



8° CONGRESSO NAZIONALE FILT CGIL

(Napoli 7-8-9 febbraio 2006)

DOCUMENTO CONCLUSIVO

L'Ottavo Congresso nazionale della Filt Cgil, riunito a Napoli dal 7 al 9 febbraio 2006, approva la relazione del Segretario Generale Fabrizio Solari e ne assume i contenuti di programma della Filt Cgil per il prossimo mandato congressuale, insieme alle conclusioni di Nicoletta Rocchi, Segretaria Nazionale CGIL e ai contributi al dibattito.

Il Congresso - a conclusione di un dibattito in categoria, caratterizzato da una straordinaria partecipazione democratica a tutti i livelli congressuali della Federazione – sottolinea la grande dimostrazione di unità che è venuta dalle decine di migliaia di lavoratrici e lavoratori iscritti alla Filt Cgil che, in presenza di una crisi diffusa nel paese e nel settore dei trasporti, hanno sostenuto con convinzione le proposte congressuali della Cgil e della Filt-Cgil.

I congressi hanno registrato grande consenso alla proposta di documento unitario, che ha rappresentato una svolta profondamente condivisa per le modalità con le quali il confronto delle proposte e dei contributi, il pluralismo delle opinioni, hanno trovato il modo di esprimersi nel dibattito congressuale.

La scelta di svolgere il congresso unitario rappresenta per tutti le lavoratrici e lavoratori che hanno partecipato ai congressi anche un segnale forte e condiviso di capacità di proposta e di iniziativa per contribuire a cambiare la situazione di un paese in profonda crisi, soggetto a continui attacchi ai diritti dei cittadini e agli spazi di partecipazione democratica.

In questo contesto, il Congresso riconferma i contenuti del documento “Una politica per i trasporti”, elaborato in occasione dell'Assemblea nazionale Filt-Cgil del 28 febbraio-1 marzo 2005, integrato dai contributi prodotti nel corso della fase congressuale di categoria.

Il congresso, condividendo i contenuti delle tesi congressuali della CGIL, ribadisce la necessità di sostenere fattivamente le iniziative intese a sviluppare il ripudio della guerra, della violenza, del terrorismo, di ogni forma di integralismo, agendo affinché la grande parte dei popoli del mondo possano essere liberati dalla povertà, dalle malattie, dalla fame e dallo sfruttamento selvaggio delle ricchezze naturali, del lavoro e dei minori.

La pace, la lotta agli enormi squilibri economici e sociali nel mondo e la solidarietà tra i popoli, rappresentano oggi il fondamentale compito della politica, dei soggetti nazionali e degli enti sovranazionali.

Non agire in profondità per correggere un modello di mercato mondiale senza regole, sostenuto dal potere economico e militare, ha prodotto enormi squilibri, insopportabili disuguaglianze e ingiustizie ed innescato conflitti armati e la crescente instabilità in molte aree del mondo.

Anche i lavoratori dei trasporti vivono direttamente gli effetti dei processi di globalizzazione, nei quali la produzione e il commercio si sviluppano e si localizzano in assenza delle condizioni minime di estensione dei diritti, di sviluppo della democrazia, di rispetto e di integrazione delle differenze culturali, allontanando la possibilità di un diverso e migliore equilibrio mondiale.

L'Europa può svolgere un ruolo fondamentale attraverso la capacità di iniziativa politica nello scenario mondiale e con lo sviluppo al proprio interno di politiche in grado di promuovere modelli sociali basati sull'estensione dei diritti e sulla solidarietà, alternativi al liberismo senza regole.

Il modello sociale europeo deve sviluppare, insieme alla crescente capacità di intervento sulle legislazioni nazionali, modalità di dialogo sociale e vere e proprie sedi negoziali con il sindacato rappresentante dell'insieme dei lavoratori dei paesi membri.

I processi di integrazione europea e di liberalizzazione non possono avvenire all'insegna della messa in discussione dei diritti dei lavoratori attraverso direttive comunitarie che rischiano di provocare gravissime conseguenze sociali e la messa in discussione dell'aspettativa positiva con la quale i lavoratori di tutti i paesi hanno sostenuto la costruzione dell'Europa unita.

In questo senso appaiono in netta contraddizione con la necessità di offrire ai lavoratori europei una maggiore equità sociale e la tutela e lo sviluppo dei diritti, direttive quali la Bolkestein ed altre iniziative simili relative ad alcuni processi di liberalizzazione che hanno effetti distruttivi sulle tutele sociali e contrattuali dei lavoratori.

La Filt e la Cgil, insieme alle altre organizzazioni sindacali, nazionali ed europee, sono impegnate a proseguire la lotta per respingere queste scelte disastrose, attraverso tutte le iniziative che si renderanno necessarie, nel caso in cui non saranno ritirate.

Nel settore dei trasporti, in particolare, l'azione comune del sindacato dei diversi paesi deve essere rafforzata sui temi connessi alle regole per le liberalizzazioni, alle clausole sociali, alla sicurezza, alla realizzazione di tavoli di confronto anche negoziale, a livello europeo, sulle molte questioni che ormai hanno sedi decisionali fuori dagli ambiti nazionali.

Le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti, le iscritte e gli iscritti alla Filt Cgil, che hanno partecipato ai nostri congressi hanno condiviso le proposte dei documenti della Confederazione riguardanti i temi del superamento della crisi economica attraverso il riconoscimento del valore centrale del lavoro, dei saperi, dei diritti e delle libertà.

Forte preoccupazione è espressa dal Congresso per la regressione civile, morale e dell'etica pubblica che le scelte del governo di centrodestra hanno prodotto nel Paese.

I congressi hanno confermato la necessità di sviluppare l'iniziativa sindacale unitaria, il rapporto della FILT e della CGIL con gli altri sindacati confederali è decisivo. Bisogna continuare a confrontare le nostre opinioni con quelle delle altre Organizzazioni Sindacali nella tenace ricerca delle risposte e delle soluzioni unitarie ai problemi.

E' necessario sviluppare il confronto e l'iniziativa unitaria sui problemi del paese che chiedono una soluzione e un'inversione di tendenza rispetto a quanto fatto dal Governo, così come tutta la Cgil ha saputo fare nelle lotte che hanno segnato la fase fondamentale per la difesa e per l'estensione dei diritti .

Per quanto riguarda la tutela del reddito occorre agire per la redistribuzione della ricchezza in favore del lavoro dipendente e dei pensionati correggendo le distorsioni prodotte dal Governo insieme al recupero del potere d'acquisto delle retribuzioni attraverso la contrattazione.

La programmazione nei trasporti

La crisi economica e l'assenza da parte del Governo di una minima traccia di politica dei trasporti, hanno riversato sul settore enormi problemi e contraddizioni determinando una situazione di grande difficoltà.

La discussione in categoria ha riguardato molto la necessità di affrontare e risolvere la gravissima crisi che interessa l'intero settore e che fa sentire pesantemente i suoi effetti sul lavoro attraverso le crisi aziendali, le liberalizzazioni senza regole, la crescente precarizzazione del lavoro.

I trasporti, che possono essere, in una situazione di bassa crescita e di difficoltà nella produzione industriale, fattore di sostegno allo sviluppo, sono stati lasciati senza interventi di programmazione pubblica, senza regole e con risorse inadeguate.

Il governo ha cancellato il Piano Generale dei Trasporti, ha tagliato progressivamente le risorse destinate agli investimenti e al sostegno al trasporto pubblico collettivo, fino all'azione distruttiva messa in atto dall'ultima legge Finanziaria che ha ridotto le risorse destinate ad un livello che, se non corretto, farà precipitare l'intero settore in una crisi irreversibile.

Le liberalizzazioni sono state fatte senza regole e in assenza di clausole sociali; il sistema delle imprese del settore è stato costretto a difendersi da solo senza alcuna strategia che ne valorizzasse il ruolo.

Il federalismo in materia di trasporti è stato realizzato tagliando le risorse e con una normativa di legge che continua a produrre conflitti istituzionali.

La programmazione pubblica nel settore deve essere ripristinata, l'azione di governo nei trasporti deve esprimersi considerando il settore come fattore di moltiplicazione per l'intera

economia del paese e non come costo da comprimere, in una logica integrata di sistema tra le diverse modalità di trasporto, da realizzare scegliendo i minori impatti ambientali e favorendo il trasporto collettivo.

Le grandi questioni della mobilità urbana, della logistica, dell'integrazione gomma-ferro, dei flussi e delle destinazioni degli investimenti, devono trovare sedi istituzionali in grado di unificare le scelte necessarie, di individuare le priorità, di qualificare e di potenziare l'offerta di trasporto in un governo unitario del sistema perché la vera crisi che vive questo settore è sul versante della capacità di offerta di un servizio qualificato ed efficiente e non, come per altri settori, sul versante della domanda.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti non è andato oltre la propaganda sulle grandi opere.

Il federalismo, per come è stato realizzato, ha aggravato i problemi.

Gli investimenti infrastrutturali devono essere sottratti alla logica di schieramento e riportati alla valutazione della reale capacità di rispondere alla necessità di riequilibrio modale, anche attraverso lo spostamento delle merci dalla strada alla rotaia. C'è bisogno di un sistema di trasporti più sicuro, meno aggressivo per l'ambiente e tale da costituire un riconosciuto vantaggio in termini di costi complessivi, di sviluppo, di utilità sociale, di sicurezza per utenti e lavoratori.

L'obiettivo strategico rimane, per il Congresso, il riequilibrio modale del sistema ed il recupero del ritardo infrastrutturale del Mezzogiorno.

Il lavoro, la sua qualità, è parte essenziale e insostituibile del risultato finale e pertanto va contrastata la ricerca di forme precarie, di flessibilità esasperate, di esternalizzazioni che hanno abbassato la qualità, la regolarità e in qualche caso anche la sicurezza dei trasporti.

La competizione sui costi perseguita dal governo di centrodestra e fatta propria da molte aziende del settore, si è dimostrata una scelta fallimentare, pertanto il valore del lavoro, la centralità del rapporto di lavoro a tempo indeterminato ed il superamento delle forme precarie sono elementi fondamentali per l'affermarsi di un sistema dei trasporti adeguato alle esigenze del Paese.

I processi di riunificazione contrattuale nel settore

A partire dall'assemblea della Filt di Malpensa la categoria ha avanzato proposte relative al sistema contrattuale nel comparto dei trasporti intese a migliorare la tutela del lavoro in una fase di grandi cambiamenti nell'assetto delle imprese, con l'obiettivo di una semplificazione contrattuale e di una più adeguata strutturazione del rapporto tra contrattazione nazionale e contrattazione aziendale.

In questi anni si sono portati a conclusione risultati importanti relativamente alla tutela dell'occupazione, dell'unicità contrattuale e del reddito attraverso il risultato della contrattazione ai diversi livelli, insieme ai passi avanti registrati rimangono aperte contraddizioni e problemi irrisolti.

L'insieme delle esperienze maturate richiede lo sviluppo delle scelte che hanno guidato le politiche contrattuali nei trasporti negli ultimi anni, lavorando insieme alle altre organizzazioni sindacali per portare a soluzione i problemi aperti, riconoscendo però la giustezza di una scelta che è stata confermata dai risultati ottenuti in questi anni.

Il Congresso sottolinea la necessità di ampliare la copertura della contrattazione di 2° livello.

Il Congresso ritiene necessario affermare le tematiche relative alla salute ed alla sicurezza nei luoghi di lavoro, rafforzare le forme di previdenza integrativa, in particolare per le nuove generazioni di lavoratori, e della formazione continua.

Liberalizzazioni e regole

I processi di liberalizzazione e di privatizzazione hanno investito con diversa profondità e rilevanza tutti i settori dei trasporti. L'esito di questo cambiamento nell'assetto del comparto ha prodotto risultati che quasi mai hanno corrisposto, e spesso sono in netta contraddizione, con quanto preventivato da chi ha sostenuto e promosso le trasformazioni in atto.

Infatti, nei settori non soggetti ad oneri di servizio pubblico, i processi hanno registrato un trasferimento da pubblico a privato senza beneficio per il paese e per la qualità del trasporto, mentre rimangono aperti i gravi problemi legati agli investimenti e alla capacità di promuovere riorganizzazioni in grado di mutare l'assetto dell'equilibrio modale del sistema dei trasporti.

Nei settori che vivono in buona parte di trasferimenti pubblici, il processo di liberalizzazione ha prodotto incertezze e confusione nelle modalità di affidamento del servizio e non ha agito sul disastroso assetto delle imprese che rimangono sempre più esposte alla crescente presenza in Italia delle grandi aziende europee.

L'esperienza certamente negativa che il settore dei trasporti ha maturato, indica la necessità di una revisione degli orientamenti politici che hanno governato i processi e di sostanziali modifiche delle disposizioni di legge in materia, ripristinando, quale priorità fondamentale, l'affermazione dell'interesse generale del Paese.

La discussione si deve svolgere partendo dall'esperienza maturata, dai problemi rilevati nei processi in corso collocando le ipotesi e le proposte di cambiamento strettamente nel merito delle questioni relative alla tutela e allo sviluppo del sistema produttivo nazionale e alle condizioni dei lavoratori.

Facendo propria la proposta avanzata nella relazione, il Congresso ritiene necessario avviare un confronto sul tema con gli altri protagonisti della rappresentanza politica, istituzionale e sociale che abbiano interesse a questo tema, anche attraverso un apposito convegno da organizzare nei prossimi mesi, con l'obiettivo di costruire una vertenza generale sullo stato del settore dei trasporti, sul governo dei processi di liberalizzazione in materia di rapporti e ruoli tra Stato-Enti locali-imprese, e sulle questioni dirimenti delle clausole sociali e del sistema contrattuale.

La regolamentazione degli scioperi e le regole per la rappresentanza

Le esperienze registrate nel settore in materia di regolamentazione del conflitto, a seguito della legge 146, considerata la carenza di regole per la rappresentanza e il mutato assetto delle imprese nel settore, evidenziano l'assoluta necessità di un cambiamento, sviluppando la discussione avviata nei congressi di categoria con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati.

La via della iper-regolamentazione ha dimostrato di essere un modo negativo di affrontare il problema che, anziché coniugare il diritto di sciopero con il diritto alla mobilità, produce sempre più occasioni di conflitto che escono dalle regole, in conseguenza delle modalità con le quali le vertenze vengono gestite dalle imprese e dalle associazioni del settore.

Nello stesso tempo, l'incertezza delle regole per la misurazione della rappresentanza del lavoro produce le innumerevoli difficoltà che sono ormai la consolidata esperienza della categoria sulla materia.

Infine, va confermato l'interesse del lavoro del settore ad un positivo rapporto con l'utenza che, quando si determina, favorisce il prevalere delle ragioni delle vertenze.

Risolvere il problema nel settore dei trasporti significa avviare una profonda revisione del sistema di relazioni sindacali.

La legge attuale interviene sostanzialmente a regolare solo l'atto finale di un percorso relazionale con esito negativo: lo sciopero.

Su questa insanabile contraddizione dell'attuale regolamentazione occorre intervenire cambiando radicalmente l'impostazione oggi dominante che nasce dalla legge e dagli interventi della Commissione di Garanzia: se si regola e si sanziona solo lo sciopero è evidente che si creano vincoli solo per il lavoro e questo consente alle imprese di mettere in atto comportamenti che spesso fanno degenerare le vertenze.

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 limitazione dell'autonomia di iniziativa del sindacato deve trovare corrispondenza nell'analoga limitazione della normale libertà delle nostre controparti.

Per questa via occorre investire sulla qualificazione dei sistemi relazionali, sul dialogo, sui vincoli di iniziativa aziendale e sulla prevenzione del conflitto e, a sostegno di ciò, va superata l'attuale incertezza sulla rappresentatività sindacale, attraverso l'adozione di una regolazione legislativa, ad immagine di quella presente nel pubblico impiego, capace di misurare, in un mix di peso associativo certificato e voto dei lavoratori, la reale rappresentatività dei vari soggetti sindacali.

L'insediamento della Filt

Il Congresso considera di straordinaria rilevanza il lavoro svolto da tutte le strutture della Filt che ha prodotto un importante risultato di tenuta e di crescita complessiva dell'insediamento organizzativo.

In presenza di diffuse crisi aziendali, di precarizzazione del rapporto di lavoro, di riorganizzazioni che agiscono in profondità sull'assetto produttivo delle imprese, il tesseramento segna un dato di crescita.

A questo risultato hanno sicuramente contribuito le iniziative generali della CGIL, le lotte in difesa dei diritti, il diffuso consenso che i lavoratori hanno manifestato verso le proposte e le iniziative della Confederazione, molto hanno anche contato le politiche contrattuali della Filt, i rinnovi contrattuali, il contrasto alle forme di lavoro precario, la contrattazione aziendale e la capacità di rappresentare le istanze e gli interessi dei lavoratori dei trasporti nelle diverse situazioni di crisi aziendali.

Importantissima, infine, si è rivelata la pratica della democrazia sindacale che ha portato all'utilizzo del referendum sugli accordi sottoscritti.

Il risultato del tesseramento è anche, soprattutto, il frutto di un enorme lavoro diffuso di migliaia di compagne e compagni in tutte le aziende, che è stato capace di legare, alle grandi opzioni ideali che muovono l'adesione alla CGIL, la risposta alle nuove e diverse istanze di rappresentanza sindacale, giovani, precari, lavoratori emigranti.

Il congresso ritiene necessario sviluppare e sostenere le iniziative intese a dare risposte alle domande di sicurezza nel domani, di crescita professionale, di formazione, di tutela sindacale che i lavoratori esprimono, con particolare riferimento alle nuove generazioni.

La necessità di dare risposta alle nuove esigenze di rappresentanza che sono espresse dai giovani deve portare la Filt a proseguire nelle scelte che favoriscano il ricambio generazionale nei gruppi dirigenti, a partire dalla messa a disposizione di un'ampia gamma di opportunità formative anche mirate, e attraverso il coinvolgimento diretto negli organismi dirigenti, nelle segreterie e nelle delegazioni trattanti.

In questo ambito, in particolare, l'impegno verso le giovani lavoratrici che si avvicinano all'attività sindacale deve prevedere percorsi che non si limitino al doveroso rispetto della norma antidiscriminatoria, ma che tengano anche conto della necessità di ripensare le modalità stesse di svolgimento dell'attività sindacale, tuttora costruita su modelli che ostacolano oggettivamente il coinvolgimento delle giovani generazioni.

Il rispetto della norma antidiscriminatoria a tutti i livelli della federazione e l'inserimento dei giovani devono rappresentare la pratica coerente delle decisioni congressuali anche come contributo alla costruzione di una prospettiva di continuità e di valorizzazione delle molte risorse disponibili per l'arricchimento della vita democratica della Filt e della Cgil.

Approvato dal Congresso con 6 astenuti