

# ASSEMBLEA GENERALE

---

**referendum lavoro contrattazione**

**14-15 MARZO 2017**

Eurostars Roma AEterna - via Casilina 125, Roma

conclude:

**Vincenzo Colla** - *Segretario Confederale Cgil*

---



**REFERENDUM POPOLARI PER IL LAVORO 2017**

**Relazione introduttiva  
del Segretario Generale Filt-Cgil  
ALESSANDRO ROCCHI**

---

Care Compagne, cari Compagni,

iniziamo con una buona notizia.

Pochi minuti fa, il Consiglio dei Ministri ha finalmente fissato la data dei due *referendum* proposti dalla Cgil su *voucher* e appalti: si vota il prossimo 28 maggio.

Si vota se, nel frattempo, non intervengono modifiche legislative di portata tale da fare venire meno le ragioni dei due *referendum*.

Oggi non è così e non sappiamo se sarà così. Pertanto, finalmente disponibile la data, la nostra campagna elettorale prosegue e deve ulteriormente intensificarsi.

L'11 febbraio scorso, con manifestazioni in contemporanea in più di 100 piazze italiane, questa campagna elettorale è partita.

Un mese prima, l'11 gennaio, la Corte Costituzionale aveva dichiarato l'ammissibilità di due dei tre *referendum* abrogativi per la cui proposta di effettuazione la Cgil ha raccolto per ognuna più di un milione di firme tra l'8 aprile e il 7 luglio dell'anno scorso.

Firme di più di un milione di persone per ognuno dei *referendum* che denunciano l'importanza dei quesiti referendari proposti e quanto sia diffusa, profondamente diffusa, la domanda di maggiore tutela del lavoro, contro la precarietà del lavoro, l'incertezza del lavoro, il lavoro sottopagato, il lavoro sfruttato, il lavoro nero.

Firme che finalmente, oggi, trovano una prima una risposta del Governo sulla data di svolgimento dei *referendum*.

Governo e Parlamento possono ancora evitare i *referendum*, ma per farlo devono superare i tatticismi di questi mesi e trovare soluzioni chiare, inequivocabili, su entrambi i quesiti proposti dalla Cgil.

Sui *voucher*, perché, dopo aver favorito nel corso degli anni, con gli opportuni interventi legislativi, il crescente abuso dei *voucher* – fino al massimo storico di 133 milioni e 826 mila buoni venduti nel 2016 – questo strumento ha prodotto distorsioni pesantissime, si è rivelato assolutamente inutile per combattere il lavoro nero, porta con sé livelli talmente alti di precarietà, talmente bassi di retribuzione e contribuzione e talmente estesi in termini applicativi da non essere più altrimenti tollerabile.

Sugli appalti, sulla responsabilità solidale tra committente e sottostante catena di appaltatori e subappaltatori, perché è tema che tocca circa 4 milioni di lavoratori, perché sappiamo, per la nostra esperienza quotidiana, quanto gravi siano le norme attualmente in vigore e quanto, queste norme, favoriscano i disonesti e vessino i lavoratori.

---

L'altra buona notizia è che lo scorso 9 marzo è stato iscritto all'ordine del giorno della Commissione Lavoro della Camera dei Deputati l'avvio dell'*iter* parlamentare sulla proposta di legge di iniziativa popolare sulla "Carta dei Diritti Universali del Lavoro", promossa dalla Cgil e sostenuta da 1 milione e 150 mila firme depositate fin da dicembre dell'anno scorso.

Due buone notizie che attendono però sviluppi concreti, rapidi e nella direzione giusta.

Siamo spesso destinatari dell'accusa di essere, la Cgil, quelli che dicono solo no, che sanno dire solo no, che sanno soltanto opporsi.

Sappiamo che non è vero. Sappiamo che si tratta di un'accusa gratuita, immotivata, infondata, come è ampiamente dimostrato, assai semplicemente, da ciò che quotidianamente facciamo nell'azione sindacale di contrattazione collettiva, di tutela individuale, nella gestione delle vertenze nelle innumerevoli crisi aziendali, nell'assistenza alle persone che ci chiedono aiuto.

Sempre, sempre avviciniamo queste attività sostenendo il nostro punto di vista, l'autonomo punto di vista di ciò e di coloro che rappresentiamo e facciamo gli accordi quando quel punto di vista è adeguatamente riconosciuto, conflighiamo, invece, quando valutiamo che non lo sia.

E così è anche in questa fase. Ed è un risultato da valorizzare e da ascrivere all'iniziativa della Cgil il fatto, intanto, che in questo Paese si è finalmente tornato a discutere dei problemi del lavoro.

La Carta è l'elaborazione "portante", la proposta, il punto di vista, della strategia politico-sindacale della Cgil in questa lunga e complicata stagione politica, economica e sociale che vive il nostro Paese e che il nostro Paese vive nell'ambito di una crisi politica, economica e sociale di livello continentale, anzi, meglio, globale.

I due *referendum* sostengono la Carta, fanno parte della stessa iniziativa, coniugano l'abrogazione di norme sul lavoro odiose con una proposta generale.

Si tratta di una proposta che muove dalla necessità di stabilire una soglia minima di tutela per tutte le persone che, per vivere dignitosamente, per avere l'autonomia per vivere dignitosamente, per avere una prospettiva positiva del loro futuro, per immaginare e progettare un futuro che dia qualche risposta alle loro aspettative, traggono reddito dal loro lavoro.

E questa soglia minima di tutela, di dignità sociale, di dignità personale, stabilita indipendentemente dalla tipologia del loro rapporto d'impiego, qualora si tratti di lavoro subordinato nelle sue molteplici forme possibili – di cui peraltro si propone la drastica riduzione – sia, anche, che si tratti di lavoro autonomo, sul quale, comunque, si propongono norme che finalmente ne profilino con esattezza le caratteristiche.

Una novità radicale: la soglia minima di tutela non dipende più dalla natura, dalla tipologia, dalle caratteristiche del lavoro che le persone svolgono, ma, con le proposte contenute nella Carta, passa direttamente in capo alle persone che, nel produrre il loro reddito, forniscono nel lavoro il loro tempo, la loro fatica, il loro impegno, le loro capacità, le loro competenze, li mettono a disposizione di altri e da questi vengono retribuiti.

---

Ai tempi dello Statuto dei Lavoratori non è stata necessaria una legislazione di questo tipo.

Sintetizzando, ma assolutamente senza voler sminuire lo straordinario, esaltante valore di quella stagione di conquiste – che, nel 1970, portò alla Legge 300 – la struttura sociale nella quale a quel tempo si agiva in Italia era assai più semplice.

Mercato del lavoro pressoché totalmente nazionale e molto più di oggi maschile; schiacciante preponderanza delle attività manifatturiere; lavoro pubblico o lavoro privato, a tempo indeterminato; nel pubblico un periodo più o meno lungo, ma comunque predeterminato con certezza, di avventiziato fuori ruolo; nel privato, l'apprendistato era sostanzialmente limitato all'artigianato, al ragazzo che nella bottega imparava il mestiere; poi c'era il lavoro agricolo, con le sue particolarità; infine il disoccupato e, soprattutto in alcune aree territoriali del Paese, il lavoro nero.

Oggi la molteplicità delle forme di lavoro, dei lavori è diventata tale che quello schema è frantumato in mille pezzi non ricomponibili ed è per questo che la Carta sposta sulla persona tutele e diritti minimi, accompagnando questo spostamento con una drastica riduzione delle possibili tipologie di rapporto d'impiego e di lavoro autonomo.

Carta e quesiti referendari non possono essere usati per manovre politico-parlamentari dilatorie, confuse, fuorvianti, strumentali, che girano intorno al merito, senza affrontarlo.

Anche a noi, alla Filt, compete la messa in campo di tutte le energie disponibili per sviluppare una campagna elettorale capillare.

Una campagna elettorale che raggiunga quanto più profondamente possibile la cittadinanza; che informi sulle ragioni dei *referendum*; che convinca sull'utilità del voto.

Una campagna elettorale che descriva una prospettiva positiva ad un crescente malessere sociale, oggi così inevitabilmente diffuso, e offra a questo malessere uno sbocco, un orizzonte alternativi alla rabbia; alla sola, seppure veemente, protesta priva di proposta e, perciò, certamente destinata alla sconfitta; ad una deriva ancora più rancorosa quanto velleitaria di tipo individualistico o, al massimo, disarticolata in piccole "tribù sociali"; alla altrimenti inevitabile vittoria della propaganda populista.

Una campagna elettorale nella quale tutte le strutture della Filt, i quadri sindacali della Filt, le Compagne ed i Compagni della Filt che operano nel territorio e nei luoghi di lavoro sono impegnati anche con iniziative di categoria, nelle iniziative promosse dalla Cgil e con la Cgil in stretto e costante collegamento.

Impegno che la Filt ha dimostrato di sapere mettere in campo nell'intensa campagna di assemblee di inizio 2015, nella raccolta di firme sulla Carta, nella raccolta di firme sui *referendum*, che sta confermando in questi giorni di campagna elettorale e che svilupperà ed intensificherà, se voto sarà, fino all'ultima ora utile prima del voto.

La Carta e i due *referendum* a sostegno della Carta rappresentano questa prospettiva. Una prospettiva di ridisegno di tutele e diritti che, a loro volta, ieri come oggi e come domani, va consolidata e sviluppata attraverso la contrattazione collettiva.

\*\*\*

---

Passiamo così al secondo dei temi che proponiamo al dibattito di questa Assemblea Generale.

Lo facciamo partendo da uno schematico bilancio sui rinnovi contrattuali, con particolare riferimento ai trasporti ed assumendo quale arco temporale di riferimento quello che separa oggi dal gennaio 2015, quando Cgil, Cisl, Uil presentarono la loro proposta su un nuovo modello di relazioni industriali e sugli assetti contrattuali.

Una proposta non solo riferita al “modello contrattuale”, alla regolazione di materie, tempi e fasi della contrattazione collettiva di primo e di secondo livello, di indici, parametri e riferimenti per l’orientamento ed il governo delle dinamiche salariali, per la disciplina dei confini, più o meno derogabili, più o meno flessibili, tra il CCNL e la contrattazione di secondo livello.

Certo, anche questo, ovviamente, ma non soltanto questo.

E non soltanto questo perché Cgil, Cisl, Uil hanno elaborato la loro proposta nella convinzione che la contrattazione collettiva in un diverso modello di relazioni industriali è strumento determinante – seppure, certo non esclusivo – per consentire al Paese di uscire dalla tenaglia della crisi.

Tenaglia plasticamente descritta da pochi ma eloquenti numeri.

Rispetto al 2007, ultimo anno precedente la crisi globale, l’Italia registra tuttora un -8% nella produzione industriale, un -5% nei consumi delle famiglie, un gigantesco -28% negli investimenti e un -3% nell’occupazione. Pesanti sono stati i tagli alla spesa sociale, l’area della povertà si è ampliata e rischia di ampliarsi ulteriormente.

Ebbene, pur in assenza di un qualche riscontro concreto alla proposta Cgil, Cisl, Uil da parte di Confindustria, la quale – a differenza di altre associazioni di rappresentanza datoriale e dell’artigianato che invece, nel frattempo, hanno concluso in materia intese interconfederali – si è ottusamente opposta fino a qualche settimana fa ad intavolare qualsiasi confronto a livello confederale, nei trasporti e in tutte le altre categorie contrattuali – al momento, pubblica amministrazione esclusa – sono stati rinnovati numerosi CCNL.

Numerosi CCNL siglati anche da associazioni di categoria aderenti alla stessa Confindustria, a dimostrazione ulteriore del fatto che opporsi pregiudizialmente al confronto di livello confederale su un nuovo modello di relazioni industriali e sugli assetti contrattuali era una scelta sbagliata, che non faceva i conti con la realtà dei fatti e, prima ancora che con le esigenze del lavoro, con le esigenze stesse delle imprese.

L’assenza di un quadro generale di riferimento condiviso ha fatto sì che questa stagione di rinnovi contrattuali ci consegnasse oggi molteplici esiti, soluzioni diverse tra loro, addirittura tra loro spesso contraddittorie.

Durate differenziate, tra trienni, quadrienni ed altro ancora; soluzioni differenziate nel calcolo degli aumenti dei minimi contrattuali, dei relativi indici di riferimento, delle *una tantum* di indennizzo delle vacanze contrattuali; equilibri diversi, talora problematicamente diversi, tra aumenti retributivi reali e *welfare* contrattuale; per quest’ultimo, poi, soluzioni incentrate sul CCNL, ovvero rinvii del CCNL alla contrattazione di secondo livello.



---

Tra gennaio 2015 ed oggi, nei trasporti abbiamo rinnovato undici CCNL: nel 2015, Marittimi (1 luglio), Guardie ai Fuochi (20 ottobre), Autoferrotranvieri-Internavigatori (28 novembre, dopo ben 8 anni di vertenza), Portuali (15 dicembre, rinnovato invece in anticipo, seppur lieve, sulla scadenza); nel 2016, poi, Impianti a Fune (12 maggio), Ormeggiatori (29 giugno), Autonoleggio *Rent a car* (26 luglio), Autostrade (29 luglio), Autoscuole (13 dicembre), Attività Ferroviarie (16 dicembre, con oltre 2 anni di ritardo), Anas (19 dicembre, anche in questo caso con forte ritardo).

Nello stesso periodo, sono stati inoltre sottoscritti gli accordi sulle Sezioni Specifiche "Assohandlers" (11 dicembre 2015) e "Fairo" (6 maggio 2016) che, dopo gli accordi succedutisi nel 2014 sulla "Parte Generale" e sulle Sezioni Specifiche "Assocontrol", "Assaereo", "Assaeroporti" e "Assocatering", hanno completato il lungo e sofferto parto del nuovo CCNL del Trasporto Aereo.

Si è trattato di una stagione contrattuale complessa, intensa, impegnativa, come ben sanno le Compagne ed i Compagni di ognuno di questi settori che partecipano a questa Assemblea Generale, diversi dei quali direttamente coinvolti nelle rispettive delegazioni trattanti nazionali della Filt.

Una stagione contrattuale nel corso della quale le trattative hanno dovuto affrontare difficoltà, in alcuni casi e in qualche passaggio anche tra Organizzazioni Sindacali, o tra le rappresentanze datoriali, e frequenti sono stati i passaggi strettissimi, i momenti di conflitto e, poi, di ricomposizione, nel confronto con le controparti.

Una stagione contrattuale nel corso della quale le delegazioni trattanti della Filt hanno svolto il loro compito con notevole impegno, attraverso una modalità di lavoro che la struttura nazionale ha inteso caratterizzare con la massima collegialità possibile, assicurando la quanto più possibile tempestiva circolazione dell'informazione e la partecipazione diretta, ogni volta che sia stato possibile farlo, a tutte le occasioni di discussione e di confronto interno organizzate dalle nostre strutture regionali e territoriali.

Nel descrivere questo lavoro, non c'è alcuna intenzione di considerarlo perfetto, né di considerarlo pienamente soddisfacente: non è certo questa, purtroppo ormai da lungo tempo, la stagione degli accordi acquisitivi; anzi, da tempo, si tratta spesso di accordi difficili, talora, per definirli in modo corretto, addirittura difensivi, quasi sempre sofferti.

Al contempo, però, una stagione contrattuale il cui esito, nel contesto generale dato, può essere valutato complessivamente positivo.

Tutti gli accordi di rinnovo dei CCNL elencati hanno recepito e dato attuazione, per quanto di loro competenza, all'Accordo Interconfederale del 14 gennaio 2014 (cosiddetto "Testo Unico") su rappresentanza, rappresentatività e democrazia sindacale.

Questo ha consentito, con minori difficoltà unitarie che non in passato, di sottoporre a consultazione di validazione certificata da parte delle lavoratrici e dei lavoratori interessati le ipotesi di accordo dei principali CCNL dei trasporti e per diverse di queste la consultazione si è svolta mediante *referendum*.

---

Tutti gli accordi di rinnovo hanno definito aumenti certi dei minimi contrattuali e le decorrenze delle *tranches* attuative si sono sempre collocate entro la durata del rinnovo, ad eccezione delle Sezioni Specifiche “Assohandlers” e “Fairo”, per le quali, anche per il ritardo della loro definizione come parte del nuovo CCNL del Trasporto Aereo, gli aumenti vanno a regime successivamente alla data di scadenza del CCNL, collocata a fine 2016.

Per quanto riguarda, in particolare, la durata, tutti gli accordi di rinnovo si sono attestati sul triennio, con la sola eccezione di quello relativo alle Autoscuole, dove Unasca, aderente a Confcommercio, ha preteso la durata quadriennale prevista dall’Accordo Interconfederale del 24 novembre 2016.

Tutti gli accordi di rinnovo, seppure in maniera disomogenea, hanno altresì definito elementi di avanzamento in materia di diritti individuali, mentre quasi tutti hanno irrobustito il *welfare* contrattuale, tema sul quale, a questo punto e con riferimento alle piattaforme per i successivi rinnovi, è necessaria un’attenta riflessione per correggere alcune evidenti storture che in alcuni CCNL dei trasporti sono presenti nelle forme di bilateralità, che è ormai indispensabile fare evolvere ad uno stadio di maturità, sia in termini di *governance* che di qualità delle prestazioni.

Inoltre, tutti i CCNL elencati hanno consolidato le rispettive discipline in materia di appalti ed introdotto norme di tutela occupazionale, contrattuale e rispetto al *jobs act*, in occasione di cambio di appaltatore, realizzando in molti casi anche – lungo la filiera verticale della catena del valore delle attività produttive ricomprese in ognuno dei CCNL – importanti avanzamenti in termini di inclusione contrattuale, seppure, va ammesso, molto altro c’è ancora da fare rispetto alle molteplici forme del lavoro precario, che tuttora, anche nei trasporti, faticiamo a rappresentare efficacemente.

Infine, gli accordi di rinnovo dei principali CCNL dei trasporti hanno affrontato il tema della produttività e rafforzato, di solito con opportuni rinvii sulle flessibilità in tema di orari ed organizzazione del lavoro, la contrattazione di secondo livello, anche con equilibrate novazioni sulle declaratorie professionali.

Il 31 dicembre scorso sono intanto scaduti il CCNL del Trasporto Funebre (piattaforma presentata a fine luglio 2016) e, come detto, il CCNL del Trasporto Aereo, (piattaforma presentata pochi giorni prima della scadenza).

È con questo bagaglio di esperienza recente che la Filt intende dare il proprio contributo alla discussione sui temi della contrattazione che la Cgil ha avviato in occasione del Comitato Direttivo dello scorso 10 febbraio.

Come già detto, il bilancio sostanzialmente positivo che attribuiamo a queste nostre esperienze contrattuali recenti non deve nascondere limiti, difficoltà, criticità.

Come per i nostri CCNL, ogni rinnovo di CCNL, in ogni settore, non può essere valutato con la stessa unità di misura.

Ancora di più, non possono essere valutati così quelli dell’ultimo biennio, rinnovati in assenza di un modello generale di riferimento perché il Sindacato ha scelto di operare parallelamente sia il confronto sul modello che quello sui rinnovi dei singoli CCNL.

---

Cgil, Cisl, Uil hanno fatto questa scelta a inizio 2015, con la proposta unitaria sul nuovo modello di relazioni industriali, per forzare la posizione di Confindustria che, in quella fase, sosteneva che prima si dovesse definire il modello, avanzando proposte che avrebbero fortemente ridotto la centralità del CCNL, e poi – chissà quando! ... – si sarebbe potuto procedere sui singoli rinnovi.

Ora il confronto tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria è ai primi approcci. Nel mentre, diverse trattative di rinnovo sono in corso. Quel parallelismo pertanto permane e, conseguentemente, permangono tutte le possibili contraddizioni che questo parallelismo può determinare.

Primi approcci ancora ben lontani dall'affrontare i temi dirimenti, ma che intanto sembrano rivelare una certa disponibilità di Confindustria ad affrontare la questione della misurazione della rappresentatività anche per le Associazioni Datoriali.

Si tratta di una novità molto importante, in particolare a partire dai numerosi CCNL del Terziario, tra i quali si colloca per esempio, tra i CCNL dei trasporti, quello di Logistica, Trasporto Merci e Spedizione.

Novità importante perché le crescenti difficoltà nella tenuta associativa di parte datoriale è una delle principali cause, seppure non l'unica, del fallimento di molti tentativi di razionalizzazione degli assetti contrattuali – per cui, anziché diminuire, il numero dei CCNL è aumentato nel corso dell'ultimo decennio – e, soprattutto, della spinta sempre maggiore al *dumping* contrattuale da parte di alcuni settori imprenditoriali.

Non si tratta, però, di una concessione alla proposta Cgil, Cisl, Uil del 2015, ma, con tutta evidenza, della ammissione da parte di Confindustria di una sua crisi di rappresentanza.

È in corso uno “smottamento” degli assetti contrattuali che moltiplica i CCNL, gli Enti Bilaterali, i Fondi contrattuali, per cui va individuata al più presto una soluzione strutturale che blocchi questo fenomeno e ne inverta la direzione.

Soluzione che deve partire da una mappatura delle aree contrattuali e dei relativi campi di applicazione dei rispettivi CCNL, con l'obiettivo, innanzitutto, di impedire che le sovrapposizioni tra CCNL continuino ad essere quelle “zone grigie” dove si incunea opportunisticamente e si sviluppa il *dumping* contrattuale, quindi la dequalificazione stessa del CCNL.

Perché questa mappatura si realizzi e, poi, risulti cogente verso questo obiettivo, è necessario, in primo luogo, che i soggetti negoziali collettivi siano effettivamente rappresentativi in ognuna delle aree contrattuali individuate e, pertanto, assoggettati alla misurazione della loro effettiva rappresentatività.

Il fenomeno interessa i trasporti sia nel rapporto con CCNL di altri comparti, sia all'interno del nostro comparto.

Nel rapporto con altri comparti, attribuiamo grande importanza al lavoro di analisi e, auspichiamo, di proposta recentemente attivato, per ora solo nell'ambito della Cgil, tra Filt, Flai e Filcams.



---

All'interno del comparto trasporti, il fenomeno ha un suo peso significativo, talora determinante: ha già prodotto danni e, se non arrestato, altri ne potrebbe produrre.

Ce lo dimostra, ad esempio, la vicenda del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione.

L'articolata galassia delle rappresentanze datoriali stipulanti o aderenti al CCNL unico si è andata disarticolarlo disordinatamente.

Da un lato, la spinta prodotta, a partire dall'autotrasporto, dall'aggressione di Confrtrasporto agli insediamenti associativi di Confetra e di Confindustria, cui si aggiunge l'opportunistico attendismo delle rappresentanze artigiane.

Dall'altro lato, l'aggressione competitiva delle cooperative "spurie" alla cooperazione "strutturata", la quale, mentre ha in corso un importante quanto complesso processo di unificazione delle Centrali Cooperative, nel nostro comparto si arrocca su posizioni contrattuali che a quell'aggressione competitiva, basata sul *dumping* contrattuale ma spesso, troppo spesso e pericolosamente sempre più spesso, anche oltre il confine della regolarità, vorrebbero rispondere rompendo il CCNL di filiera, minando così l'unico reale strumento di tutela generale nei trasporti per il lavoro nell'impresa cooperativa.

Impresa cooperativa su cui in questa occasione risulta utile qualche specifica quanto franca considerazione.

Il movimento cooperativo rivendica a sé una "distintività sociale" che nel tempo si è andata notevolmente appannando. Distintività che fa certamente parte della storia che abbiamo alle spalle e, seppur sempre meno, di qualche importante e positiva esperienza che tuttora sopravvive.

Sempre più, invece, l'impresa cooperativa si allontana da quella distintività, nell'agire concreto dà risposte alla sfida competitiva analoghe a quelle dell'impresa privata.

Contrasta il rinnovo dei CCNL, persegue affannosamente la riduzione dei costi del lavoro e, nel farlo, utilizza cinicamente i vantaggi che, rispetto all'impresa privata e attraverso la figura del socio-lavoratore, la legge le riconosce proprio in ragione di quella originaria "distintività sociale".

Si tratta di un fondamentale tema generale sul quale l'Alleanza delle Cooperative non può più sottrarsi ad uno stringente confronto di livello confederale.

Come pure, Ministero del Lavoro e Ministero dello Sviluppo Economico non possono più continuare a sottrarsi alle loro responsabilità davanti alle sempre più diffuse irregolarità operate nel comparto trasporti, nella logistica e non solo, da molte cooperative "spurie", in una spesso imperscrutabile catena di appalti e subappalti che trova terreno fertile e radici sempre più profonde nell'illegalità.

L'illegalità con cui convivono le committenze, talora committenze importanti e famose, e le loro rappresentanze datoriali; l'illegalità in cui vivono tanti appaltatori, subappaltatori, consorzi di appaltatori; l'illegalità in cui pascolano spregiudicate forme di sedicente rappresentanza sindacale, come continuano a dimostrare fatti, anche recentissimi, di cronaca giudiziaria.

---

La moneta “cattiva” caccia quella “buona”; l’impresa “illegale” caccia quella “legale”; il lavoro “cattivo” caccia quello “buono”; l’illegalità favorisce lo sfruttamento del lavoro, la dequalificazione del servizio e condanna la logistica italiana all’inefficienza alimentando il malaffare.

Alcune recenti iniziative legislative regionali tentano di arginare questa deriva: noi le sosteniamo; intendiamo contribuire alla loro elaborazione e alla loro concreta attuazione; assumiamo iniziative coordinate perché si estendano in altre regioni; siamo convinti della necessità del diretto coinvolgimento di tutte le istituzioni che hanno ruolo su questi temi.

Indispensabile è però che si muovano, svolgano finalmente il loro ruolo, Ministero del Lavoro, Ministero dello Sviluppo Economico e, in presenza di situazioni illegali e fatti violenti, il Ministero dell’Interno.

Finora così non è stato: nessun riscontro è stato dato alla richiesta di Filt, Fit, Uilt di intavolare una sede di confronto nazionale dopo il gravissimo evento mortale di Piacenza dello scorso autunno; nessun riscontro alle successive sollecitazioni; nessun riscontro dopo le recenti vicende giudiziarie.

Noi però continueremo ad insistere: la nostra difficile azione di tutela in questo segmento produttivo è più efficace se ognuno fa la sua parte.

Noi facciamo la nostra, quotidianamente, nelle numerose piattaforme logistiche del nostro Paese, in centinaia di cantieri, grandi e piccoli; le imprese committenti facciano la loro; le istituzioni, a tutti i livelli, svolgano il loro ruolo.

Ma anche altri sono gli esempi che dimostrano la necessità di intervenire sulla rappresentatività delle Associazioni Datoriali.

Un altro esempio è il caso del CCNL del Noleggio Pullman con Conducente, la cui unitarietà contrattuale con il *Rent a car* è stata distrutta nel 2010 da una decisione scellerata di Anav, associazione aderente a Confindustria, cui ha fatto successivamente seguito la fuga dal confronto, poi ripreso solo un anno fa, a ben otto anni dall’ultimo rinnovo.

Un ulteriore esempio è il caso del nuovo CCNL del Trasporto Aereo, nato nel 2014 nella temperie della precedente crisi di Alitalia, adesso fortemente esposto e strumentalmente usato da Alitalia nella crisi attuale, su cui torneremo, e tuttora dotato di una struttura ed un assetto ben lungi dal poter essere considerato un vero CCNL, malgrado la quasi totalità delle Associazioni Datoriali stipulanti siano affiliate a Confindustria.

È, infine, un esempio il caso del CCNL Mobilità/Area “Attività Ferroviarie”, dove le rappresentanze datoriali dell’indotto dei servizi aderenti a Confindustria e all’Alleanza delle Cooperative tardano, come già in occasione del rinnovo del 2012, a dare integrale applicazione al CCNL.

\*\*\*

Questo è il contributo che la Filt porta alla elaborazione avviata dalla Cgil sul ruolo della contrattazione; sulle dinamiche salariali; sulla produttività; sulla qualificazione del lavoro; su uno sviluppo del *welfare* contrattuale non divisivo tra lavoratori in quanto integrativo, non

---

alternativo, alle prestazioni universali pubbliche; sui temi della sicurezza nei luoghi di lavoro; per il contrasto al fenomeno crescente degli infortuni sul lavoro e delle invalidità da lavoro.

Un contributo che, nei trasporti, vive anche di tanta contrattazione aziendale, spesso direttamente coordinata dalla struttura nazionale in tutti i casi di localizzazione pluriregionale di molte imprese del settore.

Contrattazione aziendale che deve fare i conti con crisi aziendali di notevole entità.

Alitalia annuncia da mesi il nuovo Piano Industriale, reso necessario, anzi ormai urgente, dalla nuova crisi finanziaria, industriale e commerciale che si presenta a poco più di due anni dalla precedente del 2014 e a otto da quella del 2008 che vide l'uscita dall'azienda del controllo pubblico.

Per quel poco che se ne sa, ci pare di rivedere gli stessi problemi, sentire le stesse proposte, presagire il fallimento degli stessi obiettivi, ogni volta riproposti.

La terza crisi in otto anni cala su una condizione del lavoro fortemente stressata dalle due precedenti ristrutturazioni e dalla frustrazione prodotta dal fatto che i sacrifici sopportati dal lavoro siano stati, ancora una volta, vanificati da *management* diversi nella composizione ma entrambi, l'attuale e il precedente, notevolmente inefficaci nei risultati.

La crisi di Alitalia coinvolge il lavoro diretto, il lavoro che si svolge nell'indotto di Alitalia, già pesantemente colpito in questi anni dalla progressiva terziarizzazione di attività e dalla riduzione dei livelli occupazionali.

Abbiamo respinto nei giorni scorsi il maldestro tentativo di Alitalia di minare il CCNL. L'abbiamo respinto anche grazie all'intervento dei Ministri dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Lavoro.

Abbiamo chiesto che quegli stessi Ministeri supportino il confronto che si aprirà a giorni con l'azienda sul Piano Industriale, perché i motivi di preoccupazione per il lavoro sono tanti e perché parlare di Alitalia significa, ancora oggi, malgrado tutto, parlare di un pezzo di economia italiana in un contesto globale.

Esplosa già drammaticamente è invece la crisi del Gruppo Artoni.

Anche in questo caso, l'intervento, richiesto dal Sindacato, del Ministero dello Sviluppo Economico ha per ora evitato che la situazione precipitasse irreversibilmente.

Forte è il nostro impegno perché al lavoro diretto e indiretto del Gruppo sia dato uno spiraglio di prospettiva, ma lasciano davvero esterrefatti, evidentemente come prodotti di questa difficile fase economica e sociale che vive il nostro Paese, l'atteggiamento irresponsabile e sciagurato della proprietà Artoni e lo spregiudicato cinismo imprenditoriale dimostrato da Fercam.

Grande è tuttora l'incertezza e, conseguentemente, la preoccupazione sui casi FSI e Anas, sia rispettivamente che per le possibili prospettive comuni.

Il Piano Industriale di FSI ha obiettivi ambiziosi, diversi elementi qualificanti.

---

Essendo però proiettato su un inusuale orizzonte decennale, allo stato dell'ancora scarso e superficiale confronto che il Sindacato ha finora potuto svolgere con FSI, risulta di difficile valutazione e preoccupante in materia di perimetro e volumi di attività, sia sul versante commerciale che su quello industriale, a partire dalle attività manutentive.

D'altra parte, le persistenti incertezze sui tempi e sulle modalità della quotazione in Borsa disorientano i lavoratori del Gruppo, rendono incerto il lavoro dell'indotto dei servizi, evidenziano preoccupanti divergenze tra vertice aziendale, Ministero dell'Economia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A sua volta Anas, malgrado il recente sblocco delle assunzioni, che darà, quantomeno, un certo respiro alle attività aziendali, vive una transizione carica di incertezze tra il complesso confronto sindacale sul nuovo modello di esercizio, le modalità, tuttora da individuare, per l'uscita dell'Azienda dal perimetro della pubblica amministrazione e, a seguire, sulle integrazioni possibili con il Gruppo FSI.

Infine, alcune sintetiche considerazioni sul processo legislativo della cosiddetta "Legge Madia", che determina significative novità nei trasporti relativamente, per quanto concerne la pubblica amministrazione, alle neonate Autorità di Sistema Portuale e, conseguentemente, al nuovo assetto della portualità italiana, nonché alla vasta area delle partecipate pubbliche.

Sul riassetto della portualità italiana abbiamo già espresso, e confermiamo in questa occasione, il giudizio complessivamente positivo della Filt sulla prima fase attuativa.

Un giudizio che si basa sull'impostazione di politica economico-industriale proposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in un'ottica di programmazione pubblica sull'intera filiera logistica, infrastrutturale e dei relativi servizi; sulla capacità dimostrata da quel dicastero di coordinare e portare a sintesi il contributo di proposta fornito dai molteplici soggetti di rappresentanza coinvolti, compresi Filt, Fit, Uilt; sulla volontà di quello stesso Ministero di fare avanzare comunque, seppure con una gradualità forse eccessiva, un processo che inevitabilmente altera equilibri ed interessi consolidati e provoca le conseguenti resistenze, ma che è fondamentale, indispensabile, prima di tutto, per il sistema produttivo nazionale.

Un giudizio, infine, che si basa sull'attenzione che, nel progettare questo riassetto, quel Ministero ha finora reso disponibile sulle questioni del lavoro portuale, che sta vivendo una fase di transizione complessa sotto la spinta, soprattutto, dell'innovazione tecnologica in presenza di tassi di crescita dei traffici ancora troppo bassi.

Per quanto riguarda, invece, le partecipate pubbliche, il pronunciamento della Corte Costituzionale del novembre scorso ha costretto il Governo a riaprire un percorso legislativo che sembrava concluso e ha provocato il forte rallentamento dell'*iter* del connesso decreto legislativo sui Servizi Pubblici Locali.

La situazione attuale si presenta quindi ancora abbastanza incerta sulle partecipate pubbliche e notevolmente incerta sui Servizi Pubblici Locali, cioè, per quanto riguarda direttamente i trasporti, il trasporto pubblico regionale e locale.

\*\*\*