



**OTTAVO CONGRESSO**  
**UNA POLITICA**  
**PER I TRASPORTI**  
**RIPROGETTARE IL PAESE**  
**LAVORO, SAPERI, DIRITTI, LIBERTÀ**

Relazione introduttiva  
del Segretario Generale  
FILT-CGIL

***Fabrizio Solari***



**7-8-9 Febbraio 2006**  
**Napoli, Città della Scienza**

# 8° CONGRESSO NAZIONALE FILT

## *RELAZIONE POLITICA*

Il documento generale sul quale è stato convocato il XV° congresso della CGIL ha ottenuto, nella nostra categoria, il 99,53% dei consensi.

A questo dibattito hanno partecipato oltre 60.000 donne e uomini iscritti alla FILT attraverso le centinaia e centinaia di assemblee che abbiamo svolto in tutto il Paese.

Lo abbiamo fatto senza mai fermare la nostra azione quotidiana, in una fase che, come ben sappiamo, non ammette pause e nemmeno momenti di attenuazione della nostra attività sindacale.

Possiamo essere orgogliosi di questo lavoro, e credo sia doveroso da parte mia ringraziare tutti voi per l'impegno e la competenza che avete dimostrato. E un grazie particolare va ai compagni della FILT di Napoli e della Campania, che a tutto questo hanno aggiunto un prezioso supporto organizzativo per lo svolgimento di questo nostro 8° Congresso Nazionale.

Il grande consenso politico che abbiamo saputo aggregare ha inoltre prodotto un altro risultato importante. La FILT, a chiusura del tesseramento del 2005, ha raggiunto e superato la soglia dei 140.000 iscritti.

Il XV° Congresso della CGIL, che si svolgerà all'inizio di marzo, coincide inoltre col CENTENARIO della confederazione.

Celebreremo questo evento nel corso di tutto il 2006, con una serie di iniziative che, ripercorrendo la nostra storia, riproporranno al Paese la sfida che abbiamo posto al centro del congresso: *“DEFINIRE UNA PROPOSTA E UN PROGETTO PER LA RICOSTRUZIONE DEL PAESE, PER LA SUA RINASCITA CIVILE E MORALE”*.

Parlare della CGIL, delle sue vittorie (e anche delle sue sconfitte), significa parlare della storia dell'Italia.

Come mi faceva notare un improbabile commentatore di fatti sindacali, la nostra organizzazione ha attraversato l'intero '900 senza aver mai avuto bisogno di cambiare nome, e, aggiungo io, si presenta oggi come una grande forza di oltre 5.500.000 iscritti che ha voglia di scommettere sul futuro, riproponendo le ragioni per le quali è nata.

C'è ancora bisogno di un sindacato confederale che sappia lottare per migliorare le condizioni dei lavoratori ed assieme battersi per un modello di convivenza universale, per la democrazia, per la pace, per la giustizia sociale, per il progresso.

Il nostro passato (e il nostro presente) ci consegnano una straordinaria opportunità, ma anche una grande responsabilità.

Il Comitato Direttivo nazionale della FILT, nella fase di avvio del dibattito congressuale, aveva indicato l'esigenza di approfondire alcuni temi, e ne parleremo, ma soprattutto raccomandava di non disperdere l'occasione di un dibattito che dopo molti anni si liberava della contrapposizione ossificata in mozioni alternative, valorizzando invece la discussione sul merito ed il confronto delle diverse opinioni espresse anche attraverso gli emendamenti alle tesi.

Non sempre è stato così, in alcuni casi, per fortuna molto residuali nella nostra categoria, il dibattito e il voto sugli emendamenti hanno riproposto logiche di appartenenza che non si giustificano nella scelta da tutti operata per un congresso unitario.

La mia opinione è che occorre rapidamente lasciarsi alle spalle ogni nostalgia di un modello rassicurante che non si legittima tanto sul merito dei problemi quanto nella logica di appartenenza.

Abbiamo bisogno di tutte le opinioni, dei diversi punti di vista e delle tante sensibilità politiche e culturali che la nostra organizzazione racchiude, ma il tutto deve poter trovare una sintesi efficace che possa tradursi in azione politica per l'intera confederazione.

Tutto ciò non può nascere esclusivamente da un'alchimia organizzativa, ma deve nutrirsi della copiosa elaborazione che la CGIL ha prodotto, deve scaturire dalla straordinaria capacità di analisi dei processi reali che hanno attraversato il Paese, la sua economia, il suo assetto politico ed istituzionale che la CGIL, unitariamente, ha saputo mantenere negli ultimi anni.

Si è trattato di una stagione che ci ha visti protagonisti della vita politica e sociale del Paese, per primi abbiamo capito i rischi che incombevano in conseguenza dell'alleanza strategica tra il nuovo Governo di centrodestra e la Confindustria del convegno di Parma.

Negli ultimi anni siamo stati il punto di riferimento di tutti coloro che non volevano arrendersi, abbiamo incrociato e rappresentato bisogni profondi, ma anche il disagio e il malumore crescenti di fasce di popolazione probabilmente ben oltre il nostro tradizionale bacino di rappresentanza.

Abbiamo saputo stabilire un dialogo con le giovani generazioni e per primi abbiamo denunciato che non c'era futuro nella competizione di prezzo che rinunciava al sapere e alla qualità. Da qui l'allarme sul rischio del declino che venne liquidato come mera contrapposizione politica preconcepita verso il Governo, con l'avallo della Banca d'Italia di Fazio.

E poi la nostra opposizione intransigente alla logica perversa del sacrificio di diritti individuali e collettivi sull'altare dell'affermarsi della centralità esclusiva del mercato.

Molti danni si sono realizzati e molte cose avremo da riparare, ma se non c'è stata la capitolazione lo dobbiamo alla battaglia, vinta, sull'articolo 18, che resta al suo posto nello Statuto dei Diritti dei Lavoratori, mentre è scomparso dall'agenda politica del Paese.

Abbiamo pagato il prezzo della divisione tra le organizzazioni sindacali confederali fino a subire la scelta degli accordi separati, ma non abbiamo mai compiuto l'errore di arrenderci a questa prospettiva. A fatica stiamo risalendo la china, e oggi possiamo intravedere, in questa lunga, incerta e faticosa transizione del nostro Paese, diversi segnali di cambio di fase: in tutta Europa sembra attenuarsi l'ondata neoliberista e si percepisce la voglia di cambiamento.

Dobbiamo anche noi cogliere questi germogli di novità, preservarli dalle intemperie, farli crescere per riaffermare un orizzonte che a partire dalla centralità del lavoro e dei suoi valori, sappia ricostruire un terreno di incontro unitario tra i diversi protagonisti della rappresentanza politica e sociale.

Il nostro rapporto con gli altri sindacati confederali è decisivo. Non intendo con ciò sostenere che il valore dell'accordo unitario possa sovrastare il merito dell'intesa stessa. Non è sempre

possibile trovare un punto di incontro, e in quei casi è preferibile far prevalere la chiarezza delle posizioni. Ma quel che sostengo con forza è la necessità di non far mai venire meno la valenza strategica dell'unità sindacale, al di là di ogni convenienza tattica. Abbiamo bisogno di continuare a confrontare le nostre opinioni con quelle dei nostri interlocutori nella tenace ricerca delle risposte e delle soluzioni ai problemi nuovi che ci vengono proposti dall'epoca in cui viviamo.

Non può sfuggire a nessuno che porre in discussione l'esclusività della centralità del mercato rimanda ad una analisi del contesto internazionale e delle tendenze in atto, a partire dal fenomeno imponente della globalizzazione senza regole (e senza "governo politico") che alimenta la disuguaglianza e genera insicurezza.

Né ci deve sfuggire che al nesso inscindibile che esiste tra democrazia e pace si deve aggiungere quello altrettanto decisivo tra pace ed estensione dei diritti e delle opportunità.

Sono sempre meno gestibili gli squilibri oggi esistenti tra le varie aree del Mondo e la stessa perversa strategia del terrorismo internazionale da questi squilibri crescenti trae la sua linfa vitale.

Come è plasticamente dimostrato dalla cronaca quotidiana, la guerra non solo non costituisce una risposta eticamente sostenibile, è anche palesemente incapace di portare soluzioni.

La situazione irakena sta lì a dimostrarlo. Dopo oltre 2 anni dalla conclusione ufficiale della guerra, si continua a morire con cadenza quotidiana e la scia del terrorismo internazionale, dopo l'attacco alle Due Torri, è tutt'altro che ridimensionata.

Di più, dopo l'intervento militare degli USA e dei suoi alleati, sta prevalendo, nel mondo islamico, un'ulteriore radicalizzazione delle posizioni. Lo dimostrano le manifestazioni violente di questi ultimi giorni, e lo dimostrano i risultati delle elezioni politiche in IRAN e, più recentemente, in PALESTINA. In entrambi i casi, il voto ha consegnato la maggioranza assoluta dei consensi ai rispettivi movimenti più estremisti. Sono di questi giorni le preoccupazioni crescenti per i programmi di sviluppo dell'energia nucleare del governo iraniano.

E visto che in questi casi non ci troviamo di fronte a regimi sanguinari, ma a Parlamenti regolarmente eletti, non si potrà usare la formula aberrante dell'intervento armato per "esportare" la democrazia. Di questo passo si dovrà teorizzare (spero con qualche imbarazzo) che esistono democrazie di "serie A" che possono decidere i destini del Mondo e altre di "serie B" che possono essere sopraffatte.

E' evidente che siamo di fronte ad un fallimento di un'intera politica e si impone quindi un ripensamento.

Dobbiamo quindi continuare a batterci, per quanto nelle nostre possibilità, perché si affermi un modello di sviluppo equilibrato che ripudi la guerra e il terrorismo, che faccia avanzare la democrazia non intesa come mero concetto tecnico ma che sappia radicarla e sostenerla attraverso l'allargamento del benessere, dei diritti e delle opportunità, rendendo in questo modo possibile la pacifica e fruttuosa convivenza dei diversi popoli e delle diverse culture.

Credo che il punto di partenza di questo ripensamento debba passare dalla riconsiderazione, da parte americana, della scelta dell'unilateralismo che deve essere sostituito dal rafforzamento e la democratizzazione degli organismi internazionali, a partire dall'ONU e, in questo contesto, da un diverso e positivo protagonismo dell'Unione Europea.

L'Europa unita non può essere intesa solo come un grande mercato.

La sua storia ci racconta di uno sviluppo economico non disgiunto dai diritti delle persone, dalla qualità della loro esistenza. In Europa è nato il concetto di “welfare” da sempre elemento di mediazione tra economia e socialità.

Da qui occorre ancora partire, certo adeguandone le forme e la modulazione, ma conservando integralmente il suo straordinario potenziale di elemento fondante della coesione sociale.

La vittoria del NO nel referendum francese e olandese, più che la bocciatura di un testo, segnala il riemergere dell'inquietudine di quei popoli verso un processo di allargamento dell'Unione troppo squilibrato nei suoi aspetti mercantili e poco attento alle implicazioni politiche e sociali.

L'Agenda di Lisbona e la strategia di orientare l'economia europea verso una competitività basata sulla conoscenza e la qualità non si è affermata nella pratica quotidiana, l'Unione sembra sempre più incapace di garantire la crescita.

Quello che ci deve preoccupare è che quanto avvenuto non sembra stia provocando, al di là del congelamento della ratifica della Costituzione, un ripensamento critico di questa impostazione.

La proposta del nuovo pacchetto sul lavoro portuale, fortunatamente battuta al Parlamento europeo e, ancora di più, la “direttiva Bolkestein” ci rinviano un'immagine dell'Unione che continua il suo cammino nella direzione sbagliata.

La Bolkestein, se approvata nella sua forma attuale, rappresenterebbe non altro che la variante per i servizi della delocalizzazione industriale nella produzione manifatturiera.

Altro che economia della conoscenza! Non essendo possibile, nei servizi, delocalizzare la produzione si sceglie la delocalizzazione dei diritti dei lavoratori attraverso l'introduzione del principio del Paese d'origine. Tale principio, infatti, stabilisce che un fornitore di servizi che presta la propria opera in un paese non è tenuto a rispettare la normativa vigente nel paese stesso, ma semplicemente quella del paese di origine.

Dobbiamo batterci con determinazione contro questo processo di manomissione delle regole e dei sistemi di protezione sociale dei Paesi più avanzati, e perché venga recuperata la valenza positiva del processo di aggregazione europea che resta, a mio avviso, una opportunità per i popoli europei e una speranza positiva per il mondo intero.

Continuare a seguire la strada della via bassa allo sviluppo, basata sulla semplice competizione dei costi, produrrebbe inoltre un danno duraturo all'intera economia europea, come è facile dimostrare guardando a quanto è successo nel nostro Paese.

L'Italia, dopo cinque anni di governo di centrodestra, appare il Paese con il mercato del lavoro più precarizzato d'Europa ed insieme con il più basso indice di sviluppo, al punto che la nostra economia arranca sul filo della recessione.

Non ripeterò, in questa sede, i numeri che descrivono questo stato di cose, lo abbiamo fatto assieme in questi anni, valga quanto detto ancora un anno fa nella nostra Assemblea Nazionale.

Per altro, pare oggi che questa nostra analisi abbia trovato un ampio consenso, tanto che anche Confindustria giudica la situazione economica del Paese come la peggiore di tutti i tempi.

Ma l'aver avuto ragione non ci basterà per cambiare questo stato di cose. Il danno è profondo perché non si limita alla sfera dell'economia, lo stesso andamento di questo prologo di campagna elettorale mostra in tutta la sua gravità il degrado culturale di una parte consistente della classe dirigente del Paese.

Il capo del governo non parla dei problemi della gente e delle proposte per migliorare la situazione, si limita ad un uso improprio dei mezzi di informazione per lanciare insulti e menzogne in ogni direzione, avvelenando ulteriormente il clima politico e devastando il concetto stesso di confronto democratico.

E' paradossale che tutto ciò possa arrivare da chi, mentre il Paese scivolava nel declino, ha utilizzato il potere non per contrastare quella china ma per risolvere problemi personali.

Ed è preoccupante che l'indignazione non lo sommerga, ad ulteriore dimostrazione della profondità del danno morale che il centrodestra ha provocato nel Paese.

Il messaggio che viene lanciato è che chi ha il potere può usarlo in ogni luogo, istituzioni comprese, per far prevalere l'interesse personale o di gruppo, travolgendo ogni regola e chiunque si opponga a questa deriva.

Ci hanno provato anche con noi. L'attacco a cui è stato sottoposto il movimento sindacale (e la CGIL in particolare) in questi ultimi anni è stato durissimo. E' importante che non siano riusciti a scalfire la nostra forza, ma, come ho già detto, l'aver avuto ragione e l'essere stati in grado di arginare l'azione devastante del centrodestra non può bastarci.

Dobbiamo ora essere capaci di proporre un'alternativa, di trasformare le aspirazioni della nostra gente in fatti concreti, in riforme, in risultati tangibili.

Il paradosso del nostro Paese sta nel fatto che alla stagnazione economica si è accompagnata una stagione di compressione grave dei salari e dei diritti dei lavoratori.

In questa situazione non c'è spazio per le politiche dei due tempi, occorre da subito aggredire i nodi del mancato sviluppo e assieme ripristinare la dignità del lavoro.

Per parte nostra credo si debba ripartire dai bisogni fondamentali del popolo che rappresentiamo.

Sono da tempo convinto, e le occasioni di incontro nella fase congressuale me lo confermano, che le domande fondamentali alle quali occorre rispondere riguardano principalmente da un lato la tutela del potere di acquisto (il famoso problema della quarta settimana) e dall'altro il ripristino di una rete di tutele solidali che restituiscano fiducia e certezza nel futuro.

Aggredire questi nodi e, assieme, far ripartire lo sviluppo è un compito tutt'altro che banale.

Porsi il problema del recupero del potere di acquisto dei salari e degli stipendi non significa semplicemente far lievitare gli importi delle nostre richieste quando scriviamo le piattaforme, impostare il tema in questo modo, come per altro qualcuno suggerisce anche tra di noi, significherebbe preparare il baratro.

L'Italia non possiede più la leva della svalutazione competitiva, che per altro ci sarebbe impedita, anche in assenza dell'euro, dal disastroso stato dei conti del Paese e dal vincolo crescente della globalizzazione dell'economia.

Allora il tema si sposta sulla necessità di una politica economica che forzi il modello di specializzazione produttiva verso l'economia della conoscenza, che faccia dell'innovazione e della qualità il perno dello sviluppo.

La battaglia della concorrenza sui costi, alla luce delle condizioni presenti nel Sud del Mondo o anche più semplicemente nei paesi a noi più vicini dell'Est europeo o nel lontano Oriente, è persa in partenza. E non sarà una politica protezionista a salvarci da questa realtà.

Ma investire sulla qualità e sull'innovazione significa privilegiare il capitale produttivo rispetto alla rendita immobiliare o finanziaria, significa assegnare al lavoro e alla formazione un ruolo centrale nella dimensione dell'impresa, significa stabilizzare il lavoro per poter capitalizzare la professionalità espressa, significa cioè fare l'esatto contrario di quanto è avvenuto in questi anni nel nostro Paese.

Ci sarà bisogno di un rinnovato intervento pubblico nell'economia e dell'utilizzo della leva fiscale per orientare e incentivare questa scelta, e ci sarà bisogno di flessibilità del lavoro senza macelleria sociale, per questo occorrerà cancellare la legge 30.

E il sindacato dovrà mettere in campo una strategia contrattuale che conquisti al lavoro una quota significativa dell'incremento di produttività del sistema, riallineando salari e stipendi alle esigenze di una esistenza decorosa.

Occorre poi ridare serenità e certezza dei diritti ai lavoratori e alle lavoratrici del nostro Paese, riportare la fiducia alle giovani generazioni che più di altri hanno pagato l'ubriacatura della esclusività del mercato.

Penso alla certezza di avere un lavoro sufficientemente stabile, alla certezza di essere curati di fronte ad una malattia seria, alla certezza di avere una casa dove vivere, alla certezza di poter garantire un'istruzione adeguata ai propri figli, alla certezza di avere un reddito dignitoso al momento della pensione.

Fare tutto questo significa non lasciare sole le persone di fronte al futuro, significa investire nella coesione sociale e nella qualità della vita.

Non potrà fare tutto lo stato, si dovranno sviluppare ed affiancare prestazioni integrative alimentate dal risparmio individuale, ma il perno centrale del sistema non può che essere un rinnovato stato sociale che faccia della mutualità obbligatoria e universale lo strumento di garanzia per tutti i cittadini.

Uno stato sociale che conservi queste caratteristiche ha bisogno delle risorse necessarie, occorre allora uscire dalla retorica del "meno tasse per tutti" per riaffermare invece l'esigenza di un moderno, efficiente ed equo sistema fiscale capace di sconfiggere il fenomeno dell'evasione fiscale e che ripartisca correttamente, col criterio della progressività dell'imposta, su tutti i cittadini l'onere del mantenimento delle prestazioni sociali.

L'Italia non potrà prescindere da un vero e proprio nuovo patto fiscale per poter finanziare la sua rinascita.

Anche in questo caso, come si vede, occorre fare l'esatto contrario della politica attuata negli ultimi anni dal centrodestra.

Nei prossimi mesi saremo in campo con la proposta che la CGIL ha avanzato nei suoi documenti congressuali e che in larga parte ruota attorno a questi elementi fondamentali. In questo modo intendiamo contribuire alla definizione di un vero e proprio programma di governo per il Paese. Sosterremo le nostre idee, aperti al contributo di tutti, ma fermi nel difendere il cuore della nostra proposta.

In questo sforzo per far rinascere dell'Italia non è marginale il contributo che può venire dal settore dei trasporti, sia per il peso rilevante che il settore ha nel contribuire al Prodotto Interno Lordo del Paese, sia perché interseca e in buona parte determina la produttività dell'intero sistema economico.

Ancora qualche giorno fa la Confindustria ha calcolato che l'inefficienza della logistica e la carenza infrastrutturale pesano sul sistema produttivo del Paese per circa 7,5 miliardi di euro l'anno. Da parte mia aggiungo che a queste stime sarebbe corretto sommare il danno, non immediatamente quantificabile, che subiscono quotidianamente e individualmente i cittadini nei loro spostamenti.

Non c'è dubbio, il settore dei trasporti non è in grado di assolvere con la qualità necessaria la sua missione produttiva.

Occorre allora domandarsi il perché, quali sono le leve da muovere per modificare questa situazione.

I trasporti hanno alcune peculiarità rispetto alla produzione manifatturiera. Intanto qui non si può produrre "a magazzino": il servizio prodotto o viene utilizzato o va irrimediabilmente perso. E' quindi necessaria, più che altrove, una analisi attenta dei bisogni e una corretta programmazione per non sprecare risorse.

Inoltre, nella nostra epoca, la tendenza di fondo del settore è orientata alla crescita costante, a tassi molto bassi quando l'economia è ferma e in modo tumultuoso nei periodi di sviluppo.

In altre parole la crisi dei trasporti non deriva da una crisi di domanda, si tratta invece essenzialmente di una vera e propria crisi di offerta, che riguarda in qualche la quantità e quasi sempre la qualità del servizio offerto.

Allora il nodo da aggredire riguarda principalmente questo lato del problema. Ed è evidente, come dimostrano gli andamenti recenti, che le scelte di liberalizzazione e privatizzazione di molti segmenti del settore non hanno invertito questa tendenza. Ciò significa che il mercato non è in grado di correggere autonomamente questa inefficienza.

Se 10 anni fa era possibile surrogare l'assenza di una cabina di regia attraverso il confronto diretto con le grandi aziende monopoliste che di fatto coincidevano con interi settori del trasporto, oggi anche questo mezzo è venuto meno, e non è stato sostituito da nessun luogo fisico e politico in grado di assolvere questa funzione. Lo ripeto, non lo è il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, non lo sono i diversi Enti di regolazione del mercato e, in epoca di incoerente e potenzialmente devastante processo di devoluzione, tanto meno lo sono gli Enti Locali e le Regioni.

Eppure la qualità e l'efficienza di un sistema complesso quale quello dei trasporti continua a dipendere in larga misura da fattori che richiedono un intervento di programmazione e di regolazione di sistema.

In primo luogo occorre fare i conti con la qualità e la quantità delle infrastrutture.

Un buon sistema di trasporto aereo richiede una corretta programmazione delle infrastrutture a terra, in Italia abbiamo oltre cento piste di atterraggio e, si potrebbe dire, nessun aeroporto. Per rilanciare il trasporto ferroviario, servirebbero investimenti costanti sia nella rete sia nel materiale rotabile, per sviluppare il trasporto marittimo e le attività portuali occorrerebbe garantire l'adeguamento infrastrutturale in coerenza con i mutamenti produttivi del settore, e ancora, un sistema efficiente di trasporto locale avrebbe bisogno di una programmazione pluriennale del flusso delle risorse e di un governo unitario o almeno coordinato delle diverse modalità, al trasporto su gomma serve una rete viaria e autostradale che finalmente risolva i "colli di bottiglia" che da decenni propongono la congestione in diversi punti nevralgici del Paese.

Lo ribadisco, la risposta a queste domande non può venire dalla spontaneità del mercato, occorre un'azione di governo che decida le priorità, acquisisca e orienti gli investimenti necessari nell'ottica dell'interesse generale.

E ancora c'è bisogno di far dialogare le diverse modalità di trasporto.

Ogni momento di interscambio, sia che avvenga in un porto, in un aeroporto o in un interporto, procura un momento di diseconomia conseguente alla "rottura del carico". E' evidente che tanto più sarà efficiente la fase di ricomposizione e tanto più sarà efficace la "performance" del sistema.

La stessa esigenza del riequilibrio modale tra gomma e ferro, l'affermarsi delle "autostrade del mare", non si realizzerà senza un intervento programmatico basato su incentivi e disincentivi decisi nell'interesse generale e non lasciati alle convenienze immediate del mercato.

In conclusione occorre prendere atto che l'assenza di una politica dei trasporti è all'origine di buona parte dell'inefficienza del nostro sistema logistico.

Per altro, del Piano Generale dei Trasporti non esiste traccia, e forse ne hanno perso la memoria persino coloro che lo hanno scritto.

Il distacco tra le cose necessarie e quelle che ci vengono proposte si percepisce con chiarezza scorrendo l'ultima Legge Finanziaria.

Siamo di fronte ad una mole impressionante di tagli al settore per di più concepiti come una bomba ad orologeria che esploderà con tutto il suo potenziale distruttivo nella seconda metà dell'anno in corso. Inoltre è ancora drammaticamente assente una qualsivoglia trama di regolazione del sistema.

Per mia (e vostra) fortuna il "rapporto di attività" (della cui realizzazione ringrazio i compagni che vi si sono dedicati) mi dispensa dal ripercorrere tutte le tappe della nostra iniziativa in questi quattro anni.

Voglio solo ricordare alcune situazioni che, a mio parere, sono esplicative di quanto fino ad ora sostenuto.

La dimostrazione più lampante dei danni che possono derivare da una assenza di programmazione è oggi dimostrata dalla condizione preoccupante in cui versano le Ferrovie dello Stato. Ci troviamo, in questo caso, di fronte alla peggiore situazione della storia secolare

dell'impresa, visto che appaiono contemporaneamente in crisi la capacità produttiva, quella delle manutenzioni e la situazione finanziaria.

Le ferrovie sono in piena crisi produttiva in quanto non riescono più a garantire i servizi che dichiarano di offrire sugli orari appesi alle stazioni.

Ne sanno qualche cosa i pendolari alle prese con i tanti convogli soppressi, per non parlare dei ritardi congeniti e dello stato pietoso del materiale ferroviario. Ma non basta, recentemente sono stati tagliati collegamenti di lunga percorrenza per la dichiarata incapacità di far fronte alla manutenzione ordinaria, crescono i guasti in linea e sempre più problematico appare il mantenimento del livello di sicurezza necessario. Sul trasporto merci siamo vicini alla resa. Non basta, a tutto ciò corrisponde una perdita di conto economico per il 2005 dell'ordine di alcune centinaia di milioni di euro con un "tendenziale" per l'esercizio in corso che, a meno di fatti nuovi, si avvicinerà pericolosamente al miliardo di euro.

Eppure è abbastanza semplice individuare la missione produttiva per un'impresa di trasporto ferroviario del nostro tempo.

Si può facilmente dimostrare che per i collegamenti entro un raggio di 500-600 Km. l'alta velocità ferroviaria riesce a competere e a vincere nel confronto del vettore aereo. E' allora evidente che il completamento della rete Alta Velocità/ Alta Capacità è fondamentale per il futuro di questa modalità di trasporto.

Ma andrebbe attentamente valutata anche una conseguenza secondaria, ma di grande interesse potenziale.

In conseguenza di questo investimento si libereranno una grande quantità di tracce orarie sulla rete tradizionale. Si potrebbe allora pensare ad un loro utilizzo intensivo nel trasporto locale attorno alle grandi aree metropolitane e in corrispondenza di territori densamente popolati come l'area tra Roma e Napoli, l'intera Emilia Romagna, la Lombardia, dove ci troveremo già realizzate vere e proprie metropolitane regionali. Naturalmente quelle linee, e i nodi relativi, andrebbero attrezzate per questa missione, si dovrebbe pensare al materiale rotabile necessario, e per arrivare in tempo utile tutto ciò si sarebbe dovuto avviare fin da ieri.

E ancora si potrebbe pensare al rilancio del trasporto merci in una logica di rinnovata efficienza che non si limiti alla semplice trazione ma inglobi, attraverso una corretta politica di alleanze, una parte crescente del segmento della logistica pregiata, realizzando in questo modo un parziale riequilibrio modale nel trasporto merci del nostro Paese e la creazione di un grande soggetto imprenditoriale in questa attività. Ce ne sarebbe un gran bisogno, anche a fronte di una struttura produttiva nel trasporto merci su gomma talmente frazionata da essere sostanzialmente incapace di realizzare sinergie significative ed innovazione.

Non è fantascienza, ma non è certamente realizzabile senza mutare gli assetti di governo del settore e senza decidere un'adeguata politica di sostegno.

Detto per inciso, non è di aiuto il pressapochismo e la strumentalità con la quale vengono affrontati in Italia i problemi connessi alle grandi opere di infrastrutturazione.

Abbiamo già spiegato, assieme alla Confederazione, perché riteniamo utile e necessaria, con tutte le garanzie che devono essere date per la tutela della salute di chi vive e lavora in Val di Susa,

la realizzazione di quel tratto di ferrovia indispensabile perché il tracciato del “corridoio cinque” passi al di sotto delle Alpi.

Altra cosa, almeno in termini di priorità, è il ponte sullo stretto. Continuo a pensare che siano ben altre le opere infrastrutturali più urgenti per il Sud d’Italia.

Basti ricordare che oggi tra Firenze e Roma, (circa 316 Km) il viaggio in treno dura 1h e 35’. Tra Bari e Napoli, due aree intensamente popolate e interessanti anche dal punto di vista economico e che distano all’incirca altrettanto (320 Km), il treno più veloce impiega 4 ore. Ancora peggio va alla relazione tra Palermo e Catania.

Rispetto a questa situazione non mi spiego lo zelo che mostra il nostro Paese nell’applicare le varie direttive europee sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario, anche in questo caso credo che le priorità, come si può intuire, siano ben altre.

Anche la situazione del Trasporto pubblico locale merita, da parte nostra, una riflessione critica sull’applicazione della riforma.

Noi non siamo stati tra gli oppositori strenui di questa riforma, e non stiamo rimpiangendo le vecchie municipalizzate che per altro non sarebbero riuscite a sopravvivere.

Tuttavia non si può definire soddisfacente la situazione attuale. Le incertezze interpretative e l’iter sofferto della applicazione della riforma ci consegnano una situazione tutt’altro che omogenea, non si può dire che sia prevalso un modello, né che il servizio sia migliorato.

Soprattutto non si è realmente innescato un processo di razionalizzazione delle imprese del settore che facesse della economia di scala e della innovazione i cardini del miglioramento del servizio. In Italia, a valle della riforma, continuano ad esistere circa 1300 aziende nel settore di cui solo il 10% superano i 100 dipendenti.

Se ancora non si fosse capito, è bene chiarire che la via del recupero di produttività e il contenimento dei costi giocati esclusivamente sul lavoro è pressoché esaurita. Non ci sono più margini e, tra l’altro, se prevalesse in ASSTRA, come sospetto, l’idea di utilizzare ancora questo settore per tentare lo scardinamento del contratto nazionale, ci troveremmo in una situazione poco piacevole per tutti.

Occorre invece ripartire dal rivalutare l’importanza del settore in primo luogo per la mobilità nelle grandi aree urbane, per la vita stessa delle città. In questi casi il TPL finisce di essere un elemento della socialità e diventa una necessità fisica, ancora prima che economica.

Probabilmente occorre allora ripensare un modello che invece considera allo stesso modo il servizio svolto in una grande area metropolitana e quello che garantisce il diritto alla mobilità dei residenti di un ridente paesino di montagna.

Occorre fare chiarezza sulle fonti della quota di finanziamento pubblico oltre che ricongiungere la responsabilità dell’erogazione dei servizi a quella del reperimento delle risorse. Sarebbe intollerabile assistere ancora allo scaricabarile di questi ultimi anni.

Per quanto ci riguarda siamo a disposizione per approfondire l’argomento, spiegando le nostre proposte e con la massima disponibilità a ricercare una soluzione condivisa.

Per l'intanto segnalo che se solo si affrontasse il problema della velocità commerciale nelle grandi città, con provvedimenti specifici sulla viabilità, si potrebbe dare una prima risposta positiva. Passare da una velocità commerciale di circa 15 Km/h alla stratosferica velocità di 30 Km/h, significherebbe, per il cittadino, avere un servizio pressoché raddoppiato.

Discorso a parte va fatto sulla situazione del trasporto aereo. Qui l'impatto della liberalizzazione è stato particolarmente violento, e si è accompagnato alla comparsa di imprese con filosofie produttive totalmente innovative che hanno accelerato il cambiamento.

Non si torna indietro, tuttavia il danno che è derivato dal non essere stati capaci di esprimere una politica complessiva si misura oggi con lo stato del nostro vettore nazionale rispetto alle condizioni del vettore francese anziché tedesco o spagnolo.

Inoltre, nella filiera del trasporto aereo, convivono aree di monopolio, in alcuni casi privatizzati, con situazione di totale precarizzazione, ne deriva una catena del valore particolarmente squilibrata e una conseguente pesantissima sofferenza nelle relazioni sindacali.

In questo contesto abbiamo fatto di tutto per salvare l'Alitalia, non in contrapposizione ad altri vettori, ma nella convinzione che il sistema del trasporto aereo di un grande paese ha bisogno di un perno attorno al quale organizzarsi. Del resto questo è quanto accade nel resto d'Europa.

Appartiene alla cronaca di queste ore il confronto con il Governo e l'azienda per il pieno rispetto delle intese raggiunte. Abbiamo tutti i titoli per pretendere che ciò avvenga dopo lo straordinario contributo che il lavoro ha versato per evitare il fallimento ed arrivare alla ricapitalizzazione del dicembre scorso. Dobbiamo essere capaci di spiegare le nostre ragioni al Paese, tutti dovranno sapere dove stanno le responsabilità se saremo costretti ancora una volta a ricorrere alla lotta.

Ancora ha dell'incredibile quello che sta succedendo nei porti italiani. Qui l'intervento del governo si è manifestato da prima attraverso il commissariamento di diverse autorità portuali, paralizzandone l'attività e facendo esplodere il conflitto istituzionale tra governo nazionale e autonomie locali. Eclatante la situazione di Livorno, dove tutte le nostre iniziative, e neppure il pronunciamento del Consiglio di Stato, sono riusciti a sbloccare la situazione.

La seconda iniziativa riservata al settore ha riguardato l'intervento, reiterato in Finanziaria, che di fatto impedisce alle Autorità Portuali di investire anche le risorse reperite autonomamente per l'adeguamento degli scali. Il risultato è un tasso di crescita della portualità italiana imbarazzante al confronto di quanto avviene nel resto d'Europa, sia nel mediterraneo sia nei porti del Nord.

Il tutto mentre continuano a crescere i traffici marittimi soprattutto tra le aree dell'estremo oriente, l'Europa e l'America.

Per contro è di questi giorni l'avvio del confronto con Tirrenia a seguito dei tagli che anche in questo caso la Finanziaria ha operato.

Sempre nella Finanziaria e dintorni si è acceso l'interesse del governo per l'ANAS, ma solo per valutarne la possibilità di fare di questa azienda un utile strumento di finanza creativa, mentre è giusto ricordare che la privatizzazione di Autostrade si è rivelata un ottimo affare per molti meno che per gli utenti.

L'analisi delle diverse situazioni, l'esame delle grandi trasformazioni che hanno attraversato il settore modificando la struttura stessa di molte imprese e gli effetti che si sono scaricati sul lavoro, sono stati per la FILT il banco di prova di questo ultimo periodo.

Alcuni anni fa abbiamo lanciato, nell'Assemblea Programmatica di Malpensa, una nuova strategia contrattuale che mirava a meglio tutelare il lavoro di fronte a questi cambiamenti. Si è trattato di un'intuizione importante, in molti casi abbiamo fatto passi in avanti, semplificando la struttura contrattuale e realizzando la riunificazione del lavoro. In altri casi abbiamo sofferto le contraddizioni del settore e siamo restati indietro. Quella strategia va confermata e aggiornata costantemente, ma ad essa dobbiamo oggi affiancare l'obiettivo più ambizioso di condizionare e non più solo di accompagnare i processi di cambiamento.

E' questo il senso dell'ultima Assemblea Nazionale, e le elaborazioni che abbiamo prodotto in quella occasione (e che avete in documentazione) costituiscono lo strumento principale per avviare questo nostro percorso.

Credo che il Congresso debba confermare questa scelta, e spingere ulteriormente in avanti la nostra iniziativa condividendo con la FIT e la UILTRASPORTI l'analisi sullo stato del settore e sulle correzioni da introdurre, senza ideologismi di alcuna natura con l'unico interesse di migliorare le condizioni del lavoro e, assieme, l'efficienza del sistema.

Non siamo nostalgici del periodo dei Grandi Monopoli, abbiamo a suo tempo ritenuto utile affrontare la sfida dell'innovazione e non rinneghiamo quella scelta, semplicemente vorremmo ora fare un bilancio di quel che ha funzionato e di quello che c'è da correggere.

Lo vogliamo fare con molto rigore, a partire dalle esigenze dei lavoratori che rappresentiamo ma, coscienti della nostra natura di sindacato confederale, con un occhio rivolto al futuro e all'interesse generale del Paese.

Abbiamo chiesto all'ISFORT di impegnare il Dott. MARLETTO in uno studio sugli effetti delle politiche di liberalizzazione e di privatizzazione che hanno così potentemente riguardato il nostro settore.

L'elaborato che ne è scaturito vi è stato fornito in documentazione.

La FILT intende aprire fin d'ora questa riflessione per concluderla entro l'estate con un apposito convegno nazionale nel quale confronteremo le nostre opinioni con gli altri protagonisti della rappresentanza politica, istituzionale e sociale che abbiano interesse a questo tema.

Da qui può scaturire una vertenza generale sullo stato del settore dei trasporti che costringa il Paese a misurarsi con questa realtà.

Un'ultima considerazione vorrei dedicarla alla situazione delle relazioni sindacali nel comparto e alla legge sulla regolamentazione del diritto di sciopero.

Troppo spesso i commentatori esterni e, qualche volta, anche degli improbabili managers del settore, continuano a ragionare come se la normativa del lavoro fosse ancora quella ereditata dall'epoca dei monopoli.

Non è più così da tempo, anzi per i giovani assunti non lo è mai stato.

Sarebbe bene rendersi conto che il margine di recupero di produttività del lavoro proprio delle singole aziende è ormai ridotto a livelli fisiologici e che i miglioramenti vanno principalmente ricercati sul terreno dell'innovazione e della capacità di fare sistema. Non tutti i gruppi dirigenti sembrano preparati per questa prospettiva, loro sì sono rimasti al monopolio.

Non comprendere questa dinamica significa anche non cogliere l'esigenza di un diverso approccio verso il sindacato e conseguentemente non accompagnare lo sviluppo di relazioni industriali innovative necessarie al settore.

Nei servizi non si compete senza un buon rapporto col lavoro, e il lavoro nei servizi non ha mai avuto un atteggiamento aprioristicamente antagonista.

Su questa realtà occorre investire, visto che la via della repressione, della iperegolamentazione del diritto di sciopero è con tutta evidenza giunta al capolinea.

Non si arresta un fiume in piena con uno sbarramento, lo si può rallentare, ma prima o poi, se non trova uno sfogo, è destinato a straripare.

Lo sfogo per noi può essere costituito dallo sviluppo di corrette relazioni industriali capaci di prevenire o almeno di discriminare lo scontro.

Intervenire, come fa l'attuale legge, sostanzialmente a regolare solo l'atto finale, lo sciopero, apre una contraddizione insanabile.

Se si regola e si sanziona solo lo sciopero è evidente che questa sorte può toccare solo al lavoro e mai all'impresa, e questa attenzione concentrata sull'atto finale crea oggettivamente una sorta di zona franca dove possono realizzarsi comportamenti non virtuosi da parte dell'impresa.

Se realmente il fine della regolamentazione resta la tutela dei cittadini e il loro diritto costituzionale alla mobilità, e non l'interesse specifico dell'impresa, la FILT ribadisce la sua piena disponibilità a sottostare alle regole, a limitare nei fatti la propria autonomia di iniziativa, ma allo stesso modo ci pare corretto chiedere che analoga limitazione debba riguardare la normale libertà delle nostre controparti.

Per questa via si può investire sul dialogo e la prevenzione del conflitto, che resta l'unica vera garanzia di tutela dei diritti di tutti i cittadini.

Inoltre in sistemi complessi come i trasporti è indispensabile introdurre una legge, ad immagine di quella presente nel pubblico impiego, capace di misurare, in un mix di peso associativo e voto dei lavoratori, la reale rappresentatività dei vari soggetti sindacali.

Siamo anche in questo caso aperti al confronto, senza preclusioni ma con la certezza che sia arrivato il tempo, su questa materia, di cambiare davvero l'impostazione oggi dominante.

Abbiamo da tempo imboccato la via della rappresentanza dell'interesse generale e non della tutela cieca e corporativa del singolo lavoratore, per questo motivo abbiamo dato vita alla FILT.

Lo abbiamo fatto coscienti che le caratteristiche del settore ci avrebbero esposti alla concorrenza del sindacalismo autonomo di destra e di sinistra.

Siamo certi di aver fatto la cosa giusta per il lavoro e per il Paese, e i risultati, anche sul piano organizzativo, oggi premiano questa nostra scelta.

Occorre ancora investire su questa peculiarità, occorre rinsaldare il rapporto con le altre organizzazioni di ispirazione confederale.

Quel che sostenevo all'inizio circa la valenza strategica e non meramente tattica dell'unità sindacale vale a maggior ragione nella nostra categoria. Bisogna aiutare i processi di aggregazione dei lavoratori dei trasporti in atto anche nelle altre federazioni, proponendo un punto di incontro nel quale tutti possano riconoscersi.

Anche qui dovremo dare prova di generosità e di lungimiranza, visto che l'interesse che intendiamo far prevalere non riguarda ognuno di noi ma il futuro dei lavoratori.

La FILT è una realtà affascinante, lo è per la straordinaria complessità e per il suo modo, a volte un po' informale, di misurarsi con tematiche e problemi anche quando sembra che non ammettano soluzioni.

E poi tante volte la soluzione è arrivata.

Se la CGIL può oggi festeggiare con orgoglio i suoi primi 100 anni lo deve in gran parte a questo spirito che ci ha accompagnato da sempre e ci da ancora la forza di proporci costantemente nuovi obiettivi.