
9° CONGRESSO



Torino, 7 - 8 - 9 aprile 2010

TRASPORTI E CRISI *un nuovo sistema per il Paese* **TRASPORTI E LAVORO** *contrattazione, diritti, tutele*

*Sintesi del documento per il Congresso della Filt-Cgil
adottato dal Comitato Direttivo Nazionale del 17 dicembre 2009*



SE VINCE IL MERCATO CON REGOLE DEBOLI

*La regolazione dei processi
di liberalizzazione e privatizzazione.
Il sistema delle imprese
e le sue trasformazioni.
Mercato e "Servizio Universale".*

■ Il riassetto dei trasporti in Italia ha vissuto fasi più accidentate che nel resto dell'UE e la legislazione comunitaria è stata recepita più velocemente e ampiamente di quanto imposto.

CRISI E TRASPORTI

Nel trasporto passeggeri, in Italia, le diverse modalità hanno registrato nel 1° semestre 2009 i seguenti andamenti:

- trasporto pubblico locale: -2% rispetto al 2008, anno in cui si era conseguito un incremento del 18,3% rispetto al 2007;
- trasporto aereo: -8% rispetto al 2008, nel corso del quale, rispetto all'anno precedente, era già stata registrata una flessione di quasi il 2%; in tale contesto, anche nel 2009 il traffico nazionale va peggio di quello internazionale (-8,5% contro -7,5% nel 2008, era stato -3,5% contro 0,5% tra 2008 e 2007);
- trasporto marittimo: -2% rispetto al 2008, anno in cui si era registrato un incremento del 2,5%; ancora più accentuata l'inversione di tendenza nelle attività crocieristiche, dove alla flessione dello 0,5% del 2009 corrispondeva, nel 2008, un incremento dell'11% rispetto all'anno precedente;
- trasporto ferroviario: flettono sia il trasporto locale sia quello di lunga percorrenza, rispettivamente dell'1,4% e del 12% dei viaggiatori, mentre il 2008 rispetto all'anno precedente aveva registrato un incremento del 7% nel trasporto locale ed un decremento del 2,5% nella lunga percorrenza.

Nel trasporto merci, invece, sempre negli stessi periodi:

- trasporto stradale: -25% del fatturato nel traffico internazionale, con dato analogo anche per il nazionale rispetto al 2008, quando, rispetto al 2007, si era già registrato, rispettivamente, un -14% e un -16%;
- trasporto ferroviario: -29% dei Km prodotti rispetto al dato 2008, anno in cui si era già registrata una flessione del 5,6 rispetto al 2007;
- trasporto aereo: -30% delle tonnellate trasportate rispetto al 2008, quando si era registrato un -10% rispetto all'anno precedente;
- trasporto marittimo: flessione stimata in prossimità del 25% per le tonnellate merci e del 20%, in TEU, per i containers, rispetto al 2008, quando, in relazione all'anno precedente, si erano registrate flessioni rispettivamente del 3% e di quasi l'1%.

L'esperienza di questi anni dimostra che non si sono concretizzate le aspettative di contenimento dei costi per la collettività, di miglioramento del servizio e di riduzione delle tariffe.

Ciò impone un ripensamento sulle modalità di attuazione dei processi, compreso il ruolo delle autorità di regolazione del mercato, altrimenti il continuo scadimento qualitativo dell'offerta e la crisi delle imprese pubbliche sono destinati a produrre altre decisioni sbagliate.

■ Seppure con specificità proprie dei relativi mercati di riferimento è in questo quadro generale e con questi esiti sostanziali che si sono sviluppati nel corso dell'ultimo quindicennio i processi di riassetto della portualità, del trasporto marittimo, aereo e ferroviario, nonché la competizione nel trasporto merci e nella logistica.

Per esempio nel TPL, l'assetto istituzionale delle competenze è oggi una delle principali cause della mancata regolazione di un mercato sottoposto agli orientamenti, tra loro autonomi, di livello nazionale, regionale e cittadino, ma, i recenti interventi legislativi non intervengono su questa fondamentale distorsione, bensì ancora una volta, con modifiche confuse e, su diversi aspetti, sbagliate, sulle sole modalità di affidamento del servizio.

In questo contesto, sempre con specificità e particolarità proprie di ognuno dei settori coinvolti, l'assenza, ovvero l'inadeguatezza, di idonee clausole sociali, ha evidenziato rischi di compressione dei diritti dei lavoratori e dei livelli salariali, anche nella fase in cui, fino ad un paio di anni fa, lo sviluppo dell'economia ha determinato un'espansione dei livelli occupazionali del settore.

■ L'assenza di una politica dei trasporti è all'origine di gran parte dell'inefficienza del nostro sistema logistico e trasportistico.

Il mercato da solo non è stato in grado di sviluppare un contesto virtuoso in cui sviluppare la competizione e le contraddizioni del sistema si sono scaricate sul lavoro.

La deregolazione del sistema delle imprese private è stata accompagnata da una perdita di diritti e salario, una precarizzazione dei rapporti di lavoro, autosfruttamento, lavoro "nero" e irregolare.

Per le imprese pubbliche, invece, i lavoratori, spesso unica interfaccia dell'azienda nei confronti dei clienti, sono stati lasciati soli nel contatto con cittadini sempre più insofferenti rispetto agli inadeguati servizi erogati.

■ Nell'aprire al mercato tutti i settori del trasporto, particolare attenzione va posta nell'individuazione del "servizio universale".

E' necessario garantire su tutto il territorio nazionale un servizio di buona qualità, accessibile a tutte le fasce sociali, a condizioni economiche eque e teso a garantire il diritto alla mobilità delle persone.

Così, per esempio, si conferma la proposta, da tempo avanzata dal Sindacato, di introdurre una componente dedicata al sostegno del trasporto ferroviario di carattere sociale nella definizione dei pedaggi ferroviari.

Si tratta di un meccanismo "virtuoso" che mette in positiva comunicazione l'espansione della liberalizzazione nei servizi remunerativi con una modalità trasparente di finanziamento dei servizi non remunerativi.

INFRASTRUTTURE: L'URGENZA DELLA SVOLTA

*Le promesse mancate.
Le priorità infrastrutturali
in una logica di sistema.
Mezzogiorno più lontano.*

■ La ripresa economica dell'Italia deve passare attraverso il rilancio di tre principali driver: prodotti industriali del "marchio" Italia; attrattiva turistica; vantaggio geografico come asse logistico del Mediterraneo. Per questo, il sistema dei trasporti e della logistica svolge un ruolo fondamentale.

Invece, anni di annunci di grandi opere mai realizzate, spesso neanche progettate: questo il risultato di una politica che non ha voluto davvero programmare e realizzare le priorità infrastrutturali del Paese.

■ Il Paese ha risorse limitate, è necessario puntare sull'adeguamento della dotazione infrastrutturale in una logica di forte integrazione multimodale.

L'ottimizzazione delle reti e dei servizi in chiave logistica è l'obiettivo cui gli interventi infrastrutturali devono tendere nella programmazione delle "grandi opere", nella logistica urbana e di "ultimo miglio", nell'intermodalità, nella mobilità urbana.

Va quindi individuato un adeguato governo del "sistema" per garantire la condivisione, tra i diversi livelli di governo del territorio, delle nuove opere e ridurre le criticità e i ritardi dovuti a decisioni assunte senza una concertazione

territoriale.

■ Contrariamente a quello che si dovrebbe, l'attuale Governo sta incrementando il divario infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese. Solo il 29% delle risorse destinate alla realizzazione di infrastrutture sono indirizzate al Sud mentre oltre il 56,%, è prevista per le regioni del Nord. È in corso l'ulteriore divaricazione tra Nord e Sud del Paese, come da qualche anno dimostrano, già prima della crisi, migrazione dei giovani, dismissioni industriali, livelli e qualità dell'occupazione.

Per collegamenti e sistema dei trasporti, il Mezzogiorno è un'area scarsamente connessa, a causa della insufficiente dotazione infrastrutturale, della sua scarsa accessibilità e per la sua bassa qualità.

Le linee ferroviarie non offrono standard adeguati alle odierne esigenze di passeggeri e merci per criticità localizzate di tracciato, d'impianto e di esercizio. Quanto alla presenza di linee ferroviarie ad AV/AC, solo il 7,8% delle tratte nazionali è presente nel Mezzogiorno, nel collegamento Roma - Napoli.

L'ulteriore rete AV/AC programmata in funzione entro il prossimo decennio comprende per ora solo tratte nel Centro-Nord, mentre le necessità di altri collegamenti veloci sono di tutta evidenza, a partire dalla Napoli-Bari.

Uno dei punti di forza del sistema infrastrutturale meridionale è costituito dai porti, ma la sua qualità registra deficit consistenti e la loro dotazione funzionale (magazzini, binari, silos, piazzali merci) è straordinariamente inferiore a quella dei porti del Centro-Nord.

Ciò che riduce l'operatività del sistema portuale meridionale è la scarsa presenza di centri intermodali all'esterno delle aree portuali e ad esse funzionalmente collegati.

Uno dei principali limiti della politica europea è che non guarda al Sud del Mediterraneo. Eppure, collegamenti marittimi stabili ed incentivati possono essere strumento strategico per le politiche euro-mediterranee economico/commerciali, ma anche per rafforzare i legami e la pacifica convivenza tra popoli, etnie e religioni.

Quanto alla "capacità di movimentazione" dei mezzi utilizzati nel trasporto merci (container, semirimorchi e casse mobili), la dotazione del Mezzogiorno non va oltre un centesimo della media nazionale.

È assai scarsa, infine, la qualità della rete autostradale.

Se il Mezzogiorno è abbandonato a se stesso, non sarà certo il mercato a dar risposte.

Per esempio, le nuove imprese ferroviarie generate dalla liberalizzazione del trasporto merci stanno aggredendo Trenitalia nei collegamenti remunerativi del nord, ma non scendono al sud, perché, nonostante i minori costi di produzione di queste imprese rispetto a FS, il mercato meridionale ha strutturalmente una domanda debole, è collegato male e non offre tariffe remunerative.

Se quel traffico non viene sostenuto, con trasferimenti pubblici e infrastrutturazione, il mercato lo abbandona.

Per realizzare obiettivi di sviluppo bisogna avere dei beni comuni che permettano di generare opzioni di crescita: questi beni collettivi sono, non solo per i trasporti, le infrastrutture.

Attraverso di esse si progredisce: le infrastrutture danno titolo ad accedere allo sviluppo e permettono la trasformazione di beni in utilità sociale.

L'AZIONE SINDACALE NEI TRASPORTI: LA STAGIONE DEI DIRITTI GENERALI

*Bilancio di un decennio.
Contrattazione e regolazione,
legislazione e clausole sociali.
Rappresentanza, rappresentatività e
democrazia sindacale.
Lo sciopero nel settore.
La sicurezza sul lavoro.
La formazione.
La previdenza complementare.*

■ Oggi la sfida del Sindacato nei trasporti sul terreno contrattuale è lo sviluppo di una “stagione dei diritti generali”.

Fin dalla metà del decennio scorso era evidente che il lavoro sarebbe stato sottoposto ad una crescente pressione prodotta dalle nuove dinamiche competitive e dai processi di internazionalizzazione che si sarebbero impetuamente sviluppati anche nei trasporti.

Alla esigenza di tutela più efficace e ampia del lavoro la Filt-Cgil e il Sindacato confederale hanno risposto con una strategia articolata su due linee di intervento.

Sul versante istituzionale affinché il quadro di regolazione normativa del nuovo scenario contenesse gli elementi fondamentali di “clausola

sociale”.

Sul versante contrattuale affinché le tutele da costruire attraverso la contrattazione collettiva fossero più inclusive delle precedenti e riunificassero il lavoro dislocato nelle nuove diverse filiere produttive e nei corrispondenti indotti di servizi.

Il Contratto Nazionale è stato lo strumento centrale di questa strategia contrattuale.

L'azione contrattuale del Sindacato ha puntato all'accorpamento e al riassetto dei CCNL, con articolazione della contrattazione su due livelli.

Nei trasporti, cioè, il Contratto Nazionale è stato strumento di tutela generale del lavoro e anche strumento con cui il lavoro ha potuto affrontare la trasformazione del settore assicurando una soddisfacente tenuta del reddito ed una espansione dei livelli occupazionali e delle tutele collettive.

Tutto ciò realizzato in una condizione di positiva azione sindacale unitaria, anche nei momenti più difficili nei rapporti tra Cgil, Cisl, Uil, e che in diversi casi è riuscita a coinvolgere anche aree di sindacalismo autonomo.

■ Agli avanzamenti registrati sul versante contrattuale non hanno però corrisposto adeguati avanzamenti sul versante legislativo.

Anzi, sono stati messi in discussione importanti attestamenti di tutela conseguiti nella legislazione nazionale sulla portualità e sulle gestioni aeroportuali, mentre non sono state portate a compimento le clausole sociali necessarie nel trasporto ferroviario e, nel trasporto pubblico locale, le nuove competenze affidate alle Regioni hanno prodotto distorsioni crescenti nel processo di riforma avviato nel 1997.

Nei segmenti del settore già sottoposti alla competizione sono stati abbandonati i riferimenti legislativi ispirati al riordino e alla crescita dimensionale delle imprese, come nel caso dell'autotrasporto merci.

Infine, mentre la strategia contrattuale definiva, nei nuovi CCNL, nuove tutele per il lavoro terziarizzato, attraverso l'introduzione di stretti ed efficaci collegamenti di filiera, nel lavoro autogestito -che andava occupando spazi sempre più ampi- si introducevano norme che indebolivano le tutele del socio-lavoratore e, nel favorire le cooperative spurie, incentivavano il lavoro non tutelato e spesso irregolare.

■ Nonostante quanto di positivo conseguito,

nei trasporti resta ancora ampia l'area del lavoro sottratta alla tutela sindacale e in quell'area cresce il lavoro precario, sotto retribuito, poco qualificato, che si caratterizza addirittura con sfruttamento, sommerso, talora vera e propria illegalità.

La copertura della contrattazione di secondo livello è ancora scarsa e, di solito, nei trasporti continua a insistere solo nelle grandi aziende a livello nazionale, mentre fatica ad affermarsi, seppure con alcune eccezioni, a livello decentrato.

Dove pure ha una radicata tradizione, come nel trasporto pubblico locale, la contrattazione aziendale patisce le contraddizioni di una riforma interrotta e le conseguenti distorsioni, a partire da quelle alimentate da gruppi dirigenti nominati per appartenenza politica dalle amministrazioni locali e non sempre adeguati e responsabilizzati.

■ Dal 2008, le piattaforme sindacali per i nuovi CCNL della Mobilità, del Trasporto Aereo Terra, della Viabilità hanno avuto come obiettivo l'unificazione contrattuale del lavoro nei trasporti e un ulteriore avanzamento della contrattazione nel settore.

L'accordo separato del 22 gennaio 2009, però, mette a rischio questa strategia.

Se il Contratto Nazionale è lo strumento centrale dell'azione sindacale, la riduzione della sua capacità di tutela del reddito e la sua derogabilità nel secondo livello di contrattazione lo indeboliscono e indeboliscono, inevitabilmente, quella strategia contrattuale.

Inoltre, se la bilateralità positiva di servizio e di integrazione della contrattazione collettiva è surrogata progressivamente da una bilateralità "sostitutiva" della contrattazione, si afferma un'idea corporativa delle relazioni industriali e della rappresentanza sindacale, per cui, oltre alla pericolosa assenza di questa rappresentanza, si divide il lavoro anziché unirlo.

■ Reddito, qualità dell'occupazione, diritti sono oggi messi in discussione. E' l'effetto della crisi, ma anche l'uso strumentale della crisi da parte delle imprese.

Si impone, quindi, un nuovo assetto contrattuale, altrimenti la capacità del Sindacato di tutelare il lavoro è destinata ad arretrare sotto i colpi dell'ulteriore frantumazione dei cicli produttivi e del dumping contrattuale.

Nei trasporti, il Contratto Nazionale deve assumere il ruolo di grande clausola sociale perché

dà copertura, con tutele, diritti e trattamenti omogenei, all'insieme del lavoro che si svolge nel nuovo perimetro contrattuale.

La definizione di una nuova struttura del Contratto Nazionale deve rendere esigibili i processi di inclusione di quel lavoro che, per tipologia o per specificità di segmenti del ciclo produttivo, finora è rimasto fuori, o può essere spinto fuori, dai Contratti Nazionali.

Tale struttura consentirebbe una modulazione in ampiezza e profondità (contratti più ampi e inclusivi e meno profondi) per l'inserimento di elementi certi e comuni di tutela e di inclusione, determinando una concreta agibilità della contrattazione di secondo livello.

■ Nei trasporti, il prodotto è il servizio. A differenza della produzione manifatturiera, il servizio prodotto non utilizzato va perso, perché la produzione del servizio avviene contestualmente al suo consumo.

Inoltre, la domanda di trasporto di merci e persone cresce, seppure a tassi molto bassi e con selettività merceologica, anche quando l'economia è ferma, ma registra espansioni tumultuose quando l'economia cresce e altrettanto bruscamente si riduce quando l'economia crolla.

Infine, la produzione di trasporto ha un pesante impatto ambientale e territoriale, per cui la modalità con cui il servizio viene erogato e le variazioni di domanda sono determinanti negli effetti di tali impatti.

Per questi motivi, la regolazione dei processi di competizione nel settore è un tema di programmazione pubblica.

Un sistema dei trasporti qualificato necessita di lavoro di qualità. Se il sistema resta dequalificato è il lavoro stesso ad essere destinato alla dequalificazione, alla precarizzazione, al peggioramento della sua condizione materiale.

Rafforzare le clausole sociali per la sola via contrattuale non è sufficiente. Bisogna dare reciprocità all'evoluzione legislativa e alla contrattazione, rilanciando in questo senso l'azione sindacale.

■ Sicurezza sul lavoro, formazione e formazione continua, rilancio dei processi di aggregazione dei Fondi contrattuali di previdenza complementare sono temi su cui la contrattazione collettiva deve svilupparsi.

Regole, conoscenza e consapevolezza sono le "parole guida" per il rilancio, anche nei trasporti, della contrattazione di primo e di secondo

livello per rafforzare l'azione sindacale per la sicurezza sul lavoro (vedi Box).

La formazione e la formazione continua rappresentano, anche nei trasporti, un importante strumento per affrontare le fasi di crisi economica.

L'istituzione dei Fondi interprofessionali per la formazione continua è stata in questo campo la principale innovazione legislativa degli ultimi anni. Finita la fase di "start-up" e scontate le difficoltà iniziali dovute alla novità dello strumento e alla mancanza di esperienze consolidate, i Fondi interprofessionali devono entrare in una ulteriore fase attuativa.

È necessario che l'intreccio fra politiche contrattuali e scelte politiche della formazione sia sempre più stretto ed efficace, e che la formazione continua diventi un tema sempre presente nelle piattaforme sindacali.

Infine, la contrattazione collettiva deve puntare, anche nei trasporti, ad aggregare i Fondi pensione complementare di origine contrattuale.

tuale.

L'insieme di tali Fondi sta attraversando con discreti risultati la pesante crisi dei mercati finanziari. Anzi, essi stanno registrando, nonostante un'inevitabile flessione di rendimenti, risultati migliori di analoghi fondi di altri Paesi e, ancora di più, di altri prodotti privati previdenziali, per cui si conferma la validità del sistema e valorizza l'esperienza dei Fondi pensione complementare contrattuali.

Su questo tema, la Filt-Cgil conferma l'obiettivo di prospettiva di un unico Fondo pensione complementare per tutto il settore dei trasporti e, nel medio periodo, ripropone la progressiva aggregazione dei Fondi esistenti sulla base delle "affinità" contrattuali.

■ La riforma della contrattazione nel pieno della crisi economica ripropone l'evidente necessità di regole condivise per rappresentanza, rappresentatività e democrazia sindacale.

Ciò è ancora più valido nei trasporti dove alla complessità del settore e alla sua grande artico-

SICUREZZA SUL LAVORO

Sotto la spinta del mondo imprenditoriale, il Governo ha proceduto ad una negativa revisione del Testo Unico e, nei trasporti, ha ulteriormente prorogato l'applicazione della normativa nel marittimo, nel portuale e nel ferroviario. Nonostante questo, la contrattazione nazionale e quella di secondo livello devono dare centralità al tema, con l'obiettivo prioritario di abbattere il numero degli infortuni.

L'azione contrattuale della Filt-Cgil in questi anni ha puntato a sostenere e valorizzare il ruolo dei RLS e delle diverse figure professionali che nelle aziende hanno il compito di gestire la sicurezza, anche per le attività esternalizzate, e favorire approfondimenti valutativi anche con un'ottica di genere.

L'analisi degli incidenti sul lavoro, che si caratterizzano con indici di gravità e di frequenza elevatissimi e con un inaccettabile tasso di mortalità, anche nei trasporti evidenzia la criticità di quei luoghi di lavoro e di quei processi produttivi dove l'interferenza tra attività svolte da imprese diverse e la stessa complessità del ciclo di produzione aumentano i fattori di rischio e disarticolano la catena delle responsabilità di prevenzione e di controllo. È da considerare positivo riferimento per l'intero mondo dei trasporti l'accordo sulla costituzione dei RLS di sito sottoscritto nel 2007 nel settore portuale: la contrattazione, a partire da quella nazionale, dovrà pertanto prevedere il completamento del sistema di tale rappresentanza in tutti i settori previsti dalla normativa.

La crescente presenza e concomitanza di condizioni di lavoro gravose, carenza di controlli e assenza di un loro coordinamento, precarietà del lavoro ed estensione disordinata di appalti e subappalti, determinano nei trasporti aree di attività – in particolare nell'autotrasporto delle merci, nella portualità e nella manutenzione di infrastrutture stradali e ferroviarie – dove si continua a registrare un persistente e inquietante livello di incidenti sul lavoro, troppo spesso mortali.

I fenomeni che determinano questa situazione vanno analizzati e contrastati con fermezza, respingendo la semplicistica tesi dell'"errore umano". I temi dell'organizzazione del lavoro che ricadono direttamente o indirettamente sulle condizioni di lavoro devono recuperare centralità nella contrattazione collettiva, potenziando gli strumenti di controllo e di intervento della rappresentanza sindacale e favorendo la sinergia tra RSA/RSU e RLS.

Ma questo richiede anche di estendere le positive esperienze di tipo formativo realizzate dalla Filt-Cgil in sinergia con Inail, Ispesl, Asl, e di analisi delle specifiche malattie professionali, congiuntamente all'Inca.

Nei trasporti si va evidenziando sempre più il nesso critico tra regolazione del mercato, anche nei processi di liberalizzazione, e adeguamento degli standard di esercizio delle attività operative. Il ruolo dell'autorità pubblica è troppo debole nella codificazione di operazioni standard e procedure di sicurezza, nonché nella definizione di criteri certi di responsabilità anche per i committenti.

I recenti incidenti ferroviari e quelli quotidiani che sulle strade coinvolgono mezzi pesanti e operatori stradali evidenziano la necessità di recuperare un ritardo che determina disastrosi costi sociali.

lazione aziendale si somma una rappresentanza sindacale, spesso frammentata e incerta, che produce, come primo effetto, l'indebolimento del lavoro nel tutelarsi.

La legge sulla rappresentanza e sulla democrazia sindacale continua a essere per la Filt-Cgil la "via maestra", ma alcune convergenze unitarie, anche molto recenti, con Fit-Cisl e Uiltrasporti rendono intanto possibile operare attraverso accordi con le principali associazioni datoriali.

Tali accordi possono introdurre modalità e criteri esigibili per l'elezione delle RSU in tutte le aziende e le realtà produttive del settore.

Una capillare presenza delle RSU, da realizzare in tempi certi, consente poi di determinare, assieme al dato degli iscritti, una misura oggettiva e generalizzata della rappresentatività a livello di settore e di azienda.

Da questa misura della rappresentatività sindacale possono discendere, per i diversi livelli di relazioni industriali, l'individuazione dei soggetti sindacali titolari della contrattazione collettiva e delle relative prerogative nel rapporto con le controparti.

Si può produrre, così, la stabilizzazione del sistema della rappresentanza e rafforzare il rapporto del Sindacato con lavoratrici e lavoratori, iscritti e non iscritti, attraverso la periodica verifica di rappresentatività a cui ogni Organizzazione Sindacale viene sottoposta, ma non si esaurisce il tema della democrazia sindacale.

■ Consenso o dissenso sull'azione sindacale devono essere concretamente e democraticamente esercitati.

Il contributo di lavoratrici e lavoratori all'azione sindacale non può essere limitato, cioè, alla periodica verifica elettorale delle RSU, né al solo dato del tesseramento, ma va assunto come elemento valoriale di partecipazione attiva all'elaborazione delle piattaforme, dei contratti e degli accordi.

Alle regole sulla rappresentatività vanno affiancate norme certe ed esigibili di validazione, da parte delle RSU e dei lavoratori destinatari delle piattaforme e degli accordi realizzati.

Del resto risulterebbe ingiustificatamente manca una disciplina della democrazia sindacale che non prevedesse la validazione certificata di piattaforme e accordi anche nel caso in cui vi fossero opinioni diverse tra Organizzazioni Sindacali.

Anche in tali situazioni, la Filt-Cgil considera

inevitabile il ricorso al voto certificato dei lavoratori, ma continua a perseguire l'obiettivo di individuare, anche su questo delicato aspetto, una soluzione da condividere con la Fit-Cisl e la Uiltrasporti.

■ La regolazione di rappresentanza, rappresentatività e democrazia sindacale consente al Sindacato confederale di sostenere una proposta alternativa allo schema di disegno di legge delega presentato dal Governo nel 2009, con il quale si determinerebbe la sostanziale impraticabilità del diritto di sciopero.

Tale regolazione, infatti, priverebbe di fondamento le proposte governative sulla preventiva dichiarazione individuale di adesione da parte del lavoratore, sulle soglie di sbarramento per l'accesso al diritto di proclamare sciopero, sullo stesso referendum preventivo per la verifica del possesso dei requisiti di rappresentatività che quelle soglie dovrebbero, secondo il ddl, dimostrare.

In pratica, questo quadro di nuove regole determinerebbe una "doppia modalità" di accesso

POLITICHE INTERNAZIONALI

La Filt-Cgil è impegnata a rafforzare l'azione sindacale internazionale, a partire da un sempre più qualificato e costante concorso all'elaborazione e all'iniziativa delle Federazioni di settore europea (ETF) e mondiale (ITF). Oltre alla partecipazione, continua e articolata, alle attività delle associazioni transnazionali è opportuno sviluppare alcune ipotesi di lavoro, tra le quali:

- inserire, compatibilmente con le risorse disponibili, nel sito web Filt-Cgil pagine tradotte in inglese delle più importanti elaborazioni anche interne, così come per la rivista "Il Lavoro nei trasporti", che potrà così essere inviata regolarmente ad ETF/ITF e ad altri Sindacati esteri; più in generale, risulterebbe la tempestiva traduzione dei documenti principali da e per ETF/ITF allo scopo di migliorare le comunicazioni con le due Federazioni e verso le strutture sindacali territoriali
- creare una continuità costante di rapporto informativo e di elaborazione tra Sezioni settoriali ETF/ITF ed i corrispondenti Comitati di Settore nazionali e regionali della Filt-Cgil
- costruire moduli per la formazione di quadri e delegati, in materia di funzionamento delle associazioni sindacali internazionali, istituzioni UE imprese multinazionali
- garantire, coordinamento ed elaborazioni condivise nel contributo della Filt-Cgil al Dialogo Sociale in UE ed ai Comitati Aziendali Europei
- sviluppare e rendere stabile l'attività, coordinata nazionalmente, di promozione e partecipazione a progetti finanziati dall'UE, in materia di formazione, Dialogo Sociale, rappresentanza transnazionale
- privilegiare la partecipazione ed il coinvolgimento di giovani quadri, delegati e delegate alle attività internazionali, utilizzando a pieno le opportunità di sostegno economico e di formazione previste in ambito europeo .

all'esercizio del diritto di sciopero, la seconda delle quali limitata ai soli casi in cui il dato di rappresentatività di una o più Organizzazioni Sindacali intenzionate a dichiarare un'azione di lotta fosse inferiore a quello già fissato, nel settore contrattuale o in una azienda, per assumere la titolarità negoziale.

■ Privilegiare la contrattazione collettiva anche per l'attuazione della legislazione sullo sciopero, come previsto dalla L. 146/90, necessità del buon funzionamento delle relazioni industriali.

Il sistema associativo di rappresentanza datoriale non ha vissuto nei trasporti, però, alcuna significativa evoluzione, nonostante le trasformazioni prodotte dai processi di liberalizzazione nell'assetto del sistema delle imprese. Esso, anzi, si è andato ulteriormente frammentando e nuove aziende sono comparse, sia per effetto di liberalizzazioni e privatizzazioni sia per effetto della terziarizzazione di processi produttivi.

Negli ultimi anni, si è determinato un progressivo e ormai evidente degrado delle relazioni industriali e numerose aziende hanno adottato comportamenti scorretti che si fanno irresponsabilmente scudo della legislazione sullo sciopero.

La responsabilità di proteggere i diritti costituzionali degli utenti, da cui deriva la necessità

di limitare gli effetti dello sciopero sul servizio erogato, non può essere caricata solo sulle Organizzazioni Sindacali.

Le imprese e le amministrazioni che erogano servizi pubblici hanno responsabilità che non hanno gli operatori di altri settori.

Ne deriva la necessità che, nei servizi pubblici, alla limitazione per lo sciopero corrispondano equivalenti limitazioni per le imprese.

I comportamenti datoriali scorretti o che inaspriscano strumentalmente le ragioni del conflitto, devono essere sanzionati in misura quantomeno equivalente a quelle previste per Sindacato e lavoratori: in entrambi i casi si compromettono i diritti degli utenti.

Solo il riequilibrio del sistema sanzionatorio tra le violazioni di chi sciopera e le violazioni delle imprese può riequilibrare anche la responsabilità dei comportamenti reciproci delle parti.

Da un paio di anni, invece, si assiste all'intervento improprio del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con sistematiche e indiscriminate ordinanze di differimento, sta trasformando la natura stessa del ruolo dell'Autorità politica definito dalla Legge 146, rendendolo prevalente – in quanto, di fatto, sostitutivo – sulla stessa Commissione di Garanzia.

GIOVANI: APRIRE CON CORAGGIO

In una società che, per la prima volta, sta lasciando alle nuove generazioni condizioni di lavoro, tutele sociali, prospettive professionali e di vita, e condizioni ecologiche peggiori di quelle che hanno avuto le generazioni precedenti occorre riflettere su come si costruisce un dialogo e una collaborazione generazionale concreta.

Il movimento sindacale deve porsi l'obiettivo di conquistare nuove prospettive di tutela guardando in profondità la nuova frontiera del lavoro, senza perdere di vista le condizioni attuali, ma provando a governare l'organizzazione del lavoro e le condizioni professionali e di vita nei posti di lavoro, in modo da garantire certezza di prospettive e tutele contrattuali e sociali inclusive, con particolare attenzione alle nuove generazioni e alle espressioni più deboli del lavoro.

Per questo occorre preparare senza incertezze una nuova generazione di sindacalisti che premi i percorsi esperienziali, le capacità di lettura socio politica, di specializzazione, di governo politico e di responsabilità verso i lavoratori e verso l'organizzazione, requisiti che le attuali e le nuove generazioni di sindacalisti dovranno avere per reggere la sfida con le vecchie e nuove disuguaglianze, discriminazioni e ingiustizie sociali.

La Filt-Cgil punta a un coinvolgimento dei giovani che li renda parte attiva dell'Organizzazione, responsabilizzandoli, sostenendoli e accompagnandoli nei ruoli via via assegnati, in un trasferimento continuo di competenze e esperienze, offrendo spazi di libero dibattito e costruendo una specifica rete che favorisca confronti, supporti e ritorni di esperienza tra gli stessi e le stesse giovani.

Attenzione particolare va poi rivolta al lavoro precario che vede più colpiti i giovani e che deve trovare proprio dai giovani l'impulso e risposte, come altrettanto forte deve essere l'impegno della Filt-Cgil verso le giovani donne, che ancora più difficoltà hanno a svolgere l'attività sindacale perché in età di maternità.