

Sicuramente le tracce per il dibattito congressuale 2017 sono dense di contenuti che vanno oltre la pur importante discussione su chi assumerà la responsabilità di guida della federazione o della confederazione a più livelli , e offrono spunti di riflessione sia sulla situazione politico economica che sull'attività sindacale per i prossimi anni .

Contenuti che devono sfociare nelle politiche che dovremo realizzare perché è da questo che verremo giudicati dai nostri associati, dal mondo imprenditoriale e dalla realtà sociale e politica di cui facciamo parte.

La ns. segretaria generale Annamaria Furlan ha recentemente sottolineato come sia importante avere come obiettivo il “ritrovare il valore sociale del lavoro, è questo che rende il lavoro importante e la persona che lavora importante . Questo significa un'organizzazione più inclusiva dove i lavoratori, gli immigrati, tutti abbiano tanto protagonismo. Un' organizzazione che si apre “.

La crisi che oramai da tempo ha colpito l'Europa e in particolare l'Italia ha modificato gli equilibri nel mondo del lavoro e della società, e sicuramente le risposte non sono state quelle necessarie per risollevarsi , gli interventi devono essere mirati .

A fronte della caduta della domanda associata alla crisi è essenziale una politica volta alla redistribuzione verso le aree sociali più deboli, attraverso aumenti salariali, rafforzamento del welfare, riforme fiscali vere.

La fit insieme alla cisl insiste molto su una riforma fiscale vera e soprattutto equa, sottolineo equa, che destini risorse alle fasce più deboli e si rivolga con un'attenzione particolare al reddito da lavoro dipendente, da imprese e pensioni; tutto ciò per ridare slancio alla domanda interna e permettere una ripresa del paese.

Lo ha sottolineato anche Annamaria Furlan in una recente intervista, alla domanda: quali benefici porterà un fisco più dolce ha risposto “la busta paga dei dipendenti sarà più pesante, la pensione degli anziani anche. La loro domanda di beni e servizi s'impennerà, le imprese aumenteranno così i loro ricavi.

Un ruolo importante perché possa ripartire l'economia del nostro paese sarà quello giocato sul piano delle agevolazioni alle imprese intese come riduzione della burocratizzazione, riduzione della pressione della tassazione , contrasto ai fenomeni di illegalità che inquinano il mercato , contrasto a quelle imprese “ pirata “ nelle quali lo sfruttamento dei lavoratori è sempre più forte attraverso nuove forme di caporalato e mancata applicazione dei contratti di lavoro e dove forte è l'inserimento

della criminalità organizzata .

Quanto sopra del resto fa parte della storia della cisl e della fit che vuole un grande patto sociale che sfoci in quel principio di democrazia partecipativa alla vita economica previsto dall'art. 46 della costituzione che recita : ai fini dell'elevazione economica e sociale del lavoro e in armonia con le esigenze della produzione , la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare , nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi , alla gestione delle aziende (principio che abbiamo già messo in atto con il recente contratto enav) .

L'Europa si trova in una situazione di immobilismo dato dal sistema che la governa, dalla gestione delle politiche economiche, dalla brexit, da come si è posta rispetto al fenomeno immigrazione e profughi e dalle divisioni sulle modalità di gestione dei flussi migratori, dal crescere dei populismi e di movimenti apertamente nazionalisti contrari alla moneta unica e a possibili progetti di ulteriore integrazione.

Tutto ciò pone di fronte a una scelta: da una parte lasciare tutto com'è lasciando espandere i fenomeni sopra descritti, dall'altra ridare slancio al progetto europeo con precisi obiettivi che ridiano stabilità all'unione europea, arrivando a superare i poteri di veto dei singoli stati, le politiche protezionistiche dei singoli governi e gli egoismi nazionali.

Il nostro paese è appesantito da forti ritardi strutturali, dall'aumento delle diseguaglianze sociali e dei divari territoriali; è stretto da un lato dall'assenza di crescita e dall'altro da un alto debito pubblico.

Per capire come si pone la cisl di fronte a questo scenario è necessario che la nostra memoria torni a Giulio Pastore che nel 1948 fondò la libera confederazione generale dei lavoratori affermando la libertà e l'autonomia del sindacato da ogni appartenenza politica e confessionale; nel 1949 s'impegnò per la costituzione della federazione internazionale dei sindacati liberi (la cisl internazionale). Poi fu fondata la cisl e con la cisl il sindacato nuovo; nata in un momento segnato anch'esso da profonde diseguaglianze ma nel quale gli interlocutori istituzionali erano solidamente definiti e gli attori politici erano ben consapevoli dei loro ruoli a livello nazionale e internazionale.

Anche il mondo imprenditoriale, pur con le sue rigidità e durezza, era ben identificabile e contestabile da un sindacato scevro da ideologie, che si impegnava nella ricerca di soluzioni innovative che potessero fare da traino per tutti gli altri interlocutori. Un sindacato da sempre attento allo sviluppo delle doti e delle potenzialità delle donne e degli uomini che lo compongono attraverso la formazione.

Oggi, nell'era della globalizzazione, il sindacato deve confrontarsi con il riemergere di forme di asservimento materiale e psicologico (forse mai sopite) che tolgono dignità al lavoratore, e con sempre più forti squilibri nella redistribuzione della ricchezza.

E' in questa situazione che la Cisl, e noi come sua federazione, deve portare ai pensionati, alle lavoratrici e ai lavoratori, ai giovani il patrimonio ideale indicato dai padri fondatori: "l'adesione libera e spontanea dei lavoratori all'organizzazione sindacale e la moltiplicazione della forza organizzativa di questa".

Ciò significa libera determinazione di chi decide di associarsi perché condivide un insieme di valori che pone al centro le esigenze delle persone senza il filtro di ideologie predefinite e in autonomia dalle rappresentanze politiche.

Nel libero esercizio dell'azione sindacale non si agisce come sistema chiuso che non deve imparare dal contesto in cui opera, ma ci si pone in sintonia con la dinamica dei processi in corso, attraverso l'osservazione dei fatti e la loro lettura alla luce della propria concezione del lavoro.

Da ciò deriva che in un'organizzazione complessa e articolata quale è il sindacato non si agisce solo perché qualcuno lo chiede ma per i compiti e le responsabilità assunte per mandato o per responsabilità operative.

La tutela dei lavoratori vede quale azione primaria del sindacato la contrattazione collettiva, che in questi anni è stata messa a dura prova.

Spesso si è caratterizzata per aver dovuto far fronte a crisi aziendali, tenuta sulle condizioni di lavoro e salariali delle persone occupate, salvataggio di imprese a rischio; attività faticosa ma importante per i lavoratori coinvolti.

Sulla contrattazione è destinata a incidere sempre di più la grande trasformazione del mondo del lavoro, il sempre più alto divario tra lavori altamente qualificati e professionalizzati e occupazione con un bassissimo o addirittura assente contenuto professionale che sicuramente offrirà spazio a sfruttamento, inadeguatezze salariali, tutele assenti o ridotte notevolmente e l'aumento della competitività internazionale.

Alle pressioni politiche per un intervento legislativo calato dall'alto su contrattazione e salario minimo, intervento che sarebbe stato deleterio per la contrattazione e il lavoro nel nostro paese, il sindacato ha risposto con un documento unitario (all'inizio del 2016) attivando più tavoli di confronto tesi a riconoscere la varietà del mondo delle imprese, dei settori e delle loro rappresentanze.

Come risultato si sono avute diverse intese capaci di ridare energia alla contrattazione collettiva su due livelli; intese che devono rilanciare i

risultati contrattuali riducendo i tempi dei negoziati, estendendo la contrattazione di secondo livello.

Rimane indispensabile modernizzare la velocità e la snellezza dell'elaborazione delle piattaforme di rinnovo contrattuale e della gestione dei negoziati; bisogna superare le classiche liturgie della contrattazione che oggi risultano essere obsolete.

I dati ISTAT ci dicono che nel 2016 l'attesa media per il rinnovo dei ccnl è salita a 26,7 mesi e che la percentuale di forza lavoro in attesa di rinnovo è al 68,2 %, a partire dal settore pubblico.

In questo quadro la Cisl è convinta della necessità di strutturare e articolare il modello contrattuale basato su due livelli che non siano sovrapposti fra loro e siano orientati al massimo decentramento possibile, fermo restando che il contratto nazionale rimane un insostituibile collante nella regolazione dei settori.

Il decentramento e la prossimità sono fondamentali perché lavoratori e imprese apprezzino la contrattazione e perché questa si adatti al meglio alle tante e crescenti differenze che costituiscono oggi il mercato del lavoro.

Prossimità significa in molti casi contrattazione territoriale che meglio permette di agire nei distretti, nelle filiere anche attraverso strumenti importanti come la bilateralità.

Questa è la direzione della piattaforma unitaria confederale di gennaio che tra l'altro ha permesso di ridare slancio a temi che finora erano considerati marginali, mi riferisco al welfare contrattuale, al salario di produttività, alla formazione continua, alla flessibilità in entrata e in uscita, alle politiche attive.

Noi come fi abbiamo già fatto nostri questi temi nelle piattaforme e nei contenuti dei rinnovi contrattuali, con lo stesso impegno dobbiamo agire anche a livello di accordi di secondo livello.

Sicuramente questo deve portare in noi la consapevolezza dell'importanza delle formazione per le donne e gli uomini impegnati come operatori e delegati sindacali, per dotarli degli strumenti necessari per padroneggiare in un negoziato temi come premio di produttività, regole per un welfare integrativo o un piano di ricollocazione attiva di lavoratori in esubero.

Comunque il contratto nazionale mantiene e deve mantenere la sua funzione di fonte normativa primaria e centro regolatore comune per tutti i lavoratori del settore di riferimento; credo però sia necessaria una razionalizzazione e riduzione dei contratti nazionali che in parte costituiscono un processo di frammentazione della rappresentanza

associativa nell'impresa.

Nel contesto lavorativo del nostro paese sicuramente le risposte del governo non sono state all'altezza della situazione; penso al Jobs act che non ha portato i risultati auspicati, penso ai voucher rispetto ai quali il governo invece di mostrarsi libero da legacci di varia natura e regolamentarne l'utilizzo per evitare abusi, ha preferito cercare consenso e abolirli.

L'abolizione dei voucher è stata una mera cancellazione politica di risposta al referendum della Cgil, ma tecnicamente approssimativa in quanto non si è previsto né un regime transitorio né un'alternativa.

Adesso è necessario guardare al futuro per evitare che nel settore dei lavori occasionali ci sia un'esplosione del lavoro nero.

Il ministro Poletti ha recentemente dichiarato che l'intenzione del governo è di attivare un confronto con le parti sociali per individuare tempestivamente nuove forme di regolazione del lavoro accessorio e occasionale. Forse era meglio avviare questo percorso prima della cancellazione.

Referendum sulla responsabilità solidale negli appalti proposto dalla Cgil, che senso ha? Che senso ha un quesito referendario che si riferisce agli appalti privati e non a quelli banditi dalle pubbliche amministrazioni?

Come non rendersi conto che il vero problema è il massimo ribasso e che è necessario un cambio radicale che mutui per il sistema degli appalti privati alcuni principi degli appalti pubblici, in particolare la garanzia "definitiva"; quel meccanismo in ragione del quale per la sottoscrizione del contratto l'appaltatore deve costituire una garanzia, appunto garanzia definitiva, a sua scelta tra fidejussione o cauzione, pari al 10% dell'importo dell'appalto. A fronte di un ribasso superiore al 10% la garanzia deve aumentare in modo omogeneo con un punto percentuale di garanzia per un ogni punto percentuale di ribasso in più; oltre il 20 % per ogni punto di ribasso si prevede il doppio di percentuale di garanzia.

Quanto sopra probabilmente porterebbe un poco di ordine negli appalti privati contrastando il maggior ribasso.

Un accenno al fatto che in questi anni ci troviamo di fronte a una nuova rivoluzione industriale che lancia nuove sfide al sindacato.

Alla fine del 18° secolo abbiamo avuto la prima rivoluzione industriale con l'avvento di macchine azionate da energia meccanica e l'introduzione del vapore per il funzionamento degli stabilimenti produttivi; all'inizio del 20° secolo la seconda rivoluzione industriale con la produzione di massa e la catena di montaggio; nei primi anni 70 la 3° rivoluzione con

l'introduzione dei robot e dei computer, l'utilizzo dell'elettronica e ulteriore automazione della produzione.

Oggi e nel prossimo futuro la 4° rivoluzione industriale caratterizzata dalla connessione tra sistemi fisici e digitali, analisi complesse attraverso big data e adattamenti real – time, utilizzo di macchine interconnesse e collegate a Internet.

Novità di questa nuova rivoluzione sono robot collaborativi interconnessi e rapidamente programmabili, stampanti 3d connesse a software di sviluppo digitale, simulazioni tra macchine interconnesse per ottimizzare i processi produttivi.

Una rivoluzione di questo tipo porterà a dover ripensare il ns. fare sindacato , dovremo pensare a nuovi modelli di classificazione e di inquadramento del personale , definire le nuove professionalità , dovremo affrontare nuove tipologie di lavoro quale , ad es. lo Smart working modalità di lavoro al confine tra lavoro autonomo e lavoro subordinato . Amazon è sicuramente l'esempio eclatante di combinazione di tecnologie al lavoro (digitalizzazione, big data, internet delle cose, robotica) e di come questo può influire negativamente sui lavoratori riportando le condizioni di lavoro alla preistoria

Credo che quanto affermato da Kevin Kelly nel 2012, scrittore e cofondatore della rivista Wired , e cioè che il successo di ciascuno dipenderà da quanto ciascuno saprà interagire con la macchina vada integrato dicendo che il successo dell'innovazione tecnologica dipenderà da quanto essa sarà rispettosa dell'essere umano.

La commissione europea stima che nel settore dell'ICT (le tecnologie dell'informazione e della comunicazione) entro il 2020 verranno creati tra i 500.000 e i 700.000 posti di lavoro e sottolinea l'importanza che avrà la formazione per creare le competenze professionali necessarie.

Il tema della formazione è fortemente presente anche nel recente documento di Cgil Cisl Uil sul lavoro 4.0 , nella prima parte del testo i sindacati scrivono “ abbiamo la preoccupazione degli impatti che i processi di innovazione potranno avere sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro , ma siamo anche consapevoli che una loro gestione condivisa costituirà una opportunità che potrà far crescere la ricchezza prodotta dalle imprese , il lavoro e i salari dei lavoratori , Anche il sindacato sottolinea l'importanza della formazione , la Cisl in collaborazione con il politecnico di Milano ha avviato uno studio su industria 4.0 .

Da diverse parti è stato sottolineato come la formazione finalizzata all'innovazione tecnologica andrebbe detassata come si è fatto per la

produttività e il welfare. Non credo abbia senso pensare di tassare l'utilizzo dei robot per finanziare un reddito di cittadinanza; l'idea di un welfare fondato sul non lavoro non penso appartenga alla Cisl.

Nel documento unitario ampio spazio è dato alla contrattazione di secondo livello ed è chiaro che i due temi sono strettamente correlati, perché è nei luoghi di lavoro che verrà misurato l'impatto delle nuove tecnologie.

Ed è quindi inevitabile che la ricerca delle soluzioni passi dalla contrattazione di secondo livello.

L'anno che si è concluso dal punto di vista della contrattazione è stato un anno importante, abbiamo rinnovato molti contratti nazionali: Anas, mobilità - attività ferroviarie, igiene ambientale, autoscuole, autonoleggio, autostrade, taxi, gli accordi enav e meridiana, contratto aziendale gruppo FS.

In questi rinnovi contrattuali siamo riusciti a inserire nuove forme di Welfare a vantaggio dei lavoratori.

Credo a questo punto doveroso ringraziare, per i risultati raggiunti, i componenti la segreteria nazionale e i coordinatori nazionali per l'ottimo lavoro svolto e per aver favorito la partecipazione attiva della FIT Emilia Romagna ai tavoli di trattativa.

Per l'impegno dimostrato ringrazio anche gli amici della segreteria dell'Emilia Romagna e i coordinatori delle aree contrattuali.

Farò ora alcuni accenni ai diversi settori per poi lasciare spazio al dibattito che auspico possa essere costruttivo.

Appalti ferroviari: in questo settore, nonostante le reiterate proteste delle organizzazioni sindacali, continua il ricorso alle gare con ribassi impressionanti. Ribassi che inevitabilmente si ripercuotono sui lavoratori, in ragione di questo è stato indetto uno sciopero per il 10 aprile.

Ormai le scuse addotte dalle aziende per non applicare il contratto di riferimento del settore, e in particolare la clausola contrattuale e la clausola sociale, sono le più fantasiose. Se vergognoso è l'atteggiamento delle aziende ancor più vergognoso è il comportamento del gruppo Ferrovie dello Stato che tramite alcune sue società si disinteressa completamente delle condizioni di lavoro all'interno delle aziende in appalto, preoccupandosi solo di spendere il meno possibile.

FSI: per i lavoratori del gruppo ferrovie dello stato italiano è stato siglato il contratto aziendale; anche in questo caso è stato dato nuovo slancio al welfare aziendale e lo spazio che merita al contrasto alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro

Autostrade: siglato il rinnovo del contratto ci siamo trovati ad affrontare

una nuova sfida, diverse società autostradali hanno deciso unilateralmente di abbandonare i caselli ad elevata automazione.

Così facendo viene messa in discussione la stabilità occupazionale, la qualità del servizio offerto e la sicurezza degli utenti.

Si sono susseguiti una circolare della struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali che ha affermato chiaramente la necessità del presidio, un intervento del Tar del Lazio che ha annullato la circolare, poi a seguito di una dichiarazione unitaria di sciopero una nuova circolare che ribadisce la necessità della presenza fisica nei caselli autostradali. A tutt'oggi la questione è ancora aperta.

Trasporto merci – logistica: proseguono a ritmo serrato gli incontri per il rinnovo del ccnl. che ancora si svolgono su tavoli separati . Auspico che a breve si possa tornare a discutere ad un unico tavolo per poter arrivare alla conclusione.

In questo settore, come Fit Emilia Romagna, abbiamo realtà importanti dove la ns. presenza non è significativa come dovrebbe essere. Mi riferisco all'interporto di Bologna, all' area logistica di Piacenza, a quella di Parma. Sicuramente dobbiamo fare di più in termini di presenza tra i lavoratori.

Nel 2016 Interporto Bologna rappresenta un'area logistica intermodale con una superficie complessiva di oltre 3,7 milioni di mq. che ospita 118 imprese per un fatturato complessivo stimabile intorno agli 850-900 milioni di Euro , realizzati da 3800 addetti . I metri quadri di superfici coperte sono circa 580 mila di cui 518 mila di magazzini. L'interporto bolognese si è sviluppato nell'arco di 45 anni, dal 1971 al 2016. Il vero sviluppo dell'Interporto non è ascrivibile alla sua evoluzione dimensionale o all'ammontare di merci trasportate; alla luce dell'importanza del problema occupazionale del nostro paese il dato più interessante è sicuramente quello rappresentato dall'andamento occupazionale.

Nel periodo 2000-2015 le imprese sono passate da 75 a 113 mentre il numero degli addetti è più che raddoppiato (da 1325 a 3300 unità). Fin dai primi anni 2000 si sono insediati all'interporto i nomi più importanti del trasporto merci e logistica nazionale e internazionale (Artoni , Bartolini , Ceva , Dhl , Due Torri , Fercam , Kuehne-Nagel, Panalpina Tnt e molti altri . Negli anni recenti alcuni si sono rafforzati (Fercam , DB Schenker , e BRT (Bartolini) e sono arrivati nuovi soggetti: Admenta (multinazionale del farmaco), la piattaforma logistica del fashion E-commerce Yoox, Grandi salumifici italiani. In questi mesi entrerà in attività il secondo più grande magazzino di Natura sì e quello della ricambistica auto del gruppo Rover e Jaguar .

In ragione di questi dati è imprescindibile la ns. presenza all'interporto ed è per questo che individueremo una persona da utilizzare per l'attività quotidiana presso il ns. ufficio dell'interporto. E' inoltre importante che oltre al ns. operatore siano presenti nell'ufficio operatori cisl per offrire ai lavoratori tutti i servizi di cui necessitano: ufficio stranieri, caf , patronato (e non solo), servizi necessari per rendere maggiormente attrattiva la ns. presenza .

Altrettanto importante dare nuovo slancio al progetto “ terre di mezzo “ , nato per intercettare i numerosissimi lavoratori dei poli logistici piacentini .Finora il progetto non ha dato i risultati sperati ; proprio in ragione del fatto che è un progetto importante , e che finora non è stato gestito in maniera adeguata , ritengo che debba rientrare in un progetto più ampio , che abbracci le province di Piacenza e Parma (in ragione anche dell'avvenuta aggregazione confederale tra le due province) e sia condiviso dalle Fit territoriali . Inoltre anche la sede di terre di mezzo deve offrire ai lavoratori tutti i servizi Cisl : ad esempio caf, patronato , ufficio stranieri .

Nel settore rimangono notevoli criticità con atteggiamenti distaccati dei committenti, scorretti da parte di molte aziende appaltatrici nei confronti dei lavoratori con nuove forme di caporalato (caporalato etnico e non solo) e l'adozione di forme controllo e repressione dei dipendenti.

Dobbiamo inoltre constatare come siano stati stipulati accordi nazionali da parte di associazioni datoriali come la Fedit , che tra gli altri associa tnt - dhl – sda ecc., con organizzazioni sindacali minori a discapito delle organizzazioni confederali. Accordi che spesso sono di comodo ed estorti con azioni di forza.

Igiene ambientale : nell'ultimo anno oltre al rinnovo dei contratti fise e federambiente abbiamo ottenuto ottimi risultati nel contrasto alla non applicazione del contratto di settore negli appalti sia di Hera che di Iren . Risultati ottenuti attraverso la sottoscrizione del protocollo Atersir da parte delle segreterie confederali regionali con la collaborazione delle categorie dell'igiene ambientale, il protocollo nazionale sugli appalti sottoscritto con Hera , l'accordo sottoscritto a Parma con la cooperazione sociale che prevede attraverso un percorso di gradualità l'applicazione del ccnl fise negli appalti Iren anche da parte della cooperazione sociale .

Un accenno al Prit 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) che costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione e rappresenta un'asse strategico per lo sviluppo economico - sociale e la sostenibilità ambientale. Le politiche trasportistiche e della

mobilità sono elemento indispensabile per la capacità di stimolare investimenti, mantenere l'occupazione esistente e generarne di nuova, per migliorare la qualità della vita collettiva, il miglioramento della qualità ambientale a partire da quella dell'aria.

E' e sarà sulla mobilità collettiva, su ferro e su gomma delle persone e delle merci, che si giocheranno le condizioni di competitività e sostenibilità della nostra regione.

Tra le questioni ancora irrisolte spicca sicuramente la forte congestione del nodo stradale e autostradale bolognese; la III corsia dinamica e il casello della fiera hanno fornito sicuramente una risposta efficace al problema, ma non risolutiva. Abbandonato il progetto del passante nord, che a mio parere era la soluzione migliore del problema, si pensa di ampliare il tracciato esistente; soluzione sicuramente di maggior impatto sulla città e probabilmente anche più onerosa e di maggiore difficoltà nella realizzazione.

I processi intrapresi per modernizzare e industrializzare il tpl , riqualificare le infrastrutture e i mezzi adeguandosi agli standard europei in materia di sicurezza , confort ed emissioni per migliorare la qualità e l'efficienza delle aziende , per favorire la qualità e l'estensione dei servizi di trasporto , per migliorare le condizioni dei lavoratori rappresentano condizione essenziale per la realizzazione degli obiettivi contenuti nel PRIT 2025 e già hanno determinato nei territori della nostra regione i primi significativi risultati .

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, assegnato ad una new co costituita da Trenitalia e Tper, un significativo investimento in nuovo materiale rotabile (che dovrà essere completamente rinnovato entro il 2019) e la consegna di 24 nuovi treni entro il 2017 ha comportato nel 2016 l'aumento del 14 % del numero dei passeggeri trasportati.

La nuova giunta regionale ha scelto, in questa fase, di presidiare prevalentemente la cosiddetta "gara ferro "producendo un rallentamento del trasporto su gomma.

La scelta del nuovo management del gruppo FSI che considera essenziale per lo sviluppo del gruppo l'investimento nel trasporto su gomma e di conseguenza la partecipazione a tutte le gare che si svolgono sul territorio per l'assegnazione del servizio di tpl , costituiscono un serio pericolo per la sopravvivenza delle aziende emiliano -romagnole come si è visto recentemente nel bacino di Parma dove BUSITALIA si è agevolmente aggiudicata la gara contro l'azienda locale TEP e l'Ati costituita da TPER e SETA .

Per quanto riguarda il settore del merci – logistica è importante rafforzare il trasporto su ferro per ovviare alla congestione stradale e contribuire a un miglioramento delle condizioni ambientali del nostro territorio.

I poli logistici della nostra regione si trovano al centro dell'area geografico / produttiva di Milano, Bologna e Padova, ma nonostante questo posizionamento strategico risentono di gravi carenze infrastrutturali soprattutto sul versante del ferro.

Andando ad analizzare le singole situazioni vediamo che a Piacenza l'insediamento è diviso in quattro aree che fra di loro non sono collegate né coordinate. L'area a ridosso della città, Le Mose, è sprovvista di un proprio terminal merci e utilizza lo scalo ferroviario cittadino; è indispensabile che il previsto terminal venga realizzato in tempi brevi perché da un lato la nuova società merci del gruppo Fsi lo annovera nei quattro impianti strategici su cui ha basato la propria strategia per il rilancio del settore, dall'altro libererebbe le aree oggi occupate presso la stazione di Piacenza recuperandole ad un uso maggiormente consono ai bisogni della comunità.

A Parma /Fontevivo l'insediamento soffre della mancata realizzazione dell'ampliamento del terminal che attualmente consente l'accesso e il deflusso delle merci e dalla discussione tra il raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese e il progetto stradale della Cispadana. Dal mio punto di vista è necessario il potenziamento del ferro per uno sviluppo ordinato del territorio.

Tra le province di Reggio Emilia e Modena è necessario il completamento dello scalo merci di Marzaglia che permetterebbe il parziale superamento degli attuali scali situati nei centri cittadini; una parte dello scalo merci di Reggio Emilia verrebbe utilizzato per il collegamento allo scalo di Dinazzano.

Per quanto riguarda l'area bolognese in questi anni abbiamo avuto lo smantellamento dello scalo merci di San Donato, il più grande hub ferroviario gestito dal gruppo Fsi, e il depotenziamento sul versante del trasporto ferroviario dell'interporto di Bologna a favore di Padova e Verona. È importante la discussione sulle infrastrutture stradali e ferroviarie per evitare la sostituzione del traffico su ferro a favore di quello su gomma.

A Ravenna, nonostante rimangano carenze infrastrutturali sia del porto che del trasporto su ferro, i traffici ferroviari in partenza dal porto in questi anni sono raddoppiati per l'intervento della Regione attraverso il bonus previsto per il riequilibrio modale. Non si può però rimandare ancora

l'intervento sull'approfondimento del porto e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e viarie per aumentare le potenzialità del porto e consentire l'ulteriore sviluppo dei traffici su ferro.

In ragione di quanto sopra è evidente come sia importante lo sviluppo del trasporto su ferro per decongestionare la rete viaria e migliorare le condizioni ambientali del nostro territorio.

Per quanto riguarda gli aeroporti la nostra regione ha tre scali di interesse nazionale (Bologna, Rimini e Parma) e uno di interesse regionale (Forlì). Lo scalo bolognese ha conseguito risultati di traffico ed economici di primo piano tra gli scali italiani, quello di Rimini fatica a ripartire, quello di Parma soffre di un deficit economico mentre quello di Forlì nonostante l'assegnazione della licenza e la qualità di dotazioni strutturali e tecniche rimane chiuso.

Il Prit in scadenza non ha raggiunto gli obiettivi che si era dato per questo settore; per l'economia della regione assumono importanza tutte le strutture aeroportuali esistenti e non solo lo scalo bolognese.

Rimini per quanto riguarda il turismo, Forlì quale supporto passeggeri e merci allo scalo bolognese e centro di formazione specialistica dei lavoratori del settore, Parma come scalo merci per il Nord Italia.

Per quanto riguarda i porti nel 2016 è entrata in vigore la revisione legislativa del sistema portuale italiano fondata su:

- Riorganizzazione e razionalizzazione del sistema portuale italiano
- Riorganizzazione delle autorità portuali che diventano 15 per i 57 porti esistenti
- Razionalizzazione e semplificazione dei provvedimenti amministrativi e delle attività doganali.

Sicuramente, come detto sopra, il porto di Ravenna ha bisogno in tempi brevi dell'approfondimento del porto canale per permettere l'attracco di navi di stazza superiore ma anche che si realizzino altri interventi quali investimenti strutturali sui terminal per implementare i processi di trasformazione in loco dei prodotti sbarcati, la realizzazione della stazione marittima e un piano mirato sulle infrastrutture ferroviarie e viarie tali da consentire la corretta gestione del maggior flusso di merci nell'area portuale.

Uno sguardo alla Romagna e non solo: penso che così come è stato fatto dalla confederazione che ha sviluppato e portato a termine il progetto Cisl Romagna che ha visto accorparsi i territori di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, Cisl Emilia centrale (Modena e Reggio Emilia), l'Unione di Parma e Piacenza, quella di Bologna e Ferrara prevista prossimamente anche noi

abbiamo la necessità, pur mantenendo i segretari di presidio, di accorpate i territori.

E' l'evoluzione del mondo del lavoro che ce lo chiede: area vasta del Tpl in Romagna, igiene ambientale sviluppata da Hera dalla Romagna fino a Modena e da Iren su Reggio Emilia – Parma – Piacenza solo per fare alcuni esempi; da qui la necessità di un coordinatore e supporto delle attività delle varie Fit territoriali.

La sperimentazione di questo progetto verrà messa in atto nei prossimi mesi e spero possa portare proficui risultati per il nostro lavoro al servizio delle lavoratrici e dei lavoratori presenti sul nostro territorio,

Come non parlare di Cisl Reti, negli ultimi anni se ne è discusso molto e si era iniziato un percorso che ad oggi ha subito un rallentamento. Credo che da qui all'assemblea organizzativa ci sia il tempo per ridargli slancio e portarlo a compimento; si vedrebbero così raggruppati settori strategici dello scenario lavorativo italiano.

In chiusura, argomento ultimo della relazione ma primo per importanza, un accenno sulla violenza di genere; e lo faccio prendendo come riferimento il Piano straordinario contro la violenza disposto ai sensi del D. L. 93 del 2013 e l'Osservatorio Nazionale sul fenomeno della violenza istituito ai sensi di tale decreto legge.

CGIL, CISL e UIL hanno predisposto un documento unitario del quale riprendo alcune proposte che spero vengano accolte:

- Estendere da 3 a 6 mesi il periodo di congedo per le vittime di violenza e renderlo realmente fruibile
- Pieno riconoscimento nel sistema generale di Welfare delle donne come persone non legato esclusivamente alla presenza di figli. Nessuna donna dev'essere esclusa dal diritto di accesso a strutture pubbliche residenziali che accolgono donne che subiscono violenza, senza discriminazioni tra chi ha figli e chi non ne ha.
- Prevedere ed implementare forme di sostegno e tutela alle vittime attive / passive indirette della violenza, ovvero i minori.

Sono solo alcuni dei punti trattati dal documento unitario ma credo che sia necessario l'impegno di tutti in questa lotta di civiltà.

Chiudo con i ringraziamenti : in primis all'amico e segretario generale nazionale Antonio Piras , agli amici della segreteria nazionale e ai coordinatori nazionali delle aree contrattuali per aver accettato l'invito a partecipare ai lavori del nostro congresso , al segretario generale USR Emilia Romagna Giorgio Graziani , ai segretari di presidio per l'importante lavoro che svolgono nei territori assieme ai delegati ,

Francesca soprattutto per l'impegno che mette nel far capire a tutti di noi l'importanza della donna nella società e nel sindacato e il rispetto che merita .

