



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

## **X CONGRESSO FIT CISL FRIULI VENEZIA GIULIA**

**7 MARZO 2013**

### **RELAZIONE DELLA SEGRETERIA**

***Hotel Maria Theresia Greif  
Trieste***

## **PREMESSA**

Cari amiche ed amici, gentili ospiti, desideriamo innanzi tutto ringraziarvi, per averci onorato della vostra preziosa e gradita presenza.

I Congressi costituiscono, per noi, un'occasione speciale per analizzare e sottoporre a verifica il lavoro sino a qui svolto.

Per interrogarsi sulle coerenze circa il percorso da intraprendere e sugli obiettivi da conseguire.

Per utilizzare al meglio i nostri strumenti di analisi e di comprensione della realtà, nella quale siamo pienamente inseriti, al fine di comprendere quale deve essere il nostro ruolo per i prossimi anni.

Per focalizzare le idee sulla nostra identità, sulla nostra collocazione all'interno di un progetto confederale, sulla nostra capacità d'impegno civile, come attori protagonisti che concorrono allo sviluppo della società in senso più democratico e solidaristico.

Nel celebrare questo Congresso, portiamo a termine un intenso percorso organizzativo, iniziato a dicembre dello scorso anno.

E' stata, indubbiamente, un'esperienza entusiasmante, vivace ed estremamente positiva, che ha registrato un forte coinvolgimento degli iscritti, degli attivisti, dei rappresentanti dei lavoratori della sicurezza e delle rappresentanze sindacali unitarie, dei componenti delle nostre sezioni aziendali sindacali, di tutto il gruppo dirigente ed una presenza massiccia di giovani e donne.

E' stato un impegno organizzativo caratterizzato dalla voglia di mettersi in gioco, di essere protagonisti del cambiamento e di partecipare tutti *insieme* alle scelte democratiche della nostra Organizzazione, nella consapevolezza delle grandi e difficili sfide che ci attendono come lavoratori dei Trasporti, delle Infrastrutture e dell'Ambiente.

Siamo consci della necessità di rilanciare, diffondere e potenziare la consapevolezza che le trasformazioni, i cambiamenti, impongono non la resistenza, bensì, un veloce adeguamento culturale e comportamentale, richiedono grande disponibilità, una pazienza dinamica, che accompagni il cambiamento dello scenario e le conseguenze che ne derivano.

Questi ultimi anni, trascorsi dal precedente Congresso, sono stati anni complessi, difficili e per certi versi drammatici.

Siamo consapevoli che gli anni che abbiamo davanti, saranno portatori di un'immensa quantità di cambiamenti e trasformazioni, che stravolgeranno, più o meno gradatamente, gli assetti nei quali ci siamo riconosciuti nel passato.

Abbiamo, pertanto, la necessità d'impegnarci, con forza, per spiegarci e per spiegare il miglior modo di coniugare ciò che viviamo nell'oggi con ciò che, invece, sarà o potrà essere il nostro quotidiano dei prossimi anni.

Un impegno fortissimo che necessita di una continuità ricca di una serie di contenuti, di un bagaglio di doti, di una mentalità nuova, che possano dare significato ad una quotidianità ancorata ad una forte progettualità.

Abbiamo la necessità di conoscere di più, per capire di più, per scegliere meglio, per agire conseguentemente.

Conoscere meglio il grande scenario in cui siamo inseriti, capirne di più la complessità, le interdipendenze esistenti, le diverse conseguenze, anche sugli scenari più piccoli, quelli che appaiono meno lontani e, quindi, più tangibili e vissuti con maggiore intensità ed interesse.

Siamo entrati in una complessità di interdipendenze che è difficile districare e semplificare. Dobbiamo fare uno sforzo aggiuntivo per tenere aperta la mente a questo insieme di processi ed è essenziale interpretare le loro interazioni e retroazioni, in cui si mescolano ed interferiscono processi economici, politici, sociali, nazionali, etnici e religiosi, che tessono il nostro destino.

Questo dibattito congressuale diventa, pertanto, l'occasione per riconfermare, nel concreto delle situazioni di vita e di lavoro di quanti la nostra Organizzazione esprime e rappresenta, la scelta della tutela del lavoro e dell'innovazione che, partendo dai valori fondanti della Cisl e dal suo progetto sociale, tendono a valorizzare la "persona" nella sua interezza, la sua sicurezza sociale, l'autonomia sindacale.

## ***LA GLOBALIZZAZIONE e L'EUROPA***

Siamo consapevoli che c'è la necessità di analisi più dettagliate ed approfondite sui cambiamenti che si stanno determinando e su come mutino gli scenari del prossimo futuro e non possiamo più fare delle riflessioni attente ai

problemi del nostro Paese se non le collochiamo in un contesto mondiale ed europeo ed esaminare con attenzione ciò che muta a livello globale.

Dobbiamo riflettere su quello che potrà avvenire. Dobbiamo farlo in fretta, perché cresce la consapevolezza che, in un mondo che attraversa un mutamento epocale, il domani dipende dall'oggi.

Se è vero che, dapprima, la globalizzazione economica è stata molto positiva per centinaia di milioni di lavoratori dei Paesi in via di sviluppo, è, anche, vero che poi, ha cambiato di segno. Da crescita inarrestabile dei paesi emergenti, essa si è rivelata fragile dinanzi all'emergere di una crisi economica mondiale completamente nuova rispetto a quelle del 1907 e del 1929: una crisi con mercati aperti e con un intreccio inestricabile tra crisi finanziaria e crisi industriale.

L'assenza di un governo politico globale ha reso, infatti, i mercati, in balia dei poteri finanziari, fortemente instabili, con gravi problemi tra le aree economiche e con effetti devastanti sui mercati del lavoro dei paesi industrializzati. Gli eccessi del sistema finanziario hanno innescato meccanismi abnormi di arricchimento e distorsioni del sistema retributivo sempre più inaccettabili.

La cooperazione internazionale, in questi anni, ha prodotto scarsi risultati rispetto alla esigenza di una *governance globale*, che ristabilisca un primato della politica rispetto alla finanza. Con più realismo, con più attenzione al consenso delle democrazie nazionali, vanno definite, al livello internazionale, almeno linee guida e coordinamento essenziali per un nuovo ordinamento finanziario globale.

I Paesi europei, tra questi l'Italia, hanno un disperato bisogno di crescita ed equità e questo rinvia non solo alle politiche nazionali, ma alla crisi e all'urgenza della riforma dell'Europa come Unione.

Non ci può essere un'Europa senza passione, senza l'interiorità che sgorga dal patrimonio storico, culturale e religioso che i popoli europei hanno in comune. Un'Europa, che non diventi, anche, avventura culturale e spirituale, non riuscirà mai a plasmare il sentimento di appartenenza.

L'Europa non può continuare ad essere solo il *Fiscal Compact*, i cui vincoli vanno rispettati, comunque con rigore, dagli Stati nazionali.

In una situazione tanto drammatica sul piano economico e sociale la crescita non può essere solo affidata a riforme strutturali, a costo zero, più o meno incisive e, comunque, dagli esiti incerti nel tempo. Se gli Stati nazionali sono impegnati nel

rigore, è l'Unione che deve intestarsi le politiche della crescita, ad iniziare dal *Fondo europeo per lo sviluppo* (infrastrutture, energia, ambiente, ricerca).

Ha ragione chi osserva che non ci può essere comunità europea senza solidarietà e senza cooperazione, poiché la sola competizione non basta, esaspera le tensioni e logora i vincoli comunitari, lasciando i cittadini esausti e scettici. Anche la moneta unica potrebbe, paradossalmente, diventare un volano di vera integrazione se la si ricomprendesse come un bene comune, che non misura solo la potenza degli Stati aderenti, ma alimenta le condizioni di vita degli europei.

E' necessario un forte impulso alla realizzazione della proposta del Consiglio europeo di dicembre 2012 di portare avanti nell'area Euro l'obiettivo di quattro unioni, che si affianchino all'Unione monetaria: quella fiscale, economica, finanziaria ed infine quella politica, riconoscendo sovranità democratica al Parlamento europeo, per la Federazione degli Stati Uniti d'Europa.

Solo con questo processo si può invertire la marcia e pensare a una Europa della crescita e dello sviluppo; in grado di tutelare gli interessi dei Paesi europei, di svolgere un ruolo autorevole per gli equilibri internazionali, di salvaguardare e sviluppare, nella globalizzazione, il modello europeo di democrazia e di economia sociale di mercato, cioè dei fondamentali diritti civili e sociali della nostra civiltà.

Se occorre più Europa sul piano politico ed istituzionale, anche il sindacato europeo, la CES, deve diventare un interlocutore più credibile ed esigente con un rafforzamento di ruolo e di specifici mandati per superare gli attuali limiti del dialogo sociale e l'inconcludenza di una azione, spesso, condizionata dalle resistenze dettate da interessi nazionali e da vecchie posizioni ideologiche conflittuali fini a se stesse.

Proprio, in considerazione, del peso crescente dell'Unione Europea, basti pensare che il 72% delle leggi italiane, riguarda l'applicazione delle direttive europee, diventa sempre più necessario rafforzare la presenza e l'azione sindacale europea ed internazionale (ETF ed ITF).

### ***IL CONTESTO SOCIO – ECONOMICO – POLITICO***

Nei nostri ragionamenti non possiamo prescindere dal contesto sociale, economico, politico del nostro Paese.

Diversamente non potremmo comprendere, perché vada consolidata una cultura sindacale rinnovata e pienamente confederale, cioè capace di ricercare la risposta alla specificità, ma in un quadro di solidarietà reale.

Abbiamo di fronte un periodo, ancora più impegnativo rispetto agli anni passati, che richiederà grande capacità di orientamento, di tenuta e di direzione da parte del Sindacato, ove si consideri la gravissima situazione di crisi politica, economica e sociale da cui è necessario far uscire il nostro Paese. Anche alla luce dei recentissimi accadimenti, legati alla conclusione della consultazione elettorale.

Questi ultimi anni sono stati caratterizzati dalla rapidità e dalla profondità delle trasformazioni che hanno attraversato in modo inarrestabile ed irreversibile il mondo dell'economia, del lavoro e la stessa società.

Stiamo attraversando una recessione drammatica e senza precedenti.

Stiamo assistendo ad un continuo moltiplicarsi di crisi aziendali, all'estensione della cassa integrazione, alla messa in mobilità dei lavoratori, all'aumento della precarietà del lavoro, all'aumento della disoccupazione .

Abbiamo subito le liberalizzazioni dei mercati ed abbiamo assistito alle liberalizzazioni e privatizzazioni dei servizi, a continue disarticolazioni e riagggregazioni degli assetti delle imprese, alle delocalizzazioni nella ricerca di minori costi, alle terziarizzazioni, al ricorso sempre maggiore al lavoro flessibile, alla diffusione delle forme di esternalizzazioni.

Il tutto si è tradotto nella degenerazione del mercato: con meno salari, meno diritti, meno sindacato, meno riconoscimento sociale e con la diffusione di forme di dumping sociale a danno dei lavoratori.

Non vogliamo, certo, mettere in discussione il mercato, ma vogliamo sottolineare, che il mercato esiste in quanto esistono delle regole che lo definiscono e delle politiche che lo indirizzano, soprattutto in frangenti come questo dove l'economia e la produzione sono in fase di gravissime difficoltà.

Stiamo vivendo una crisi di valori che non ha precedenti. Gli ultimi venti anni sono stati, infatti, permeati dalla cultura dell'impunità, dalla carenza di etica, dalla diffusione del non rispetto delle regole, della cultura dell'individualismo, dell'egoismo diffuso dei più forti e garantiti, del benessere da accrescere senza alcun riferimento alla giustizia e senza considerazione per le realtà più deboli.

Abbiamo assistito ed assistiamo al rischio di un continuo e progressivo degrado della Società, della crisi delle Istituzioni, della carente volontà politica a

ripristinare il senso delle regole, del progredire della corruzione, della prevaricazione di privilegi corporativi, della disparità tra protetti ed emarginati, tra occupati e disoccupati, dello svilupparsi e consolidarsi del dominio della criminalità organizzata in sempre più ampi spazi territoriali.

Una risposta alternativa a questo sfascio è possibile se si ripristina la stagione delle responsabilità e dei doveri da compiere da parte di tutti, se, con grande urgenza, ciascuno in questo Paese si impegna a fare la sua parte, a dare la sua parte di contributo ed è impegnato nello stesso tempo a richiedere che l'altro faccia e dia la sua parte.

La democrazia vera, nell'economia come nel sociale, è la via obbligata in cui è possibile un confronto e in cui si ritrova la sintesi tra interessi contrastanti.

Ma la democrazia vera si realizza e si rafforza solo se la politica recupera il suo ruolo e le sue finalità.

La crisi ed il degrado della politica del nostro Paese (tra scandali, illegalità, demagogia, populismi e ribellismi, di una politica "spettacolo" che punta alle emotività anziché all'esercizio della razionalità), ci impone di riflettere sulla sua gravità, sull'inadeguatezza dei partiti politici a ritrovare la loro naturale funzione. Che non può essere quella dell'occupazione delle istituzioni, bensì quella di raccordo autentico con la società civile, al fine di comprenderne i bisogni e le aspettative ed individuare risposte compatibili e, comunque, rapportate ai valori di giustizia e sviluppo armonico dell'intera Società.

Abbiamo necessità di ragionare di politica per ragionare dell'uomo, della sua centralità, della sua crescita di dignità in un ambito di democrazia da difendere, consolidare ed accrescere.

La drammaticità della crisi socio-economica- politica che stiamo vivendo, con il carico di squilibri economici, sociali, politici e culturali, necessita, *appunto perché la crisi è collettiva*, dell'apporto non sostituibile del Sindacato Confederale, della Cisl in modo particolare, come strumento fondamentale del soggetto espresso dal mondo del lavoro, per la costruzione di una nuova solidarietà reale.

La Cisl in tutte le sue espressioni dovrà continuare, come ha già fatto in questi anni, a svolgere questo significativo ruolo, in grado di supportare una stagione di sfide cruciali in cui ciascuno dovrà assolvere al dovere delle proprie responsabilità.

Abbiamo il dovere di riattivare fiducia, impegno, speranza, oltre che stimoli e contributi, attorno alla politica ed al suo rigenerarsi, alle istituzioni ed al loro

riformarsi. Perché come osserva il teologo *Piero Coda* “..l'assenza di speranza per un individuo, come per una società è il sintomo più prossimo alla morte biologica e spirituale..”.

Dobbiamo impegnarci *insieme* a tutti i protagonisti della realtà economica, sociale e politica per esigere una politica che confermi scelte serie coraggiose. A partire dalla riforma delle legge elettorale, dalla riforma del fisco, dalla revisione del titolo V della Costituzione, dalle riforme strutturali nei servizi pubblici ....

Abbiamo tutti, parti sociali, parti datoriali e, soprattutto, la Politica, il dovere di promuovere *insieme* scelte che accrescano la produttività del “sistema paese” : efficienza delle amministrazioni e dei servizi pubblici, rimozione delle forme di criminalità organizzata, investimenti nelle infrastrutture materiali ed immateriali, investimenti in innovazione, ricerca e formazione, investimenti nei trasporti, investimenti nell’ambiente, investimenti nella tutela della salute e sicurezza ... .

### **TRASPORTI INFRASTRUTTURE ED AMBIENTE**

Una delle leve strategiche per far ripartire l'economia del nostro Paese è costituita dalle infrastrutture e dai trasporti.

Da anni come Parti Sociali lamentiamo l'assenza di una seria politica integrata dei trasporti e delle infrastrutture a livello nazionale, la mancanza di programmazione pubblica e d'analisi della mobilità in una visione sistemica di tutte le sue componenti, per cambiare strutturalmente la situazione di disequilibrio tra le varie modalità di trasporto e per rilanciare quelle collettive nella mobilità locale delle persone (basti pensare, in tal senso, che in nessun programma dei vari schieramenti politici, nella recente campagna elettorale, vi erano significativi riferimenti a politiche di trasporti ed infrastrutture).

Come Cisl, in particolare, abbiamo sempre evidenziato che i trasporti e le infrastrutture costituiscono una priorità indispensabile nelle politiche di sviluppo industriale e di rilancio produttivo sia del Paese che della nostra Regione. Ritenendo che debbano essere tali da rispondere in maniera efficace alle esigenze del mondo produttivo ed ai bisogni della popolazione ed essere in grado di ridurre l'impatto ambientale della mobilità e garantire maggiore vivibilità e qualità della vita.

L'obiettivo dell'Unione Europea rimane, ancora oggi, sempre il medesimo : creare una politica europea dei trasporti sostenibile attraverso sistemi di trasporto più efficaci ed efficienti, che rispondano alle esigenze della Società.

Nelle politiche comunitarie il sistema infrastrutturale è ritenuto centrale, sia per la chiara funzione di volano per la competitività e lo sviluppo economico, fungendo, anche, da potente catalizzatore di investimenti pubblici e privati, sia perché costituisce una rete fondamentale nell'ottica della coesione e dell'integrazione tra i Paesi membri.

Come, del resto, risulta vitale, che, nella programmazione politica dei trasporti e delle infrastrutture, debbano essere perseguiti gli obiettivi di efficienza, sicurezza e sostenibilità.

Sono questi, infatti, i requisiti che consentono sia di migliorare la qualità della vita dei cittadini, in riferimento ad una delle funzioni fondamentali, quella di muoversi dai luoghi di residenza a quelli di lavoro, di servizio, di studio, di svago, sia di permettere alle imprese di assicurare la circolazione delle merci in condizioni di economicità di gestione, di sicurezza del lavoro e di rispetto dell'ambiente.

Diventa, pertanto, necessario porre a fondamento di ogni elaborazione programmatica, riguardante i trasporti e le infrastrutture, il concetto di *mobilità*, che rappresenta, sempre più, una delle funzioni vitali della Società contemporanea.

Infatti, è la mobilità, intesa come esigenza di muoversi nello spazio delle persone e delle cose, la categoria che determina da parte di cittadini ed imprese la domanda di servizi da soddisfare.

Ed è la mobilità, intesa, come capacità di muoversi nello spazio delle persone e delle cose, la categoria sulla quale va costruita, da parte dei diversi operatori, l'offerta in grado di soddisfarla.

Da ciò discende l'importanza strategica, nell'elaborazione programmatica riguardante trasporti ed infrastrutture, di porre in essere la necessaria sequenza di atti, quali la "previsione della mobilità", la "pianificazione dei sistemi dei trasporti" e la "programmazione delle infrastrutture e dei servizi", e risulta vitale legiferare ed assumere decisioni su tali materie.

Risulta fondamentale la necessità di uno stretto coordinamento tra politica dei trasporti e realizzazione delle infrastrutture e politiche ambientali, non solo perché su alcuni terreni il rapporto è di causa-effetto, ma, anche, perché, su quello dell'impatto ambientale prodotto dalla realizzazione di nuove infrastrutture, è necessario passare

dalla logica dell'apposizione del vincolo a posteriori a quella del pieno coinvolgimento ex ante delle componenti ambientali nella pianificazione e progettazione di quelle infrastrutture.

Risulta necessario un raccordo politico – amministrativo tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti ai vari livelli territoriali, che si deve concretizzare in un rapporto di collaborazione costruttiva e continua.

Risulta vitale l'analisi della mobilità in una visione sistemica di tutte le sue componenti, da cui far derivare l'insieme di priorità per la realizzazione di servizi ed infrastrutture.

Siamo consapevoli che la mobilità nel nostro Paese è stata fortemente condizionata, in primis, dall'assenza di serie e profonde scelte politiche (da parte di tutti i Governi che si sono succeduti negli ultimi decenni), ma anche da deficit dell'insieme d'infrastrutture e servizi che di fatto hanno, sino ad ora, frenato lo sviluppo delle infrastrutture e dei tracciati (il nostro Paese risulta essere, nell'ambito dell'Europa, molto arretrato in opere infrastrutturali stradali, ferroviarie, portuali, ma anche in infrastrutture ambientali).

Questa condizione di deficit infrastrutturale, in presenza di un costante aumento della domanda di mobilità di persone e merci, ha progressivamente depresso l'efficienza e la qualità dei servizi.

Ma proprio a motivo di queste maggiori difficoltà la strada da perseguire non può che essere quella di affrontare l'intera problematica in un quadro sistemico e d'integrazione.

La condizione prima per dare efficienza al nostro sistema di trasporto, in accordo con il concetto di inter-modalità, sul quale continuamente insiste la Comunità Europea, si traduce nell'integrazione tra i diversi modi di trasporto, attraverso interventi finalizzati alla creazione di cerniere di scambio, che consentano di spostarsi con facilità dalla ferrovia, alle strade, alle linee aeree, alle vie del mare. Nell'integrazione tra le reti di mobilità interne e quelle degli altri Paesi, ciò significa massima attenzione alle reti Ten-T ed a quella immensa rete a scala mondiale rappresentata dalle vie del mare. Nell'integrazione tra livelli per garantire sia le migliori e più rapide connessioni per le lunghe percorrenze, sia la mobilità di breve e media percorrenza.

Vi è la necessità, sostenuta dalla Comunità Europea, di spostare quante più quote possibili di traffico merci dalle strade su rotaia e sulle vie del mare.

Siamo, infatti, il Paese, dove la quota di trasporto su strada è fra le più alte d'Europa : il 91% (solo il 9% su rotaia, lo 0,1% su acqua), contro il 60% dell'Austria, il 67% della Germania, l'81% della Francia. Significa, per il nostro Paese, stare 15 punti percentuali sopra la media europea, che è del 76%.

Drammatico, se si calcola che un drastico spostamento di traffico merci dalla gomma al ferro porterebbe al nostro Paese un risparmio di 3 miliardi di euro l'anno in costi ambientali.

Nel contesto europeo s'inserisce anche il Friuli Venezia Giulia.

Per la sua posizione geografica la Regione è naturalmente favorita nelle interazioni con i Paesi dell'Europa Centro Orientale (Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Serbia, Montenegro, Bosnia Erzegovina, Croazia e Slovenia). L'attenzione su quest'area di mercato è giustificata, sia dagli storici legami commerciali che queste aree hanno da secoli intrattenuto con la nostra Regione, sia dalle potenzialità che questi Paesi hanno in una prospettiva di medio – lungo termine.

Per la sua dotazione infrastrutturale (tre porti, un aeroporto, un interporto, due autoporti ed un complesso sistema di infrastrutture lineari, da implementare e completare), la Regione è interessata, già da tempo, da un notevole aumento del traffico di persone e, soprattutto, di merci.

Rispetto alla panoramica generale, la nostra Regione è passata da una situazione, in cui risultava compressa tra blocchi contrapposti e, rispetto a questi, in una posizione totalmente marginale, ad una posizione potenzialmente baricentrica, prospettandone un ruolo di piattaforma di interscambio e crocevia di transito da e per le primarie direttrici lungo le quali si snodano le principali infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale.

Rispetto a tale situazione, risulta evidente la necessità di una politica del settore dei trasporti e delle infrastrutture *lungimirante*, in grado di cogliere le opportunità e produrre esiti concreti in tempi definiti.

Non è, infatti, casuale che le Istituzioni Comunitarie attribuiscono così tanta importanza alle azioni infrastrutturali che qui vengono programmate e che qui verranno realizzate : il corridoio ferroviario V, il corridoio Adriatico – Baltico, il Polo intermodale dell'aeroporto regionale, lo sviluppo delle rete autostradale, la portualità.

Risulta vitale, quindi, la creazione di un sistema integrato infrastrutturale e logistico che possa sfruttare la posizione baricentrica del nostro territorio regionale: la

Regione Friuli Venezia Giulia quale naturale piattaforma logistica al centro dell'Europa.

Ci sembra doveroso sottolineare che, rispetto al passato, a decorre dal 2008 abbiamo registrato una nuova presa di coscienza ed una visione sistemica (a partire dall'elaborazione di un piano regionale sistemico ed integrato delle infrastrutture e della mobilità delle merci e delle persone), da parte della Politica Regionale, nei confronti della questione infrastrutture e trasporti e la lungimiranza di ritenerla leva indispensabile e fondamentale per il rilancio della nostra Regione.

Abbiamo apprezzato la volontà e la ricerca di dialogo e confronto (anche se, ad onor del vero, in molti casi sollecitato dalle parti sociali) che ci sono stati manifestati in questi anni.

Abbiamo condiviso ed apprezzato che le risorse economiche destinate alle infrastrutture ed al comparto del trasporto pubblico locale e regionale abbiano rappresentato, nelle Leggi finanziarie regionali sino al 2012, il secondo pilastro del bilancio regionale dopo la sanità.

Proprio, in virtù di ciò, non abbiamo condiviso l'impostazione dei tagli alle infrastrutture ed al trasporto pubblico locale su gomma, contenuti nella Legge finanziaria regionale del 2013 (il trasporto pubblico locale e regionale costituisce un elemento fondamentale della cerniera socio-produttiva del Paese e le infrastrutture rappresentano un formidabile volano di ripresa economica). Pur apprezzando lo sforzo di recuperare risorse aggiuntive che di fatto hanno, poi, ridotto i tagli iniziali.

Indubbiamente molto lavoro è stato fatto, ma ne rimane, ancora, molto da fare, ed è innegabile che, sempre di più, saremo di fronte alla diminuzione delle risorse finanziarie a disposizione delle amministrazioni pubbliche e dei vincoli di bilancio che queste saranno chiamate a fronteggiare.

Diventa, pertanto, necessario, in una fase di grave crisi economica e di scarse disponibilità finanziarie, essere capaci di scegliere le priorità, di fare una programmazione attenta, ragionare in una logica di sistema, far compiere quel salto di qualità che diventa un valore aggiunto per il sistema produttivo della nostra Regione e per il Paese intero.

Per questo la strada da perseguire non può che essere quella di affrontare l'intera problematica con una strategia sistemica e le soluzioni si possono trovare solo attraverso un gioco di squadra.

Siamo, pertanto, convinti, della necessità di dover contribuire e concorrere tutti *insieme* (politica, imprese e parti sociali), al rilancio del ruolo delle infrastrutture e dei trasporti nella nostra Regione.

In tal senso siamo ad indicare alcune delle nostre priorità.

Nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale: auspichiamo, innanzi tutto, di essere pienamente coinvolti in una riflessione seria ed approfondita, sui contenuti del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale e sui tempi e modalità delle gare ad evidenza pubblica per gli affidi del trasporto regionale su gomma e ferro, previste per l'anno 2015. Riteniamo che debba essere risolta la stabilizzazione delle risorse assegnate per la produzione che viene richiesta. Reputiamo che sia necessario favorire e sostenere, anche con opportuni e mirati incentivi, una profonda revisione del sistema delle imprese, una loro integrazione che ne comporti un generale rafforzamento (sia nell'ambito del ferro che della gomma). La situazione in essere, infatti, se non rapidamente ed opportunamente corretta, lascia facilmente prefigurare una occupazione del mercato italiano e regionale da parte delle grandi imprese straniere. Riteniamo importante, inoltre, la costituzione dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti, con funzioni di monitoraggio sulle trasformazioni del comparto, sul sistema del trasporto pubblico locale e regionale, di garanzia della dinamicità del Piano Regionale dei Trasporti, di definizione degli standard qualitativi, quantitativi, ambientali, di equa distribuzione sul territorio.

Nell'ambito del Trasporto merci, dell'intermodalità e logistica: reputiamo necessario che vengano programmate ed intensificate azioni volte al rafforzamento dell'integrazione tra i diversi modi (ferro, strada, mare) e tra i diversi servizi ed al riordino della logistica regionale intervenendo sia sul piano dei servizi di linea che su quello dei servizi di nodo.

Riteniamo indispensabile una duplice azione volta al sostegno finanziario alle imprese che operano nel combinato ferroviario e marittimo e ad una sempre maggiore integrazione e sinergia tra i porti (Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro), gli interporti, i collegamenti tra porti e retroporti ed i centri intermodali a servizio dei distretti industriali e delle catene logistiche connesse al trasferimento delle merci dalla produzione al consumo.

Da anni, ormai, stiamo lamentando il progressivo e costante abbandono, da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, del nostro territorio, con il conseguente progressivo e costante depotenziamento della rete ferroviaria, soprattutto per quanto

riguarda i collegamenti ferroviari con porti, interporti, consorzi industriali e singole aziende. Ciò comporta un generale arretramento delle merci trasportate via ferrovia ed il conseguente aumento del trasporto su gomma. Puntare su uno sviluppo del trasporto ferroviario significa decongestionare le arterie stradali e autostradali che oggi rappresentano un grave handicap per il sistema industriale regionale in termini di tempi e di costi, tale da mettere, molte volte, fuori mercato il nostro sistema produttivo. Riteniamo che il ruolo della Società Cargo del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia, ancora, strategico agli interessi nazionali essendo l'unica Azienda in grado di competere con i grandi operatori internazionali. Da ciò discende la necessità di una revisione della sua strategia commerciale, rilanciando la sua presenza sul territorio, anche in sinergia con altri operatori nazionali, e mettendosi al servizio del sistema produttivo regionale.

Reputiamo, altresì, necessario sviluppare la rete delle Autostrade del mare (esse costituiscono, infatti, una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale, consentendo il trasporto on board di camion, container e automezzi), al fine di ridurre la componente stradale ed integrare la ferrovia, con il vantaggio di positive ricadute sulla mobilità sostenibile ed importanti effetti su economia ed occupazione.

Riteniamo, altresì, indispensabile investire, rafforzare e sviluppare il cargo aereo.

Crediamo che la piattaforma logistica regionale debba essere costituita come l'insieme dei nodi logistici e portuali regionali, che opportunamente integrati e coordinati, dovranno dare vita ad un Sistema dei Trasporti inteso come un *unicum* di reti, infrastrutture ed offerta di servizi, sostenibile dal punto di vista ambientale.

Da ciò discende la necessità di prevedere, da parte della Regione, l'istituzione di una Cabina di Regia, intesa come "centro di competenza logistica".

Nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie: crediamo che lo scalo di Cervignano, gli impianti di Villa Opicina, di Trieste Campo Marzio, il raddoppio della linea Cervignano – Udine, il passante di Udine, il potenziamento di Bivio San Polo siano elementi infrastrutturali essenziali per cogliere le potenzialità legate ai due importanti corridoi europei, l'Adriatico – Baltico e il Lisbona Kiev, che attraversano la nostra Regione, che andrebbero rafforzati, invece che depotenziati.

Riteniamo, inoltre, opportuno che vadano implementati sistemi di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, e che vadano verificati e valorizzati gli interventi

sulle linee storiche, anche, a seguito dell'attivazione delle tratte alta velocità/alta capacità.

Nell'ambito delle Infrastrutture Stradali evidenziamo, innanzi tutto, che nella nostra Regione vi è un'eccessiva frammentazione di diversi livelli di gestione della rete viaria. La rete autostradale è affidata in concessione rispettivamente alle Società Autovie Venete ed Autostrade per l'Italia, quella statale è affidata alla Società Anas, quella regionale alla Società Friuli Venezia Giulia. Vi sono poi le singole Province che gestiscono ed amministrano la propria rete viaria e le 218 amministrazioni comunali che hanno competenza sulla viabilità minore.

Riteniamo che questa estrema frammentazione, incapace di generare una strategia unica, generi innegabili diseconomie e difficoltà operative, che non possiamo più permetterci.

Da tempo, come Cisl, sosteniamo la necessità di maggiori sinergie ed aggregazioni societarie tra i soggetti che operano sulle reti viarie. Al fine di rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello regionale, provinciale e comunale. Per essere in grado di rispondere alle esigenze di soddisfare gli obiettivi della sicurezza della circolazione, di un'efficiente sorveglianza stradale, della tutela del patrimonio stradale, della regolarità e continuità del servizio stradale, del contenimento dell'impatto ambientale derivante dal traffico, attraverso la creazione di nuove opere, il miglioramento ed il mantenimento dei livelli d'efficienza delle infrastrutture.

Nell'ambito del Trasporto Aereo abbiamo giudicato positivamente il percorso, svolto dalla Regione, sia di rilancio dell'aeroporto, sia della necessità di perseguire un'alleanza strategica per sviluppare sinergie con altri scali. Auspichiamo, tuttavia, di essere pienamente coinvolti in una riflessione seria ed approfondita, sui contenuti sui tempi e modalità di realizzazione di queste future alleanze.

Riteniamo che, nell'ambito delle politiche ambientali ed in particolare dell'igiene ambientale, vi sia stata una totale assenza di analisi, programmazione e scelte sistemiche, sia a livello nazionale che a livello regionale (emblematico il fatto che, nell'ambito della legislatura, si siano alternati tre diversi assessori).

Crediamo che sia fondamentale un riequilibrio degli investimenti verso l'ambiente, dagli eco-sistemi produttivi, al ciclo dei rifiuti, dalla riduzione delle emissioni inquinanti, all'ammodernamento delle imprese. Ancora di più se agganciati ad una azione politica organica e ad interventi in chiave industriale.

In tal senso abbiamo guardato con favore alla fusione per incorporazione della holding di Acegas – Aps in Hera ed esprimiamo un forte apprezzamento per il Protocollo d'intesa siglato nei giorni scorsi (28 febbraio 2013) tra le Confederazioni Nazionali e gli Enti Locali interessati.

Il ciclo dei rifiuti sarà sempre più cruciale per un'ampia trasformazione della qualità della vita e dell'intera struttura sociale italiana. L'emergenza rifiuti non può essere una condanna definitiva per l'Italia. Diventa, pertanto, necessario intraprendere la strada della gestione sostenibile, definire al meglio le regole del gioco, replicare le migliori pratiche sulla raccolta differenziata e sulla prevenzione (già attuate ma poco diffuse) e, parallelamente, costruire impianti per il recupero ed il trattamento dei rifiuti.

### **CONTRATTAZIONE E RELAZIONI INDUSTRIALI**

Nel complesso scenario economico e sociale che abbiamo di fronte, riteniamo fondamentale e strategica l'elaborazione sul piano culturale, economico e sociale di un *“nuovo umanesimo del lavoro”*, fondato sull'etica della responsabilità e dell'impegno di ogni persona nel proprio lavoro, sulla priorità assoluta che la sicurezza e la salute siano sempre salvaguardate attraverso la prevenzione e la tutela, sull'esercizio attivo dei diritti contrattuali e delle tutele sociali per i lavoratori, sulla cultura della partecipazione dei lavoratori nell'impresa in cui operano.

E' necessario ritrovare il senso del lavoro nella sua dimensione personale e collettiva, il fondamento dell'eticità dell'impresa, di una nuova coesione sociale.

Va riaffermato chiaramente che non è il profitto da solo (e chi lo persegue) a regolare il corso dell'economia ed il futuro sociale di un paese.

Diventa, perciò, indispensabile completare la riforma del modello di relazioni industriali, avviato dagli accordi del 2009, dall'accordo con Confindustria del 2011, dal recente accordo sulla produttività, per la necessaria evoluzione di un sistema di relazioni industriali moderno, più dinamico e flessibile e di natura partecipativa e responsabile.

Da parte nostra vi è la ferma volontà di essere costruttivi e propositivi, ma, certamente, non disponibili a cedere nulla rispetto al mancato apporto di tutte le parti alla costruzione di una nuova fase di democrazia economica che veda la pari dignità di tutti i soggetti protagonisti.

Negli ultimi tempi, invece, abbiamo registrato continue fughe in avanti, da parte di molte imprese, in materie di ricorso agli ammortizzatori sociali, modifiche organizzative, chiusure d'impianti, utilizzo del personale, esternalizzazioni d'attività, ecc.. . La scelta di agire sul lavoro, senza colloquiare con quanti lo esercitano e con quanti lo rappresentano, rischia di disperdere e frantumare quel senso d'appartenenza che costituisce, invece, per le imprese un valore aggiunto.

Il contesto economico con cui dobbiamo confrontarci rende ancora più urgente l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano.

La valorizzazione del capitale umano è la via maestra di una sempre maggiore competitività delle nostre aziende e del sistema delle infrastrutture, dei trasporti e dell'ambiente.

Il futuro di questi comparti, a nostro avviso, ha bisogno di personale qualificato, che possa avere accesso a percorsi formativi mirati, di personale motivato in grado di attivare processi di identificazione con la propria impresa e che sia messo nella condizione di operare in un contesto corretto e concordato di tutele armonizzate all'interno di un quadro di diritti, doveri e responsabilità.

Il comparto delle infrastrutture, dei trasporti e dell'ambiente, come previsto, dagli Accordi Interconfederali, necessita di un sistema contrattuale moderno, improntato sul modello partecipativo, concertativo, bilaterale, idoneo a tutelare i lavoratori ed offrire certezze alle Aziende, capaci di dare risposte tempestive ed adeguate alle esigenze dettate dall'evoluzione del mercato, anche in relazione ai processi competitivi imposti dall'Unione Europea e dalla legislazione vigente.

C'è necessità di una contrattualità su due livelli all'interno di un sistema di relazioni sindacali strutturato a partire da regole e procedure certe per il governo del sistema nel suo complesso.

Fare un salto di qualità significa costruire un nuovo sistema di relazioni sindacali a partire proprio dagli assetti contrattuali: il contratto di settore e la regolamentazione della contrattazione decentrata.

Occorre, innanzi tutto, completare rapidamente il percorso negoziale del Contratto Unico della Mobilità, della Viabilità, del Trasporto Aereo, della Logistica e del Trasporto Merci, dell'Igiene Ambientale .... .

C'è la necessità di unificare i contratti nazionali il più possibile, ma, anche, di trovare un nuovo equilibrio tra il livello nazionale e quello di secondo livello.

Riteniamo che il contratto nazionale dovrà costituire la base minima ed un vincolo esigibile per tutte le Aziende che operano in questi comparti.

Va sviluppato e maggiormente rafforzato il secondo livello contrattuale, per assicurare una più ampia tutela generale ed il riconoscimento delle specificità aziendali e di territorio (ove è possibile realizzare uno scambio virtuoso tra produttività e salari).

La contrattazione decentrata dovrà essere sviluppata, in particolare, in materie come l'innovazione tecnologica, gli assetti societari, l'organizzazione del lavoro, il salario legato alla produttività, all'efficienza, alla redditività, alla qualità.

C'è la necessità di sviluppare e costruire, verso obiettivi d'eccellenza, sedi e strumenti bilaterali capaci di offrire servizi, prestazioni ai lavoratori ed alle imprese.

Le formule e le soluzioni della bilateralità, regolata dalla contrattazione, devono costituire una risposta vincente, non solo, ai problemi delle relazioni industriali del comparto delle infrastrutture, dei trasporti e dell'ambiente, ma, anche, ad altre tematiche quali, i fondi pensionistici, i compiti in materia di sicurezza, gli ammortizzatori sociali, i fondi di sostegno al reddito, l'integrazione sanitaria, la formazione del personale.

## ***FORMAZIONE ED INFORMAZIONE***

Dobbiamo essere tutti consapevoli che, senza innovazione, senza qualità della conoscenza e senza una cultura diffusa, il nostro Paese si ferma e arretra.

La ricerca, l'istruzione e la formazione sono componenti essenziali di quel capitale sociale che è, al tempo stesso, fattore di crescita e sviluppo, condizione per entrare nella vita attiva del lavoro, sostegno essenziale per la competitività delle imprese attraverso l'innovazione e la qualità del lavoro.

Le riforme introdotte e le profonde trasformazioni costituzionali, istituzionali, culturali ed organizzative introdotte nel Paese e nel mondo, impongono una nuova cultura e centralità della formazione, ove l'orientamento rappresenta il "collante pedagogico" tra la formazione stessa ed il mondo del lavoro.

Nella nostra società è, dunque, più che mai necessario stimolare l'investimento nella formazione continua delle risorse umane, quale fattore di successo umano e professionale.

La formazione professionale deve divenire di importanza strategica per soddisfare le nuove esigenze del mercato in termini di economia sociale e di gestione delle risorse umane. Nel mercato del lavoro odierno risultano vitali, infatti, le capacità di apprendere migliorando le proprie competenze, al fine di mantenersi aggiornati e per essere in grado, addirittura, di anticipare i cambiamenti.

Da ciò discende la necessità che le dinamiche dei processi formativi debbano essere collegate alle reali esigenze del sistema sociale e produttivo, alla domanda di competizione e di partecipazione dei giovani, dei lavoratori e lavoratrici e delle imprese, valorizzando il ruolo attivo e responsabile delle parti sociali (in sede di gestione della formazione professionale continua).

Riteniamo che, anche, all'interno della nostra Organizzazione risulti essere, sempre più, strategico e cruciale il valore della formazione continua, per acquisire competenze da spendere nell'attività sindacale, per rafforzare la propria identità, per rispondere ai bisogni formativi espressi dalle continue e profonde innovazioni e dalle dinamiche del mercato del lavoro e per rendere più efficace, efficiente e produttiva una politica dei quadri finalizzata, anche, alla selezione ed al rinnovo del gruppo dirigente.

Sottolineiamo, inoltre, la necessità e l'importanza dell'informazione, che deve essere tempestiva, continua, capillare e che deve essere tale da tener conto delle nuove esigenze del lavoro e delle trasformazioni in atto nel mercato della comunicazione.

La società di oggi è una società basata sull'informazione ed è l'informazione stessa che, oggi, è resa fruibile con ogni mezzo.

Diventa, pertanto, importante trovare forme e modalità di "fare rete" per far crescere la conoscenza delle iniziative e, soprattutto, la loro diffusione nell'intera Organizzazione, al fine di cogliere il valore aggiunto che ne può derivare e per sviluppare il senso d'appartenenza e la percezione dell'identità della Cisl fuori e dentro di essa.

## **GIOVANI E DONNE**

Senza dubbio i soggetti più colpiti dalla rapidità e continuità delle trasformazioni in atto e da questa drammatica situazione economica e sociale sono i giovani e le donne.

La disoccupazione dei giovani e delle donne è gravissima, con problemi, oggi ed in prospettiva, molto seri per la tenuta della coesione sociale.

Secondo l'ultimo rapporto Ocse il nostro Paese si colloca al trentaduesimo posto nella classifica della presenza delle donne nel lavoro (peggio di noi solo Turchia e Messico), il 51% contro il 65 % della media Ocse.

Sempre secondo l'Ocse aumentando la presenza delle donne nel lavoro si accrescerebbe il Pil procapite italiano di un punto percentuale l'anno.

Pertanto, per noi, deve rappresentare un'opportunità combattere la disoccupazione femminile e diventa necessario individuare nuove strategie per facilitare l'accesso delle donne al mercato del lavoro.

La difficile situazione occupazionale dei giovani nel nuovo mercato del lavoro pone, anche, al Sindacato sfide inedite. Ci viene richiesto un grande impegno volto sia ad offrire un'offerta sindacale diversa e più evoluta, a partire dalla ridefinizione della tutela contrattuale, sia ad avere l'assillo costante di fare il possibile per diminuire il tasso di disoccupazione giovanile.

Abbiamo il dovere di dare a giovani e donne dei segnali concreti, che devono andare oltre la precarietà, la discriminazione, l'arbitrarietà.

L'efficacia delle politiche per lo sviluppo si misura, anche, rispetto alla capacità di valorizzare giovani e donne, fornendo loro pieno accesso al lavoro, ai servizi ed alle risorse economiche del paese.

Anche al nostro interno dobbiamo impegnarci, sempre più, in una visione politica tesa a rafforzare e sostenere "giovani" e "donne", fornendo loro opportunità concrete di partecipazione ed impegno (presenza nei direttivi, nei consigli generali, nelle segreterie ...) alla vita dell'Organizzazione. Diversamente tutti i *semi piantati* (attraverso tutto il lavoro di questi anni: il Progetto Giovani Fit, i progetti formativi nazionali e territoriali ...) finirebbero per non *generare frutti*. In tal senso citiamo, perché ci sembrano di un'attualità straordinaria, alcuni versi tratti da "Etica e Politica" di Plutarco: " ... *non tutte le piante sono disposte ad accettare e sostenere una vite che si attorcigli loro intorno e, in qualche caso, arrivano addirittura a soffocarla e a stroncarne la crescita: così nelle città, chi non ha di mira il bene, ma solo gli onori ed il potere, non lascia ai giovani ed alle donne le occasioni per mettersi in luce e, quasi si vedesse sottrarre il cibo della gloria, li schiaccia sotto il peso della gelosia e li fa avvizzire ...*".

## **L'ORGANIZZAZIONE**

Ci appare chiaro che, per promuovere politiche di sviluppo nell'ambito dei trasporti, infrastrutture ed ambiente, è necessario che ci sia una Federazione forte, tale da svolgere fino in fondo il proprio ruolo di soggetto politico per le condizioni in cui versa il Paese, per dare respiro, obiettivi forti e coerenza alla nostra attività contrattuale, per ampliare l'area d'influenza del sindacalismo confederale.

Lo sviluppo di una forte Federazione, coesa al proprio interno, rappresenta la nostra possibilità di crescere, di stare al passo con i tempi, d'essere a pieno titolo quel sindacato confederale che riesce a tenere insieme la crescita del lavoro e lo sviluppo delle imprese e del Paese. Diventano, pertanto, necessari gli adeguamenti organizzativi e programmatici.

Non possiamo criticare gli altri e chiedere loro di cambiare se noi per primi non tentiamo di cambiare.

In tal senso abbiamo condiviso la riorganizzazione, posta in essere dalla Confederazione (a livello nazionale e regionale) e dalla Federazione Nazionale, al fine di conseguire il duplice obiettivo di una migliore promozione dell'efficacia della politica sindacale e del proselitismo e per la tenuta della sostenibilità e dell'efficienza finanziaria ed operativa ai diversi livelli dell'Organizzazione.

Una riorganizzazione che punta, sia ad una rivitalizzazione dei processi contrattuali, sia a rafforzare l'insediamento e la presenza della Federazione nei luoghi di lavoro e nel territorio, sia a conseguire l'obiettivo primario della velocizzazione dei flussi, da e verso i posti di lavoro, della comunicazione e dell'azione politica della Fit e della Cisl.

Con la costituzione di Presidi Territoriali organizzati, senza burocrazie ed oneri di natura amministrativa e fiscale, il perno fondamentale dell'azione di proselitismo, di rappresentanza, d'interlocutore delle Istituzioni locali, in un quadro di sempre maggiori sinergie e stretto raccordo con le altre strutture della Federazione e della Confederazione, diventa il territorio ed il luogo di lavoro.

Risulta vitale rafforzare le strutture regionali ed i territori, il cui scopo è quello di cogliere il ciclo dell'intero comparto dei trasporti, infrastrutture ed ambiente nel suo insieme, per come esso si forma, si articola e si sviluppa nelle sue fasi intermodali.

Risulta, inoltre, fondamentale lavorare in maniera adeguata perché le strutture dell'organizzazione nei posti di lavoro diventino vero punto di riferimento culturale, motivazionale, di potenzialità sindacale opportuna.

Ci sembra evidente sottolineare che i progetti hanno, tuttavia, necessità di *gambe per camminare* e di *linfa per crescere*.

Pertanto, il rinnovamento ed il rafforzamento delle strutture regionali, dei presidi territoriali, delle strutture sui luoghi di lavoro devono essere sostenuti da un intervento di bilanciamento economico dal centro alla periferia, attraverso una nuova e più equilibrata allocazione delle risorse. Per fornire loro i mezzi necessari a sostenere la competizione associativa e per sviluppare la contrattazione di secondo livello, anche in funzione di specifici progetti di proselitismo.

### **LA FEDERAZIONE DELLE RETI**

Il 13 settembre 2012 a Reggio Calabria la Fit Cisl ha condiviso un Patto Federativo con altre due categorie, la Flaei Cisl e la Fistel Cisl.

La futura attività delle tre federazioni si dispiega in ambiti strategici dell'economia nazionale ed europea. Le reti, secondo l'Unione Europea, genereranno nel prossimo decennio, almeno, 500 miliardi di euro di investimenti. Realizzare, pertanto, una grande Federazione delle Reti, significa assumere un ruolo significativo in un contesto economico di assoluto rilievo, interpretare il futuro delle generazioni di lavoratrici e lavoratori di importanti servizi pubblici essenziali, ancorando nello stesso tempo contratti, welfare, tutele, associazionismo ed elementi comuni e vincenti.

Il percorso federativo inizierà ai Congressi Nazionali. Tutte e tre le Federazioni hanno, volutamente, scelto lo stesso titolo per i propri congressi *“Insieme! Per il lavoro. Per restituire il futuro ai giovani”*, che vuole essere molto di più che un semplice slogan, vuole rappresentare un progetto politico federativo.

La Cisl del Friuli Venezia Giulia ci ha chiesto di essere terreno sperimentale per questa futura Federazione delle Reti e noi insieme alla Flaei e Fistel siamo disponibili ad accettare questa importante opportunità che potrebbe dare vita ad una nuova Federazione che, a livello regionale, conterebbe circa 3000 iscritti.

Inizieremo, da subito, in un cammino di piccoli passi, per ricercare momenti di vicinanza e condivisione (già a partire dalla formazione, l'informazione ..)

Siamo consapevoli che sarà un processo impegnativo e ricco, anche, di problematiche da risolvere, ma siamo, altresì, convinti di voler essere pienamente partecipi di una nuova realtà molto importante sia nel mondo della Cisl sia nel mondo del lavoro.

## **CONCLUSIONI**

Siamo una Organizzazione che in questi anni, indubbiamente non facili, ha mostrato una sua solidità, ha allargato l'area della sua influenza, sviluppato il proselitismo (e ciò soprattutto per merito dei tanti attivisti e delegati presenti in sala).

Siamo consapevoli che a differenza del passato, quando ad ogni cambiamento succedeva una fase di stabilizzazione, oggi i cambiamenti sembrano avere una loro continuità, essere permanenti e, perciò, assumono un carattere strategico.

Ne discende che dobbiamo imparare a vivere con le trasformazioni, essere capaci, nella continuità dei nostri valori, di aggiornare continuamente le nostre politiche, strategie, organizzazione, cultura.

“Governare” le trasformazioni è una attività molto diversa dalla semplice rappresentanza, perché implica la capacità di sapere cosa vogliono i lavoratori, ma anche di leggere ed interpretare la realtà in cui i loro bisogni si manifestano e, perciò, avere competenze di merito sulla realtà che si intende dirigere.

Abbiamo la necessità di riaffermare la centralità del lavoro e la necessità di una presenza forte e costante dell'Organizzazione nei luoghi di lavoro, nella consapevolezza che dai lavoratori e lavoratrici riceviamo le risorse ed i mandati a rappresentarli e che la nostra azione deve essere sintesi e risposta alle loro sollecitazioni ed esigenze, nell'interesse generale del Paese.

Siamo consapevoli di avere di fronte degli anni difficili, complessi, complicati (ancora più che nel passato) e sfide ambiziose, che richiederanno un impegno comune per un'azione tanto riformatrice, quanto immediata.

Abbiamo tutti, *insieme*, l'arduo compito di rilanciare la crescita e l'occupazione di un Paese, che resta comunque grande, per riattivare fiducia, impegno, speranza nel futuro.

Sappiamo che non sarà né facile né semplice, ma ci impegneremo per poterlo fare, nella coerenza ai valori a cui ci ispiriamo e che spiegano il nostro impegno e la nostra passione.