risolti in azienda, ai danni che le liberalizzazioni senza regole stanno procurando.

Molti sono i problemi aperti in Alitalia: i pessimi risultati del bilancio della Compagnia relativo al 2009 e una gestione dei rapporti sindacali ostile al dialogo e disinteressata alla contrattazione, richiederebbero una più convinta presa di coscienza di tutto il sindacato che la fiducia iniziale, accordata ai nuovi imprenditori, era molto mal riposta.

Nei prossimi mesi affronteremo il processo di privatizzazione di Tirrenia, rispetto alla quale rivendichiamo le clausole sociali a garanzia dei livelli occupazionali e salariali dei lavoratori e la richiesta di un preventivo confronto con i possibili acquirenti sui loro piani industriali, che dovranno prevedere il consolidamento e lo sviluppo delle società, comprese quelle regionali.

Aspettiamo che il Governo apra finalmente il tavolo relativo al settore portuale fortemente colpito dalla crisi. Le procedure di cassa integrazione nei porti di Taranto e Gioia Tauro e i problemi aperti in tutti i porti italiani evidenziano una crisi che, se non governata, assumerà aspetti irreversibili.

Abbiamo innumerevoli situazioni aperte nel settore privato, dove proseguirà il lavoro nelle aziende in crisi, senza ancora spiragli di uscita da una situazione durissima per i lavoratori.

Questi esempi offrono un quadro sufficiente dei tanti problemi irrisolti e del grande lavoro che ci aspetta, a incominciare dai prossimi scioperi dichiarati in quasi tutti i settori.

### ***I rapporti unitari nei trasporti***

Sulle proposte che avanziamo nel nostro congresso vogliamo sviluppare il confronto unitario per verificare le condizioni per una sintesi condivisa.

Nonostante le difficoltà generali e l'azione distruttiva del governo, noi non rinunciamo alla ricerca delle condizioni utili all'azione sindacale unitaria, nell'interesse dei lavoratori che tutti rappresentiamo che vivono con crescente disagio il permanere delle divisioni e ci chiedono unità.

Il governo non è in grado di presentare successi, non è in grado di dare risposte al paese in crisi, ma è riuscito a infliggere molti danni all'unità sindacale.

Non ci vogliamo rassegnare al peggio e ricerchiamo quotidianamente ed ostinatamente il terreno per l'azione comune.

Le cose però non vanno bene, il deterioramento dei rapporti unitari è crescente anche nei trasporti.

Abbiamo gestito unitariamente le innumerevoli crisi aziendali, mentre sul resto abbiamo registrato difficoltà che non sempre siamo stati in condizioni di portare a sintesi.

Nella situazione attuale tra luci e ombre, nei rapporti unitari, sembrano avanzare le ombre.

Registriamo queste cose con allarme, le ombre vanno dissipate, bisogna provare a ricostruire ed io lo voglio proporre nel congresso.

La Filt non ha alcun dubbio sulla necessità e sul valore strategico dell'unità.

Se questo giudizio è condiviso proviamo a verificare la praticabilità del percorso unitario, partendo da un esame congiunto dei punti di crisi accumulati, delle ragioni di tutti e delle possibili soluzioni.

C'è però bisogno, innanzitutto, della ripresa di una strategia condivisa, che ritengo possibile nonostante le condizioni apparentemente avverse.

L'enorme grumo di questioni irrisolte nel settore identifica un terreno d'iniziativa unitario già consolidato negli obiettivi e sperimentato nell'iniziativa sindacale.

Propongo a Fit e Uilt, ai segretari generali che parleranno a questo congresso, a Claudio Claudiani e a Giuseppe Caronia, di riprendere la piattaforma unitaria che nel 2007 portò a una grande mobilitazione dell'intera categoria dei trasporti, fino allo sciopero generale di tutto il settore e di ripartire da lì, per riavviare una vertenza dell'intero comparto.

I contenuti sono ancora interamente validi, anzi sono rafforzati dalla crisi e dai problemi che si sono aggiunti.

Riprendiamo quelle rivendicazioni e quelle proposte che sono straordinariamente attuali: la politica dei trasporti, le scelte sulle infrastrutture, la regolazione del sistema, i contratti più ampi e più inclusivi, la contrattazione decentrata, la tutela del lavoro attraverso i contratti e le clausole sociali.

Verifichiamo le convergenze sui temi della democrazia sindacale e di verifica della rappresentanza e rappresentatività, avanziamo insieme una proposta di regole per l'esercizio dello sciopero, alternativa alla legge.

Credo di non peccare di eccessivo ottimismo se dico che su queste questioni non sarà difficile trovare una sintesi perché riguardano gli elementi fondamentali della tutela del lavoro, dei diritti e della democrazia, intorno ai quali si possono ricostruire le basi per un rinnovato lavoro unitario.

### ***L'organizzazione***

Le decisioni che assumiamo nel congresso hanno bisogno di una Filt che rafforzi l'organizzazione in tutte le sue strutture.

Le risorse disponibili devono essere utilizzate al meglio, con le semplificazioni, i possibili accorpamenti, lo sviluppo delle integrazioni tra strutture, decise o confermate nel congresso.

L'insediamento della Filt si modifica: il confronto con il passato congresso evidenzia consistenti cambiamenti nella distribuzione degli iscritti.

Ci sono 12000 iscritti in più, gran parte di loro sono nel lavoro privato, molti sono i giovani e molti sono gli immigrati.

Dobbiamo essere capaci di adeguare gli esecutivi di tutte le strutture Filt in modo da cogliere e rappresentare questi cambiamenti.

Ci sono state due straordinarie novità nei nostri congressi: la presenza dei giovani e quella degli immigrati.

I giovani hanno partecipato ai congressi, hanno portato il loro contributo, hanno tracciato con forza la possibilità del rinnovamento.

Non è stata una sorpresa, in questi anni molti giovani hanno avviato il lavoro sindacale e hanno partecipato con passione e interesse alla formazione.

I lavoratori immigrati ci hanno dato la misura del valore dell'agire sindacale della Cgil, quando ai lavoratori sono negati i diritti, le condizioni di lavoro non rispettano le leggi e i contratti, e il sindacato si presenta e si organizza nelle aziende.

Parole come dignità, rispetto, eguaglianza, diritti, libertà, democrazia, ritrovano la forza del loro significato, in un paese che attraverso la privazione dei diritti di cittadinanza consente e alimenta lo sfruttamento e l'illegalità nel lavoro.

Facciamo posto ai giovani e ai nuovi lavoratori, trasferiamo con fiducia le competenze e gli incarichi.

Sviluppiamo la formazione e le occasioni di partecipazione alla vita della Federazione.

Facciamo che il mandato affidato dal congresso si traduca in un processo convinto di rinnovamento e di arricchimento, offriamo spazio a chi lo chiede, apriamo ai giovani, agli immigrati, rafforziamo le politiche di genere, costruiamo la Filt del futuro.

### ***Trent'anni della Filt... e il futuro con fiducia***

La Filt celebra quest'anno i suoi trent'anni!

Il congresso costitutivo della Filt si tenne a Livorno, dal 18 al 21 marzo del 1980.

Domani avremo modo di ricordare quel passaggio fondamentale dentro il nostro congresso.

La Federazione, in questi trent'anni, ha confermato appieno le aspettative della straordinaria intuizione politica che ha portato alla sua nascita.

Abbiamo anche noi contribuito a questo successo e ne dobbiamo essere orgogliosi.

La nostra discussione nel congresso ha ancora una volta confermato la natura della Filt, il suo essere la Cgil nei trasporti, la confederalità della categoria.

Abbiamo in campo proposte, idee, donne, uomini, giovani in grado di portare avanti il lavoro che ci aspetta nei prossimi quattro anni.

Alle compagne e ai compagni della Filt, a chi porta l'esperienza e la conoscenza del difficile mestiere del sindacalista e alla nuova generazione che ha partecipato numerosa ai nostri congressi guardiamo con fiducia.

La fiducia che nasce dalla consapevolezza che le profonde ragioni ideali che segnano la nostra appartenenza alla Cgil sono forti e solide.

È quello che serve per cambiare il paese, per rispondere alle istanze dei lavoratori e per sostenere l'iniziativa necessaria in difesa della democrazia e della Costituzione.

Questa Filt c'è.

Abbiamo davanti un cammino difficile, ma, nei nostri trent'anni, e negli oltre cento anni di storia della Cgil, abbiamo imparato bene a scegliere la giusta strada.

E fra quattro anni, ritrovandoci al congresso, sono certo che, come sempre, avremo fatto bene la nostra parte.