

Care delegate, cari delegati, illustri ospiti,

rivolgo a tutti voi un sentito ringraziamento per essere qui oggi a celebrare con noi il *10° Congresso nazionale della Uiltrasporti*.

La vita di ognuno di noi è scandita dai Compleanni, quella di un'Organizzazione sociale come il Sindacato è cadenzata dai Congressi, e non sono soltanto una ricorrenza.

Il Congresso per un'Organizzazione sindacale come la nostra, è un momento cardine nel quale si mettono a confronto le idee di tutti i lavoratori iscritti.

È il punto più alto di sintesi politica e culturale del lavoro svolto, a cui si giunge con il resoconto e l'analisi delle cose fatte, per poi programmare il lavoro futuro, legandolo a progetti di crescita e sviluppo non solo della nostra Organizzazione, ma dell'insieme della società, perché diventi sempre più inclusiva, equa e coesa.

In questi quattro anni abbiamo lavorato con impegno, per dare trasparenza e forza alla Uiltrasporti, seguendo linee guida che ci hanno condotto al cambio dello Statuto, in ratifica in questo Congresso, e all'introduzione del Codice Etico.

Privilegiando l'attività sui luoghi di lavoro e sviluppando una politica interna di accorta gestione delle risorse, abbiamo dato corso ad un processo amministrativo, teso alla massima trasparenza, di consolidamento patrimoniale e finanziario dell'Organizzazione, nel quale ha trovato posto l'acquisto della sede nazionale.

Essa rappresenta una sostanziale garanzia di continuità per coloro che verranno dopo di noi ed è dimostrazione di un cambio di passo di cui si sentiva il bisogno, cambio di passo che estendiamo con questo Congresso a tutta la nostra Uiltrasporti.

Non solo, abbiamo continuato a sviluppare il processo di aggregazione delle sedi congressuali, passate dalle 111 iniziali alle 52 attuali, sulla base di progetti condivisi di semplificazione e ottimizzazione, preservando il tasso di democrazia interno dell'Organizzazione e mantenendo inalterati i presidi territoriali e la loro piena funzione operativa, per garantire rappresentatività e autorevolezza.

Abbiamo anche proseguito il programma di formazione interna con il *Progetto Master 500*, e dato a 350 delegati e quadri gli strumenti adeguati per migliorare la nostra rappresentatività, per rispondere alle istanze dei nostri iscritti, puntando ad un sempre maggiore equilibrio di genere e, più in generale, per affrontare meglio la complessità crescente delle problematiche che investono il mondo del lavoro.

Con questo risultato positivo possiamo considerare chiusa una prima fase in cui abbiamo sperimentato una formazione sindacale strutturata, che adesso proseguirà con un progetto che coinvolgerà altre centinaia di nostri Delegati e Quadri.

Quanto elencato fin qui è solo una parte delle cose importanti che abbiamo realizzato in questi quattro anni, che trovano immediato riscontro positivo:

- nella crescita dei nostri iscritti di 10.324 unità rispetto alla media congressuale del quadriennio 2010/2013 (+15,11%), con un contestuale aumento delle entrate economiche, assecondando il trend del complessivo sviluppo della UIL, certificato dal Censis;

- nelle numerose preferenze accordateci dai lavoratori nelle elezioni dei rappresentanti sindacali, competizioni dove la nostra sigla si è sempre distinta per aver ottenuto più preferenze di quanti siano gli iscritti;

- nei contenuti delle vertenze e nei rinnovi contrattuali, in cui è stata affermata la nostra diligente e attenta impostazione riformista, che guarda sempre alla soluzione dei problemi dei lavoratori e alla conquista di miglioramenti gradualmente, compiendo di volta in volta passi avanti senza mai assumere la difesa di posizioni preconcepite o precostituite.

Risultati, questi, resi possibili anche grazie al processo di consolidamento della comune identità della Ultrasporti, che in tutto questo periodo non si è mai arrestato, ma è proseguito, puntando a superare vecchie logiche, che sostanziano i legami tra i nostri settori quasi esclusivamente su deboli elementi di solidarietà economica, ed avvicinandosi sempre più ad una vera integrazione, in una “vision” strategica, utile quanto necessaria ai lavoratori ed al Paese.

Ora è il momento di superare anche le ultime resistenze culturali e di avviarcì ad una proiezione della nostra categoria ancor più orizzontale, buttandoci alle spalle quei radicamenti conservativi ormai anacronistici e, soprattutto, inadeguati rispetto al compito che ci aspetta, per cogliere appieno le opportunità di crescita e nel contempo per fronteggiare un mondo che cambia faccia molto velocemente, aumentando gli squilibri del mondo del lavoro.

Negli ultimi 4 anni abbiamo, per di più, attraversato tentativi che avrebbero voluto indebolirci, mirando persino ai nostri principi fondativi.

Non ci siamo fatti intimidire; abbiamo fronteggiato le difficoltà e con intelligenza e passione ci siamo rimboccati le maniche ed abbiamo impedito che fosse minata la nostra coesione.

Abbiamo saputo fronteggiare tutto ciò, nonostante il contesto sociale più ampio si evolva sempre più in direzione dell'individualismo, e la politica si mostri inadeguata a dar vita e corpo ai concetti di solidarietà, equità, riequilibrio delle disparità, incapace di governare il libero mercato.

Si direbbe che dopo la vittoria del mercato sul comunismo, abbiamo assistito alla vittoria del liberismo sulla socialdemocrazia ed oggi si intravede il prevalere del sovranismo e del populismo nei confronti di un riformismo equo e solidale.

In tale situazione abbiamo forte la certezza che, l'individuo lasciato a se stesso in balia delle forze del mercato, non ha alcuna possibilità di difendersi e riesce ad affermarsi solo a condizione di sopraffare, a propria volta, qualcun altro.

Tutto questo non è il nostro orizzonte.

Siamo convinti che ogni persona debba essere valorizzata, rendendo disponibile una gamma di possibilità di crescita reale e concreta, attraverso una redistribuzione mirata che assicuri un riequilibrio delle opportunità.

C'è, quindi, bisogno di aggregazione e di Sindacato, in risposta a chi professa la disintermediazione e a chi dice che il Sindacato non è necessario o è addirittura nocivo.

Per tutte le ragioni esposte sin qui, sono personalmente orgoglioso di essere alla guida di questa Organizzazione e credo che tutti noi dobbiamo essere orgogliosi di

appartenervi, ben consapevoli che ci aspetta un lavoro duro, che richiede tutto il nostro impegno e la nostra energia per fronteggiare una situazione complessivamente difficile, come tutti i giorni riscontriamo tra i nostri lavoratori e che anche i dati e i parametri economici e sociali confermano.

Siamo convinti che col nostro lavoro, che non sarà certamente semplice e che dovrà vedere ancora un maggiore impegno quotidiano di ognuno di noi, si possa contribuire a risalire la china e si possano far crescere i timidi segnali di risveglio della nostra economia.

Si possa, quindi, far ripartire il Paese, mettendo al centro il lavoro e la qualità delle condizioni dei lavoratori, sui posti di lavoro e nella società, **mettendo in sostanza al centro la persona, la sua crescita e la sua valorizzazione.**

Con questo spirito affrontiamo i problemi gravi, diffusi e generalizzati che il nostro Paese si trova a vivere.

Il PIL italiano resta ancora sotto i valori pre-crisi e agli ultimi posti della classifica europea, nonostante la sua percentuale di crescita nel 2017 abbia registrato il ritmo più alto dal 2010.

Una ripresa ancora troppo flebile, che non sembra possa risolvere il drammatico tasso di privazione sociale del nostro Paese, sulla quale potrebbe ulteriormente incidere l'incertezza politica e di conseguenza le pesanti pressioni speculative, in ragione dell'alto debito, le tensioni internazionali nel mondo del commercio e l'aumento altrettanto importante del protezionismo.

Secondo l'Eurostat l'Italia è il Paese europeo con il maggior numero di poveri in termini assoluti, mentre l'Istat ha stimato nel 30% la quota delle persone residenti in Italia a rischio di povertà o di esclusione sociale, con maggiore esposizione nel Sud e poi nel Centro del Paese.

Questa della povertà e della diseguaglianza, è l'emergenza primaria da affrontare, attraverso una fase di crescita più consolidata e duratura, ma anche attraverso un

riequilibrio della distribuzione della ricchezza nel nostro Paese che va sempre più polarizzandosi verso i ceti alti, rendendo i ricchi sempre più ricchi ed i poveri sempre più poveri.

Anche l'andamento dell'occupazione non ci soddisfa; è in trend positivo, ma soprattutto a tempo determinato, confermando la crescita del precariato.

Solo il 23% delle nuove assunzioni è stato a tempo indeterminato, mentre era del 35% nel 2015 anno del bonus-assunzioni, a conferma che le scorcioate non sono risolutive e che il Paese necessita di politiche del lavoro durature, stabili e di una reale strategia economica di crescita.

Solo così si riuscirà a contrastare ed invertire l'ondata di rancore ed il risentimento per la mancanza di opportunità di affermazione e per il blocco della mobilità sociale.

Di qui la scelta, per molti, di abbandonare il Paese verso altre nazioni, per fare lavori meno gratificanti di quelli disponibili in Italia, ma con maggiori prospettive di affermazione e di opportunità.

Vi è quindi la necessità di una nuova strategia, sul piano politico, sociale ed economico, che ci pare sia assolutamente mancata nella fase elettorale, caratterizzata da promesse mirabolanti ed impraticabili, orientata a demolire l'avversario, piuttosto che focalizzarsi sugli elementi concreti per la costruzione di una società migliore.

Pochi sarebbero gli elementi su cui puntare, che sono però discriminanti rispetto ad una visione generale sul futuro del nostro Paese:

Anzitutto un *riequilibrio fiscale* che consenta di recuperare le risorse che sono indispensabili per gli investimenti e per il mantenimento di elementi dello stato sociale che fanno oramai parte della nostra vita e che non possono essere eliminati o ridotti, pena l'aumento delle diseguaglianze.

La *lotta all'evasione* (111miliardi), alla *corruzione* (60 miliardi), ed all'*economia sommersa* (108 miliardi), non deve essere uno slogan, ma la realizzazione concreta di

misure efficaci, ed ancor più di azioni conseguenti, che portino al recupero delle centinaia di miliardi oggi frodati.

Contemporaneamente è indispensabile un *alleggerimento fiscale* su salari e pensioni, salvaguardando il principio della progressività, per dare maggiore equità e potenzialità di spesa, quale unica condizione per la ripartenza del consumo interno, che costituisce di gran lunga la parte preponderante della nostra produzione e quindi della nostra Economia.

La revisione del fisco non è una semplice misura di equità! È invece principalmente una leva economica per fare aumentare i consumi e la produzione ed affrontare e risolvere, quindi, in modo strutturale, le tematiche dell'occupazione.

Il *ruolo del lavoro* è il secondo tema strategico che va affrontato per la crescita del nostro Paese.

Anzitutto, in modo, evidente sul piano del salario, compreso nel corso degli ultimi anni di crisi, che va oggi invece rivalutato per assicurare, come già enunciato per il fisco, la possibilità di ripresa della domanda interna.

Ma è più in generale, il ruolo e l'apporto del lavoro alla produzione e all'economia che va messo al centro di una strategia di crescita del nostro Paese, fino ad ora sottovalutato o piegato a mere logiche di convenienza economica.

Per di più, il futuro sarà caratterizzato dall'*innovazione tecnologica* che ha tra i suoi rischi anche quello dell'isolamento sempre maggiore del lavoratore e quello di piattaforme la cui straordinaria redditività viene in realtà sostenuta attraverso salari mortificanti e condizioni di sfruttamento inammissibili.

In questa fase dell'economia mondiale, sono proprio questi lavoratori più deboli, la nuova frontiera del modo di fare Sindacato e noi dobbiamo metterci in condizione di rappresentarli e di far migliorare concretamente le loro condizioni.

Tra questi vi sono i *Riders*, per i quali il nostro impegno è volto ad un migliore trattamento economico e normativo, inquadrando tale attività nel CCNL "Trasporto

merci e Logistica”, con buona pace del tribunale di Torino che invece li ha considerati lavoratori autonomi, come se fossero realmente liberi di decidere se e quando dare la propria disponibilità di presenza al lavoro.

Ma vi sono pure *i nuovi lavoratori* del trasporto pubblico di lunga percorrenza, sfruttati dalle piattaforme digitali, che non avendo direttamente né mezzi e tantomeno personale, si avvalgono, a condizioni capestro, delle piccole e medie aziende di trasporto alle quali affidano l’operatività delle tratte, realizzando profitto dallo sfruttamento e dal dumping contrattuale.

Con loro, tutti quelli che sono sfruttati e costretti a lavorare senza le più elementari tutele previste dal nostro ordinamento, come ad esempio la tutela economica in caso di malattia o in stato di gravidanza. Tutele normali per la maggioranza dei dipendenti, ma non per chi lavora in Ryanair, che oltre tutto, ancora oggi, nonostante la condanna del tribunale italiano, rischia il posto di lavoro se iscritto ad un sindacato che non sia quello voluto dall’azienda.

Tra i più deboli, i lavoratori degli appalti e del comparto del multiservizi.

I diritti di queste persone, che in gran parte lavorano in appalti pubblici, sono infatti, messi continuamente a pregiudizio da frequenti cambi di appalto e da gare che, di fatto, si traducono al massimo ribasso, con continuo peggioramento delle loro condizioni.

Donne e uomini che lavorano spesso in condizioni disagiate, in ambienti malsani, con orari fortemente ridotti e stipendi esigui e talvolta non erogati o erogati in ritardo.

Il tema del lavoro più debole deve diventare centrale, con l’obiettivo di assicurare dignità e dare valore ad una funzione primaria qual è il lavoro.

Partendo da un punto di vista prioritario.

I maggiori livelli di produttività, i più stabili e duraturi nel tempo, si raggiungono negli ambiti lavorativi che maggiormente valorizzano le professionalità, le capacità e l’impegno dei lavoratori.

Non una crescita, quindi, basata sulla compressione delle condizioni e sullo sfruttamento, ma uno sviluppo fondato sull'apporto e sul riconoscimento delle risorse umane, sul benessere lavorativo, sulle relazioni industriali, in definitiva sulla **valorizzazione della persona**.

Per fare questo è fondamentale e indispensabile il *ruolo della contrattazione collettiva*, oltre che come primario regolatore salariale e delle condizioni lavorative, anche per determinare i presupposti, nei diversi comparti, su cui costruire la migliore organizzazione del lavoro che veda al centro il ruolo dei lavoratori.

Partendo dalla ricognizione dei perimetri contrattuali per garantire l'esatta correlazione tra il CCNL applicato e l'attività dell'impresa, al fine di contrastare il dumping contrattuale e garantire il complesso delle tutele previste dal CCNL di settore.

Una funzione a 360 gradi, quindi, della contrattazione, che sia in grado di cogliere gli elementi di produttività attraverso quella decentrata, ma nello stesso tempo, assicurare la omogeneità tra i lavoratori degli aspetti salariali e normativi fondamentali, attraverso quella di primo livello nazionale.

Due livelli distinti, che vanno realizzati entrambi, estendendo il decentramento, ancora troppo poco diffuso, ma complementari nelle loro funzioni e nei loro obiettivi e come tali, non eliminabili e non alternativi.

Per questo ci appaiono quantomeno semplicistiche e dannose soluzioni come quelle del salario nazionale per legge, che sarebbe svincolato dalle condizioni peculiari di ciascun comparto, a meno che il reale obiettivo non sia quello di puntare a levare spazio alla contrattazione e di comprimere ancora le dinamiche salariali, esponendosi concretamente all'uscita sempre maggiore dall'applicazione dei CCNL (che coprono già la quasi totalità del mondo del lavoro).

Nascono, poi, sempre più associazioni datoriali che puntano ciascuna al proprio CCNL con sedicenti organizzazioni sindacali di lavoratori che si prestano a definire trattamenti sempre più bassi di quelli raggiunti dal Sindacato Confederale.

È indispensabile un ribaltamento di tale tendenza che, se non potesse avvenire tramite gli attuali strumenti normativi, crediamo possa prevedere un intervento legislativo di sostegno alla linea interconfederale di razionalizzazione del sistema contrattuale, sino anche alla piena attuazione all'art. 39 della Costituzione. Questo non solo per le *Organizzazioni sindacali* dei lavoratori ma anche per la *parte datoriale*.

Priorità quindi della contrattazione nazionale nella quale, come Uiltrasporti, nonostante la concorrenzialità esasperata e i tentativi di affermare la logica del mercato senza regole, abbiamo ottenuto risultati positivi particolarmente rilevanti in modo generalizzato:

- a) L'aumento salariale è stato, infatti, generalmente superiore al mero recupero dell'inflazione e in linea con gli orientamenti confederali, basato su elementi macro economici di crescita dell'economia e dei comparti.
- b) Abbiamo garantito, poi, il passaggio senza soluzione di continuità dei lavoratori già presenti in azienda ante *Jobs Act*, coinvolti nei processi di cambio di appalto o di gestione, assicurando loro contrattualmente il mantenimento delle tutele precedenti sulla disciplina dei licenziamenti illegittimi, quale condizione di miglior favore, evitando, in tal modo, che siano considerati nuovi assunti e assoggettati alle nuove e peggiorative regole dei contratti a "tutele crescenti".
- c) Infine, in modo generalizzato, abbiamo consolidato un ordinato sistema di welfare contrattuale, che siamo convinti possa dare un forte impulso al benessere organizzativo e a migliori condizioni di impiego e maggiori protezioni ai lavoratori.

In questo contesto, nella generalità dei rinnovi, abbiamo superato il modello di adesione alla previdenza complementare basato sulla sola iniziativa individuale, con l'introduzione dell'iscrizione automatica di tutti i lavoratori ai vari Fondi di settore, con contributo a solo carico del datore di lavoro.

Domani approfondiremo questa tematica nella tavola rotonda sui temi della previdenza complementare e dell'assistenza sanitaria integrativa.

Va comunque detto che è assolutamente necessario ridurre l'eccessiva frammentazione dell'offerta, perseguendo una maggiore strutturazione dei Fondi di previdenza attraverso le aggregazioni, al fine di ottenere soggetti più competitivi e maggiormente in grado di realizzare le più convenienti economie di scala.

Se l'aggregazione di *Previlog* a *Priamo* è stata una scelta quasi obbligata dopo i rilievi di *Covip*, il processo di aggregazione deve diventare un orientamento generale convinto, finalizzato a realizzare una fattiva aggregazione dei Fondi attualmente esistenti nel settore dei trasporti, salvaguardando però le specificità e le professionalità di coloro che fino ad ora hanno garantito qualità e le migliori performance.

Questo del *futuro pensionistico* è un tema molto sentito dai nostri lavoratori, che ci ha portato ad assumere, anche per quanto riguarda la previdenza obbligatoria, iniziative concrete di sollecitazione nei confronti della nostra Confederazione e del Governo, per riconoscere la peculiarità di comparti in molti casi particolarmente gravosi.

Il nostro Convegno del 12 luglio 2016, organizzato con la Confederazione nazionale e con ITAL sul tema della previdenza, ha acceso un faro sulle situazioni più rilevanti e fatto emergere quante siano le attività professionali nei trasporti e servizi con caratteristiche usuranti e quanto sia necessario un sistema pensionistico più equo ed equilibrato; la nostra iniziativa ha trovato poi riscontro in 7 delle 15 categorie individuate tra i lavori gravosi, per le agevolazioni previste per l'APE social e lavori precoci.

Altrettanto importante è stato quanto ottenuto per i controllori di volo che ora possono andare tutti in pensione, senza discriminazioni, alla scadenza anagrafica dei loro titoli abilitativi.

Riteniamo, quindi, che vada proseguita con attenzione l'analisi sulla gravosità della singola mansione svolta, riconoscendo l'impatto che questa ha sulla vita del lavoratore e sulle sue aspettative di vita futura.

Ciò allo scopo di rendere equo un *sistema previdenziale* che ora non lo è e di inserire ulteriormente alcune delle attività gravose in quelle usuranti, con l'attribuzione della relativa normativa.

Così come è necessario proseguire nell'*obiettivo di separare la previdenza dall'assistenza*, considerato che è quest'ultima voce di costo, la parte preponderante, che altera la sostenibilità del sistema previdenziale.

Sempre in tema di bisogni sociali, che progressivamente stanno aumentando, siamo altrettanto convinti che, nonostante il nostro sistema sanitario pubblico sia tra i migliori in Europa e quindi nel mondo e vada salvaguardato nella sua universalità, debbano essere date risposte agli squilibri che ancora oggi si riscontrano, per aree geografiche particolarmente carenti o per prestazioni specialistiche con tempi di attesa inaccettabili.

Assistiamo, infatti, a preoccupanti segnali di rinuncia alle cure sanitarie, per difficoltà economiche o tempi troppo lunghi, che possono trovare risposte anche attraverso la generalizzazione mirata della sanità integrativa. Da qui il nostro impegno per assicurare ai lavoratori le necessarie coperture, tramite la contrattazione collettiva nazionale e a proseguire all'estensione per coloro che ancora ne sono privi.

Ma è in generale la tematica del Welfare aziendale ad entrare prepotentemente nelle fasi contrattuali, sia a livello nazionale che decentrato, per assicurare un'ampia gamma di prestazioni che integrano, ma non sostituiscono, il trattamento economico e forniscono più alti livelli di qualità della vita al lavoratore ed alla sua famiglia.

Nella gestione degli elementi di welfare e più in generale di quelli che caratterizzano la condizione dei lavoratori, l'elemento della bilateralità deve assumere un ruolo sempre più incisivo ed esteso.

Occorre uscire, da un lato, dalla gestione paternalistica del datore di lavoro e dall'altro dalla contrapposizione storica tra capitale e lavoro.

L'iniziativa deve estendersi sempre di più alla gestione comune di tutte le forme di welfare nelle aziende, perché è solo dal confronto tra gli interlocutori che possono

essere identificate ed attuate le soluzioni più opportune per migliorare le condizioni dei lavoratori, contribuendo in questo modo alla crescita della produttività.

D'altra parte è questa, della produttività, di una sua crescita che non sia basata sullo sfruttamento delle condizioni lavorative, la sfida più importante che si prospetta, non solo per il sistema produttivo, ma anche per tutto il mondo del lavoro pubblico e privato.

Una strada non facile, che comporta prima di tutto un'inversione a 180 gradi dei comportamenti di molte imprese, ma che ci deve trovare attenti a cogliere, anche per il ruolo del Sindacato, tutte le occasioni che si prospettano per innovare uno schema di rapporti in molti casi vecchio e stantio, che non fa crescere le imprese e le condizioni dei lavoratori.

In questo senso ci è sembrato positivo spingere sulle opportunità che ci si sono presentate, ad esempio in Ferrovie dello Stato e in Enav, per forme di partecipazione strategica del Sindacato alla evoluzione delle aziende. Sono esperimenti che vanno strutturati e verificati, ma che vanno in una direzione di sempre maggior coinvolgimento dei lavoratori nella costruzione delle scelte determinanti per lo sviluppo dell'impresa e di valorizzazione del ruolo del lavoro.

Per la specificità di Enav, se infatti è ineludibile l'avanzare dell'automazione e della tecnologia applicata all'attività di controllo del traffico aereo, lo deve essere altrettanto migliorare la qualità del lavoro, senza aggiungere nuovi problemi di disagio lavorativo.

In questo senso, il coinvolgimento dei lavoratori e la costruzione di scelte strategiche condivise diventano fondamentali, vista la portata dell'ambizioso piano industriale che punta a ridurre costi, tempi di intervento e ad aumentare la produttività, portando a sintesi le esigenze aziendali con quelle dei lavoratori, senza escludere un'attenta analisi sulla tenuta della sicurezza del sistema.

Ma la produttività delle imprese, di ognuna di esse e del loro complesso, sarebbe tarpata ed ostacolata in modo irreparabile se non si intervenisse concretamente ed in modo

incisivo su elementi di sistema, che non possono più essere ignorati e che vanno affrontati e risolti.

Il primo di questi problemi è la gracilità del nostro sistema produttivo ed aziendale. Siamo arrivati all'assurdo di teorizzare ed enfatizzare, in alcuni periodi storici, che "piccolo è bello" ed a fare di questo un modello.

Tutto ciò ha alimentato fenomeni di insufficiente dimensione e capitalizzazione delle imprese e di concorrenza esasperata, che ricerca sovente la produttività nello sfruttamento delle condizioni dei lavoratori e talvolta, perfino nell'autosfruttamento.

Il fenomeno del "nanismo" investe tutto il *sistema Italia* e costituisce l'elemento di base che va affrontato e su cui vanno investite risorse ed iniziativa politica di riagggregazione.

Questo contribuirebbe anche ad affrontare l'altro grande corno del sistema della produttività che è quello della vasta irregolarità che registriamo in tutti i comparti, ostacolo insormontabile per chi vuole affermare una produttività che non sia basata su evasione, elusione o sfruttamento.

Il risultato conclusivo è che non siamo attrattivi per gli investimenti esteri, se non per quelli corsari, del "prendi i soldi e scappa", che stiamo verificando costantemente negli ultimi tempi.

Altrettanto necessarie, sono le scelte strategiche e organiche per dotare il Paese delle migliori condizioni in tema di infrastrutture e trasporti, con cui sostenere la crescita produttiva, in una visione di sistema Paese che sia competitivo con il resto dell'Europa e col mondo.

La mancanza di una programmazione delle infrastrutture e dei trasporti ha invece limitato la mobilità collettiva, procurando un costo economico da congestionamento stimato dal MIT in circa 11 miliardi di euro, e un significativo deficit nella logistica delle merci prodotte o destinate in Italia.

Solo recentemente, abbiamo intravvisto un tentativo di avvio di politiche nazionali per i trasporti e la logistica, tese alla realizzazione di un sistema infrastrutturale integrato, moderno ed efficiente, puntando sulle interconnessioni dei nodi logistici e sulla integrazione modale.

In questo senso, apprezziamo le recenti iniziative per il Sud, con le quali, tra l'altro, è stata prevista l'istituzione delle *Zone Economiche Speciali*, allo scopo di agevolare gli insediamenti industriali connessi alle aree portuali. Ma, alla luce delle esperienze del passato, siamo ben consapevoli che occorrerà un attento controllo sul loro percorso di realizzazione, per impedire che si fermi tutto e, altrettanto, per impedire che lo strumento si trasformi in una calamita di operazioni per speculatori e malaffare.

C'è il rischio oggettivo che il divario tra Nord e Sud aumenti, se continua la scarsa capacità del Paese di spendere i fondi strutturali Ue, molti dei quali destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Non deve, pertanto, essere abbandonato il percorso di discontinuità imboccato dalla politica dei trasporti e delle infrastrutture, ma proseguito con determinazione, assicurando le risorse necessarie di investimento per un sistema infrastrutturale adeguato che non ci isoli dall'Europa e dal mondo.

Vanno, pertanto, respinti tutti quei tentativi che vorrebbero riportarci indietro alle logiche dei localismi e dei finanziamenti a pioggia.

Se non si cogliesse l'importanza della infrastrutturazione, bloccando tutto, o se si tornasse ad un coacervo di progetti senza alcun ordine di priorità, si perderebbero enormi opportunità di valorizzazione dei nostri territori, delle nostre imprese e del turismo.

Serve, quindi, una politica dei trasporti programmata e organica, che favorisca l'interazione funzionale fra domanda e offerta di mobilità di persone e di trasporto delle merci.

Altresì non sono rimandabili gli interventi sulla fragilità complessiva della rete stradale, autostradale e ferroviaria, che si evidenzia ogni qualvolta nevica o piove più copiosamente. Allo stesso modo sono altrettanto urgenti investimenti sulla manutenzione delle linee ferroviarie regionali, dove troppo spesso assistiamo ad incidenti che potevano essere evitati.

Va da sé che, per le caratteristiche morfologiche dell'Italia, al sistema mare è necessario assegnare un ruolo di traino per la ripresa economica del Paese.

Con urgenza deve essere data completa attuazione alle previsioni tese ad eliminare le disorganizzazioni e le inefficienze dei porti, che devono essere sempre meno un mero punto di arrivo e partenza delle navi e sempre più *gate* internazionali e centri di aggregazione economica e logistica, nodi del sistema di interconnessione generale con ferrovie, strade e autostrade, aeroporti e interporti.

Lo *sviluppo intermodale* è anche funzionale, organizzativamente, alla crescita dei flussi delle merci, conseguenti alla nuova centralità commerciale del Mediterraneo per l'allargamento del Canale di Suez, che ha dato ulteriore impulso alle economie di scala del *gigantismo navale*.

La mutazione dimensionale ed organizzativa delle navi sta investendo tutto lo shipping, determinando nei porti alti picchi di traffico e di congestionamento.

Si delinea un mercato di offerta marittima sempre più ristretto, che spinge, per di più, l'ingresso dei grandi vettori e dei fondi finanziari nelle quote azionarie dei terminal portuali, a scapito del *terminalismo* puro che dava più garanzie di pluralità e di continuità dei traffici. Un fenomeno questo di carattere mondiale, che comunque necessita di una *governance* portuale mai subalterna alle situazioni di monopolio che si stanno profilando.

La Uiltrasporti non intende lasciare campo libero agli elementi di precarizzazione, di sfruttamento e di espulsione dal lavoro.

Nei casi di crisi abbiamo ottenuto risultati di tutela occupazionale con interventi di politica attiva che saranno sempre più indispensabili per affrontare le varie criticità generate da nuova tecnologia, da processi di automazione e dalle evoluzioni dei traffici.

Bisogna, pertanto, dare completa e urgente attuazione alle norme che abbiamo conquistato, che prevedono strumenti di formazione, riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori dei porti, attraverso il nuovo concetto di organico complessivo del porto.

Non mancherà nemmeno il nostro impegno per far estendere a tutti i lavoratori in banchina, e non solo a quelli delle ex compagnie portuali, la recente possibilità di agevolazione all'esodo, vista la forte prevalenza delle caratteristiche di lavoro usurante, con ripercussioni forti anche sulla sicurezza e la qualità del lavoro.

Anche il settore marittimo ha bisogno di interventi coordinati che salvaguardino e valorizzino il ruolo del lavoro.

Questo, a partire dalla nostra rivendicazione nel rinnovo del CCNL, di conseguire una maggiore stabilizzazione del personale imbarcato, atteso che per la maggior parte di essi, alla fine di ogni imbarco, il rapporto di lavoro è interrotto sino al successivo, configurando una precarizzazione che si riflette sulle condizioni di vita.

In questa direzione siamo senz'altro favorevoli a ricercare tutte le soluzioni per aumentare la quota di marittimi italiani e comunitari, uscendo da contrapposizioni artefatte e pretestuose, come ci pare essere quella tra i due principali armatori di riferimento di Federlinea e Confitarma. Vanno però salvaguardati i risultati che la legge 30/98 ha ottenuto, di riportare sotto bandiera nazionale una significativa quota di naviglio, che ha dato luogo ad un importante incremento occupazionale italiano, che potrebbe essere messo a rischio se non si considerasse il contesto altamente concorrenziale del settore, modificando gli attuali equilibri raggiunti.

Il settore dei marittimi italiani ha bisogno di una strategia che abbracci tutti i problemi ancora da risolvere, a cominciare dalla formazione, dalla riforma del collocamento, dalla sburocratizzazione delle procedure, dal lavoro usurante.

A questo si aggiungono i reiterati tentativi degli armatori di mettere in autoproduzione, utilizzando i marittimi a bordo, le operazioni portuali di *rizzaggio* e *derizzaggio*, a cui abbiamo risposto con una prima mobilitazione nazionale.

Non ne facciamo un'opposizione di principio, ma riteniamo agibile questa possibilità nei porti dove non ci si possa avvalere dei lavoratori portuali, come prevedono gli accordi internazionali e comunque, previa autorizzazione alla nave se dotata di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale dedicato, assunto con libretto di navigazione e aggiuntivo alla tabella minima di sicurezza. Tutto ciò al fine di tutelare la sicurezza nel lavoro del personale imbarcato e l'equilibrio di organico dei porti.

Siamo convinti che i problemi di questo settore strategico per il Paese, richiedano interventi organici e strutturali, sul piano della programmazione e della *governance*, e riteniamo che il complesso sistema del mare, soprattutto per le sue caratteristiche, dovrebbe potersi avvalere di un Ministero specifico, ovvero di un Sottosegretariato del mare.

Altro obiettivo prioritario è quello di colmare i profondi divari nella mobilità delle persone e delle merci nel Paese, privilegiando il trasporto collettivo ed *intermodale* e, come asse portante del sistema, quello ferroviario, risolvendo le disparità infrastrutturali esistenti che ne impediscono lo sviluppo.

Apprezziamo, quindi, i provvedimenti che tendono a strutturare catene di trasporto intermodale, con politiche di decongestionamento di strade e autostrade, tra le quali ricordiamo, non solo la "Torino Lione" ed il "Terzo Valico", ma anche l'Accordo di programma MIT-RFI per la valorizzazione delle reti regionali, il potenziamento del trasporto su ferro nelle aree metropolitane e l'accessibilità su ferro di porti, interporti e aeroporti per fluidificarne il flusso.

Di analoga importanza, il finanziamento di incentivi finalizzati a spostare quote crescenti di traffico dalla strada al mare o alla ferrovia come il Marebonus, il Ferrobonus, lo sconto pedaggi sulle tracce ferroviarie e le agevolazioni ai terminalisti portuali che movimentano su ferrovia.

Queste iniziative di razionalizzazione, di integrazione e di intermodalità sono particolarmente rilevanti anche a fronte dell'imminente prospettiva di liberalizzazione del mercato europeo ferroviario nei servizi di lunga percorrenza (IV pacchetto ferroviario), che contiene un forte pericolo di dumping contrattuale, se non saranno poste regole chiare di tutela dei lavoratori.

Oltre a ciò, è necessario preservare tutte le caratteristiche di servizio pubblico di interesse generale delle aziende ferroviarie, riducendo l'attuale divario tra servizi di AV e servizi universali (treni regionali e intercity), perché è di fondamentale importanza una migliore e maggiore offerta di servizi per pendolari, studenti e viaggiatori in genere.

Questa è la ragione della nostra opposizione al progetto di quotare in Borsa l'Alta Velocità del Gruppo FSI, convinti come siamo, della necessità di non rompere l'integrità del Gruppo e di scegliere vie di finanziamento più valide, come poi confermato dalle scelte aziendali.

In generale, il settore della mobilità ha bisogno di regole per impedire gli squilibri causati da soggetti operativi con modelli organizzativi che colpiscono tutele, sicurezza e la domanda debole.

Il nostro obiettivo di un CCNL unico per il settore della Mobilità e la sua piena applicazione soprattutto negli appalti, è la scelta giusta per dotare il settore di un valido strumento che impedisca il dumping contrattuale e garantisca le tutele di base a tutti i lavoratori. Scelta fortemente contrastata, però, da logiche di divisione e di competizione delle controparti datoriali.

Dobbiamo in ogni caso evitare le situazioni negative del passato e conciliare tale obiettivo con una tempistica contrattuale che permetta di non ritardare le aspettative delle lavoratrici e dei lavoratori, riguardo gli adeguamenti salariali che deriverebbero dal rinnovo degli attuali CCNL.

Serve, pertanto, un processo di modernizzazione e di riordino, dando organicità normativa e maggiori certezze al settore, favorendo la nascita di grandi operatori attraverso processi di aggregazione, la definizione di bacini adeguati alle esigenze dei vari territori del Paese, il superamento della spesa storica per la ripartizione del Fondo nazionale, puntando all'integrazione dei servizi ferro-gomma ed eliminando inutili, quanto dispendiose, sovrapposizioni.

Il maggior efficientamento del trasporto pubblico locale passa soprattutto attraverso un processo di industrializzazione che ancora non vediamo, mentre appaiono evidenti situazioni confliggenti, essendo gli enti territoriali contemporaneamente controllori e fornitori del servizio, in quanto generalmente azionisti unici dell'azienda fornitrice.

D'altra parte, la scarsa industrializzazione è purtroppo comun denominatore nei servizi pubblici locali a rilevanza economica.

Anche nell'igiene ambientale, infatti, riscontriamo medesime caratteristiche e problematiche, mentre l'industrializzazione è invece il passaggio fondamentale perché i rifiuti non siano più un problema da affrontare, ma una risorsa economica, valorizzando la gestione integrata, dalla raccolta allo smaltimento, in un sistema generale di tutela del territorio e dell'ambiente, capace anche di ridurre il consumo di materie prime-primarie attraverso la catena del riciclo.

Altrettanto il settore autostradale, benché contraddistinto da significativi margini economici, non si evolve in direzione dell'aumento dei servizi e dei livelli qualitativi per l'utenza né tantomeno per accrescere l'occupazione, che anzi registra una costante contrazione allo scopo di realizzare straordinari profitti.

Anche per questo settore chiediamo regole chiare, maggiore sicurezza e maggiori investimenti, non solo a salvaguardia dell'occupazione, ma per una sua equilibrata crescita e, soprattutto per una sempre maggiore informazione, assistenza e servizi all'utenza, che si evolvano rispetto alla tradizionale concezione di limitarsi a fornire un "nastro stradale".

I problemi fin qui esposti, assumono nei settori dei trasporti, logistica e servizi, ulteriori caratteristiche di forte sfruttamento e assenza di tutele, in cui il costo del lavoro, della salute e della sicurezza sono elementi continuamente soggetti al ribasso. La presenza di imprese ad alta intensità di mano d'opera è predominante, vivono di appalti e sono in forte concorrenza tra di loro, attraverso un uso esponenziale della flessibilità, di carichi di lavoro eccessivi e di lavoro nero ed irregolare.

Alla luce dei blocchi selvaggi che hanno fatto rischiare la messa in crisi di alcune grandi aziende della logistica, prodotti dall'illegalità diffusa in questo settore, è necessario, quindi, contrastare la presenza delle imprese spurie (cooperative ma non solo), con misure concrete.

Tra queste la definizione e l'applicazione di una tabella ministeriale sul costo del lavoro relativo al CCNL e l'introduzione dell'inversione contabile, attribuendo al committente il compito di versare l'IVA della ditta appaltata.

Per la logistica, così come per l'handling ed il catering aeroportuale, non è rimandabile altresì l'obbligo di applicazione del CCNL di settore, strettamente connesso all'attività oggetto dell'appalto, e l'applicazione delle specifiche clausole sociali nei cambi di gestione dei servizi.

L'unificazione dell'Europa, di cui i trasporti sono strumento fondamentale, comporta una concorrenza comunitaria che rischia di minare le condizioni delle imprese e dei lavoratori, se non si stabiliscono regole valide per tutti.

È emblematico il caso del trasporto merci in cui la libertà di esercizio dell'attività, in un mercato europeo dove esistono regole diverse e pochi controlli, sta portando alla quasi totale scomparsa di autisti italiani, soppiantati da altri comunitari dell'Est che hanno costi molto più ridotti, in nome di un cabotaggio che è tale solo di nome e non di fatto.

A ciò si aggiunge l'elaborazione di una *Direttiva della Commissione Europea*, che con ETF stiamo contrastando, tesa a peggiorare i carichi di lavoro degli autisti di camion e

pullman, con conseguenze palesi sul piano della sicurezza della circolazione e delle tutele sociali.

Sì quindi a gare europee e libertà di insediamento, ma con condizioni che impediscano la polverizzazione dell'offerta, garantiscano la trasparenza negli affidamenti e soprattutto con tutele che, per il lavoro, siano omogenee e che eliminino il dumping e la conseguente precarizzazione.

Servono pertanto regole chiare, per contrastare quanto sta già avvenendo, squilibri che determinano forti crisi industriali anche nel settore del trasporto aereo con conseguenze pesanti sul fattore lavoro, sia nelle compagnie aeree, compresa Alitalia, che nell'intero indotto dei servizi aeroportuali.

Non dimentichiamo, infatti, che il settore del trasporto aereo in Italia è particolarmente competitivo per la sua contendibilità e, se sta registrando indici di crescita importanti in termini di passeggeri e di merci, a ciò non corrisponde lo sviluppo generalizzato della redditività delle imprese.

Questo anche a causa dell'espansione delle compagnie low cost come Ryanair, alle quali si è permesso di distorcere la concorrenza attraverso vantaggi sul piano fiscale, del costo del lavoro e mediante finanziamenti pubblici, mascherati da accordi di co-marketing e, solo da poco, considerati "aiuti di Stato".

Tutto ciò con atteggiamenti permissivi di Enac e Ministeri competenti, nonostante i nostri solleciti ad intervenire. Analogamente anche da ETF avremmo voluto maggior sostegno.

La conseguenza più immediata è stata la forte problematicità per gli altri vettori, a partire da Alitalia.

La gestione commissariale di Alitalia sta ora confermando quanto da noi espresso in più di un'occasione, indicando nell'incapacità manageriale e nella commistione tra banche e politica, le ragioni primarie del dissesto, e certamente non nel costo del lavoro sul quale si sarebbe voluto scaricare le responsabilità.

Una battaglia che Uil e Uiltrasporti hanno sostenuto quasi in solitaria, determinati e convinti di essere dalla parte giusta.

Come più volte abbiamo sottolineato, Alitalia vanta l'alta professionalità dei propri dipendenti e questo, per un'azienda che offre servizi, è un valore fondamentale, come fondamentale è l'aver ristabilito un clima aziendale più disteso e relazioni industriali più corrette.

Certo questo non basta per aumentare i ricavi e recuperare quote di mercato.

Serve capacità finanziaria per nuovi investimenti sulla flotta, e serve penetrare meglio il mercato di lungo raggio, senza ridimensionare il network di medio raggio, necessario per alimentarlo.

Serve pertanto un investitore con solida capacità finanziaria e industriale nel settore e con una visione di lungo periodo, che abbia come obiettivo quello di sviluppare le potenzialità della Compagnia e del mercato italiano; certo non un soggetto con obiettivi di ridimensionarla a proprio vantaggio.

Alitalia, se ben gestita, può diventare un punto di eccellenza del Paese, un asset strategico che va salvaguardato.

Per questo abbiamo proposto e dovrebbe essere attentamente valutata l'opportunità di introdurre, accanto ad una partecipazione dello Stato, anche una forma di azionariato di minoranza da parte dei lavoratori ed un modello di *governance* duale, come già adottato da altre Compagnie di bandiera europea. Tutto ciò darebbe maggiori garanzie al sistema, all'investitore, allo Stato e ai lavoratori, in una nuova logica di responsabilizzazione condivisa.

A tratto generale serve, quindi, una profonda fase di regolazione, evitando altresì l'eccessiva stratificazione normativa che, anziché sviluppare dinamiche positive ed efficaci, spesso determina incertezza e confusione, con la conseguenza di lasciare spazi alle pratiche che eludono regole, a danno dello sviluppo equilibrato del sistema. In questo quadro rileviamo con preoccupazione il mancato ruolo delle Authority.

Nate per ovviare all'assenza di capacità della politica e degli organi di governo di invertire gli evidenti processi di destrutturazione del sistema della produzione e dei servizi, le Authority di regolazione, talvolta, invece si pongono come un ulteriore elemento di freno, piuttosto che un aiuto per il sistema ad evolvere.

Troppo spesso si dimostrano essere organismi burocratici oppure, forzando la propria autonomia di Autorità di controllo, stabiliscono regole prescindendo dalle leggi dello Stato e quindi dal Parlamento, con atteggiamenti autoreferenziali, creando confusione e maggiore incertezza nel mercato.

Così l'Authority di regolazione dei trasporti si può permettere di non dare corso immediato ad una normativa di legge che prevede una importante clausola sociale da inserire nei bandi di gara per gli affidamenti, nell'ambito del trasporto pubblico locale, di garanzia per i lavoratori e per assicurare la corretta concorrenza delle imprese.

Così come altrettanto inutili e perfino dannosi sono i tentativi della stessa Authority di estendere le proprie attribuzioni ad ambiti, come quelli portuali, dove tali prerogative e funzioni sono assegnate dalla legge al Ministero dei Trasporti. Tentativi di sovrapporsi, che hanno richiesto la pronuncia del TAR, senza una finalità chiara, se non quella di voler affermare ed estendere il proprio ruolo, sganciato dai problemi, alimentando incertezza, quando invece il sistema necessita di garanzie per gli investitori.

Anche il ruolo di Enac, a 21 anni di distanza dalla sua istituzione, va definito più chiaramente. Lo si deve fare partendo dalle sue attribuzioni del Codice della navigazione, quale unica autorità di regolamentazione tecnica, certificativa, di vigilanza e controllo per il settore dell'Aviazione Civile.

La continua crescita ed evoluzione dell'Aviazione Civile ha bisogno di regole e di controlli continui che richiedono competenza. In tal senso c'è bisogno di rafforzare Enac, superando in modo strutturale le limitazioni vigenti nell'ambito della Pubblica Amministrazione in tema di assunzioni, per non disperdere il suo patrimonio basato sull'alta professionalità del personale.

Anche la Commissione di Garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici rientra tra i soggetti istituzionali sui quali abbiamo, in molti casi, ragione di eccepire. Troppo spesso infatti essa interviene sugli effetti piuttosto che verificare le cause che hanno prodotto i conflitti che generano gli scioperi, spesso provocati per violazioni palesi dei datori di lavoro rispetto ad accordi, contratti collettivi o, peggio ancora, norme di tutela generale regolate dal nostro ordinamento.

Assistiamo altresì, a forzature che si sostituiscono unilateralmente alle prerogative delle parti sociali, investite dalle norme di legge a ricercare accordi in tema di regolamentazione del diritto di sciopero dei servizi pubblici essenziali.

Forzature come quella manifestata sul trasporto pubblico locale, alla quale stiamo reagendo anche attraverso un ricorso amministrativo.

Il diritto di sciopero spesso, quindi, viene compresso e molto spesso annullato. L'altissima proliferazione di scioperi proclamati da sigle poco rappresentative rimane comunque un problema generale che potrebbe abbassarsi se venissero applicate, anche in questo ambito, le regole sulla rappresentanza e rappresentatività, salvaguardando comunque il diritto garantito dalla Costituzione, essendo lo sciopero diritto soggettivo esercitato in forma collettiva.

In questo quadro siamo anche fortemente contrari alla valutazione della Commissione di Garanzia relativamente agli scioperi nel settore delle attività ferroviarie, laddove dispone che lo sciopero, proclamato senza il normale preavviso per gravi eventi lesivi della incolumità e della sicurezza dei lavoratori, debba essere contenuto nell'ambito di una durata simbolica.

È necessario il ridisegno, quindi, del sistema delle Authority che sovrintendono alla logistica, alla mobilità ed ai trasporti, per ridurre tentazioni autoreferenziali e per indirizzare, sempre più, le iniziative verso fasi di prevenzione delle irregolarità, di programmazione e di controllo, che realmente semplifichino e non complichino il quadro generale dei servizi.

Non si può quindi non cogliere e non fare risaltare con forza la complessità dei problemi che interessa l'evoluzione di tutto il comparto dei trasporti e delle diverse peculiarità che lo compongono.

Vanno affrontati per i prossimi quattro anni in un quadro politico ed economico, se possibile, ancor più incerto ed articolato.

Noi assicuriamo il nostro massimo impegno, ma non c'è chi non veda che una maggiore coesione e compattezza con le altre Organizzazioni Sindacali Confederali può fare la differenza tra progetti ambiziosi e reali capacità di incidere sulla complessità e rilevanza dei problemi.

Molta strada resta ancora da fare nei rapporti per superare incomprensioni e divergenze, che in modo non episodico si sono sin qui rilevate.

Noi dichiariamo la nostra disponibilità a un percorso comune che parta dal rispetto reciproco e dalla volontà di tutti di ricercare posizioni condivise.

Offriamo questo percorso alle altre Organizzazioni Sindacali Confederali, sulle singole tematiche a livello contrattuale, sulla gestione delle crisi che purtroppo si presentano con sempre maggiore frequenza e altrettanto su tematiche più generali che esigono una iniziativa comune, se si vuole avere una concreta possibilità di cambiamento.

Una di queste potrebbe essere un ridisegno dell'offerta contrattuale, rendendola più inclusiva, in quei settori dove attualmente il CCNL è applicato da una sola azienda o gruppo aziendale, peraltro unico riferimento associativo della parte datoriale che lo stipula, nel mentre le aziende concorrenti applicano altri contratti collettivi aziendali o nazionali, a loro più convenienti.

In tal senso dovremmo analizzare l'efficacia delle strategie che abbiamo sin qui percorso, ma soprattutto se lo siano in prospettiva, e valutare quanto necessario per prevenire, piuttosto che inseguire i problemi quando già si saranno manifestati in modo irreversibile.

Altrettanto per temi, come quello della sicurezza nei luoghi di lavoro, ormai una emergenza nei nostri comparti, della tutela delle differenze di genere, della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, del welfare, che rappresentano la condizione secondo la quale il maggior sviluppo della produzione è reso possibile dal benessere lavorativo.

La necessità di integrare questi temi con le altre attività aziendali, deve essere vista come un elemento intrinseco all'organizzazione delle imprese e al loro corretto funzionamento, in una logica di condivisione degli obiettivi e dei risultati tra datore di lavoro e lavoratori.

Questo presuppone partecipazione e condivisione sulle scelte tecnologiche e organizzative assunte dalle aziende, andando anche a ipotizzare forme e modalità concrete di espressione di tali fasi partecipative.

Questo può essere un ambito su cui provare a costruire una strategia comune, di lungo periodo, tra la nostra categoria e le corrispondenti di CGIL e CISL.

In una logica di pari dignità tra tutti e ben consci che, alla pari di quelli degli altri, i nostri valori, le nostre linee e la nostra storia, uniti a quello che abbiamo costruito sul piano organizzativo, costituiscono un patrimonio inestimabile per la crescita ed il futuro dei lavoratori che rappresentiamo.

D'altra parte è questa della consapevolezza, del nostro patrimonio e del nostro ruolo, la cifra che contraddistingue la UIL negli ultimi anni della sua gestione Confederale.

Negli ultimi anni la UIL, sotto la guida di *Carmelo Barbagallo*, ha espresso autorevolezza ed ha ritrovato un contatto con i lavoratori che la rendono solida e sempre più capace di affrontare i gravi problemi che abbiamo di fronte.

Un'Organizzazione riformista che, partendo dalle sue caratteristiche di laicità, ha puntato pervicacemente all'essenza dei problemi, senza visioni preconcepite o di parte, senza collateralismi o pregiudiziali contrapposizioni.

Tutto questo ha pagato in termini di ruolo nelle vertenze generali e specifiche più rilevanti che hanno attraversato il Paese ed in termini di consensi che, nonostante i periodi di forte crisi economica, ci hanno sempre visto in crescita.

Un'Organizzazione in salute quindi, che trae dalle sfide della modernità e del cambiamento, una nuova forza per proseguire e intensificare la propria iniziativa, per migliorare le condizioni dei nostri iscritti e dei lavoratori più in generale.

In questo fiume, quello della UIL, siamo noi, come Uiltrasporti, un affluente importante, sempre più significativo per la nostra portata quantitativa e qualitativa.

Siamo protagonisti e non comparse nei settori che organizziamo; da quelli più strutturati a quelli, come il multiservizi, più esposti a precarietà e non intendiamo abdicare al nostro ruolo.

Chiediamo che cessino iniziative che mettono in discussione la nostra piena, totale ed unica titolarità rappresentativa, respingendo ogni tentativo di appropriazione che continua a venire anche da altre categorie interne alla UIL.

Nel momento in cui si va alla certificazione della rappresentanza, l'immagine della Uiltrasporti e della UIL non può essere indebolita da continui tentativi di destabilizzazione.

Noi intendiamo crescere ancora, anche più di quanto siamo riusciti negli ultimi 4 anni, sulla base di condizioni organizzative sempre più efficienti e di un clima interno ormai sereno e coeso, che ha eliminato gli elementi spuri.

Sulla base di opzioni di fondo che ci sembrano particolarmente importanti, vogliamo qui evidenziare e dare enfasi come tra queste, rientri un serio impegno per l'affermazione sempre più estesa e completa di concrete politiche di genere.

Deve essere sempre viva la nostra lotta contro le discriminazioni, contro le penalizzazioni occupazionali, per una reale parità delle opportunità, di carriera, di affermazione come persona, lavoratrice e lavoratore, senza distinzione di sesso, colore della pelle o religione.

Altrettanto, misure contro le molestie e la violenza nei luoghi di lavoro devono essere sviscerate per trovare soluzioni concrete, obbligando le imprese ad adottare una politica di tolleranza zero contro ogni comportamento lesivo della dignità umana.

Questo è il nostro modello.

Un insieme di valori condivisi per meglio salvaguardare e garantire, attraverso l'azione sindacale, le condizioni che rafforzano la democrazia, lo sviluppo della società, attraverso il rispetto e la valorizzazione delle condizioni di lavoro.

Noi vogliamo essere un Sindacato che, a fronte della comunicazione affidata esclusivamente ad una rete virtuale, mette davanti la necessità di sviluppare sempre più i centri di aggregazione, di confronto nei territori e sui posti di lavoro, per dare voce e ascolto a tutte le istanze dei giovani e dei meno giovani, senza differenze e discriminazioni, accumulati dalla voglia e dall'impegno di fare qualcosa di utile per gli altri, superando quell'individualismo che sta sconvolgendo in senso negativo la nostra società.

Noi abbiamo il dovere, per il ruolo che ricopriamo e per il contributo che possiamo dare per una società e per un mondo migliore, di occuparci anche dei più deboli, anche delle persone più fragili.

Noi dobbiamo rappresentare tutte le istanze di coloro che si aspettano dal Sindacato un preciso impegno per l'affermazione di tutele e di quei diritti che, se per molti sono normali, per tanti purtroppo sono una chimera.

Dobbiamo essere noi a cercare questi lavoratori, perché, se è vero che percepiscono l'esigenza di essere rappresentati, è altrettanto vero che molti di loro, soprattutto giovanissimi, non ci conoscono o non fanno distinzioni nell'offerta sindacale.

Noi abbiamo il dovere di non cedere e, in questa epoca così tecnologica, dobbiamo provare a non perdere i valori essenziali della solidarietà, dell'impegno per il bene comune e per l'interesse generale.

Siamo una comunità, di donne e di uomini, che rivendica, come Sindacato, come UIL, il riconoscimento di un ruolo importante non solo nei confronti dei nostri iscritti ma di tutta la società.

Non possiamo e non vogliamo abdicare a questo ruolo che rivendichiamo, senza fare sconti a nessuno, alzando sempre la nostra voce, indicando le soluzioni migliori per contrastare illusioni, facilonerie o peggio ancora strategie che puntano a mortificare le condizioni del lavoro e dei lavoratori.

Difendendo l'inscindibile legame tra il nostro Paese e l'Europa.

La situazione generale non appare serena, sia sul piano economico, per la ripresa ancora troppo gracile, che politico, per il quadro incerto che è uscito dalle urne elettorali, ma questo non può trasformarsi "nell'inverno del nostro scontento", e portarci ad un ripiegamento o ad una ansiosa ricerca di posizionamento.

Niente di tutto questo. Vogliamo esercitare il nostro ruolo, forti delle nostre tradizioni, dei nostri valori, della nostra Organizzazione, della nostra solidità e coesione.

Abbiamo le condizioni per farlo, ne sentiamo soprattutto la responsabilità e intendiamo metterci tutta la nostra energia e la militanza di cui siamo capaci.

Questo è il nostro impegno, per rendere sempre più grande e forte la Uiltrasporti, per rendere sempre migliori le condizioni degli iscritti e dei lavoratori.

Grazie.

VIVA LA UIL E LA UILTRASPORTI!