

**DOCUMENTO**  
**CONGRESSO NAZIONALE**  
**CUB TRASPORTI**

**MILANO**  
**10 e 11 FEBBRAIO 2023**

**LOTTARE PER**  
**SALARIO, OCCUPAZIONE,**  
**SALUTE, DIRITTI**

## PARTE GENERALE

La Cub Trasporti rivendica il suo ruolo di sindacato di base, che lotta contro lo sfruttamento sistemico di persone e risorse, in nome dell'uguaglianza e della equità sociale, senza compromessi al ribasso sulla testa di lavoratrici e lavoratori, distinguendosi dalle pratiche speculative e autoreferenziali dei sindacati tradizionali e concertativi.

La Cub Trasporti è un sindacato che favorisce il protagonismo della base, limitando il meccanismo della delega e privilegiando la prevalenza di lavoratrici e lavoratori negli organismi rappresentativi e dirigenziali del sindacato.

La CUB Trasporti, come tutta la CUB a livello nazionale, si trova ad affrontare un periodo complicato in Italia, in cui si registra una profonda lontananza delle masse popolari dalla militanza nel sindacato, contemporaneamente ad una costante e continua erosione dei diritti e dei salari dei lavoratori: una condizione che impone una profonda riflessione sulle strategie da perseguire, le tattiche da adottare e le scelte organizzative da intraprendere.

L'affacciarsi prepotente della guerra anche nel cuore dell'Europa, la conseguente economia di guerra, la diminuzione reale dei salari e dei diritti, la dilagante precarietà nei luoghi di lavoro, le discriminazioni di genere e di razza, la deriva autoritaria e antidemocratica registrata in Italia (...e non solo!), sono solo alcune delle ragioni che impongono, a chi si pone l'obiettivo di difendere e migliorare le condizioni materiali dei lavoratori e delle masse popolari, di valutare come poter arginare e respingere l'assalto padronale in atto, favorito dalle politiche reazionarie attuate dai governi che si sono succeduti nel nostro Paese negli ultimi 3 o 4 lustri.

Non è un caso che da diverso tempo che la Cub nel suo complesso, seppur non in maniera organica, spesso conflittuale e, comunque, disomogenea, è attraversata in una molteplicità di categorie, tra cui la Cub Trasporti, dal confronto sulle modalità con cui affrontare la battaglia sindacale, con quali mezzi e con quali assetti organizzativi.

E' in tale contesto che si calano i documenti Congressuali predisposti dalla Cub ed il confronto che dovremo cercare di far decollare nella Cub Trasporti.

A tale proposito un rilievo particolare ha assunto il tema posto da alcuni sulla eventuale sottoscrizione da parte di alcune federazioni della Cub, nonché della Cub Trasporti stessa, dell'Accordo sulla Rappresentanza Sindacale del 10 gennaio 2014.

Tale accordo, è bene ricordare, non è stato ad oggi firmato, in buona sostanza, soltanto da CUB e Si Cobas, tra le sigle di base. Tale accordo stipulato da Cgil, Cisl e Uil con Confindustria, definisce le regole di partecipazione, di promozione e di funzionamento delle RSU all'interno dei luoghi di lavoro nel settore privato. Nel settore pubblico, invece, esiste già una legge che regola le elezioni, alle quali la CUB partecipa regolarmente.

In realtà, esiste anche un settore "ibrido" fra pubblico e privato che coinvolge quelle aziende che hanno subito le trasformazioni da aziende di diritto pubblico ad aziende private con capitale pubblico: le cosiddette privatizzazioni fredde, iniziate agli inizi degli anni, sulla spinta europea della riforma dei mercati. Molte di queste aziende sono rimaste con maggioranza di capitale/proprietà pubblica ed esercitano servizi di trasporto pubblico.

Quelle di più grandi dimensioni, hanno subito una "divisionalizzazione", a volte creando artificiosamente rami aziendali e/o produttivi che hanno reso la rappresentanza sindacale ancora più difficile, in ragione di differenze salariali e normative che prima non esistevano.

Questo "spezzatino" ha espulso dal mondo del lavoro, precedentemente stabile e garantito, un numero enorme di lavoratori e lavoratrici, rendendo ancora più precarie le condizioni di lavoro e moltiplicando gli appalti, i subappalti e la somministrazione di lavoro.

Pure in queste aziende di proprietà pubblica ma di diritto privato, si rende più difficile l'esercizio delle agibilità sindacali, anche a fronte delle limitazioni del diritto di sciopero imposte dalla L. 146/90, che rendono faticosa e meno efficace la mobilitazione e lo sciopero.

La CUB Trasporti, comunque, ha più volte espresso, a maggioranza, la contrarietà alla firma dell'accordo, non per ragioni ideologiche ma perché l'intesa del 10.1.2014 consente la partecipazione alle RSU, a fronte di una serie di limitazioni reali all'azione sindacale nei luoghi di lavoro.

Dopo aver preso atto della mancata approvazione di una legge sulla rappresentanza e dell'indirizzo della Magistratura in merito alla apertura di spazi di democrazia nei luoghi di lavoro, da più parti è stata evidenziata la necessità di avviare un più approfondito dibattito sulla opportunità o meno di firmare il cosiddetto Testo Unico sulla Rappresentanza, talvolta valutato, da alcuni, il male minore, in un contesto storico ove le libertà democratiche, e in particolare sindacali, vengono quotidianamente aggredite e ridotte.

C'è da sottolineare che, i veri responsabili della riduzione degli spazi di democrazia anche nei luoghi di lavoro, sono stati in particolare i governi della sedicente "sinistra", che hanno fatto della loro subalternità ideologica e politica al potere economico e finanziario la fonte e la finalità del loro intervento.

Dal canto loro, Cgil, Cisl e Uil, in forte crisi politica per le loro scelte filo-patronali, pur di conservare privilegi e prebende, hanno ampiamente sostenuto e favorito la sospensione delle libertà sindacali nei luoghi di lavoro, provando a garantirsi, finora, la titolarità della contrattazione e della rappresentanza formale, anche dove non è né richiesta, né voluta dai lavoratori coinvolti.

In tale situazione e per quanto detto, il confronto sulla questione del Testo Unico sulla Rappresentanza sarà sollecitato e affrontato nel Congresso della Cub Trasporti, con l'obiettivo, se non altro, di produrre uno spazio di reale confronto, scevro da pregiudizi, in grado di contribuire al superamento delle velenose strumentalizzazioni che spesso si sono determinate in merito a tale questione.

E', infatti, importante che la CUB Trasporti, seppur è doveroso che non faccia scelte politiche suicide ma che continui a sostenere le proprie posizioni di sindacato conflittuale e di base, in grado di conquistare la propria legittimazione nella lotta e senza scorciatoie, è altrettanto necessario che non si precluda alcuno spazio di analisi e riflessione sulla questione della rappresentanza sindacale. Non serve certo una capitolazione della Cub Trasporti ma l'affermazione di una capacità di analisi e di giudizio, svincolata da qualsiasi schema preconstituito di natura ideologica. D'altra parte, come è importante che nella Confederazione Unitaria di Base si affermi un autentico assetto federativo, in grado di vanificare qualsiasi spinta verticista ed egemonica da parte degli organismi centrali, la cui funzione dovrebbe essere prevalentemente esecutiva delle scelte collegiali e dal basso, è altrettanto vero che la Cub Trasporti mantenga la sua natura finora manifestatasi, nel solco della sua storia e dell'interesse assoluto dei lavoratori che rappresenta e che vuole rappresentare nel futuro prossimo.

Finora la Cub Trasporti ha ritenuto la discussione sull'accordo sulla rappresentanza anacronistica e superata, in quanto si è ritenuto che la chiusura degli spazi democratici aumenterà e si limiteranno ancor di più gli spazi di agibilità, anche per chi ha sottoscritto il cosiddetto Testo Unico sulla Rappresentanza, in quanto è chiaro l'intento dei padroni di confinare ed eliminare ogni forma di dissenso, anche solo potenziale.

Esiste il rischio, quindi, che a breve il confronto sull'Accordo del 10.1.2014, sul suo contenuto, le sue ricadute e sui presunti spazi di agibilità che riserva ai sottoscrittori, si trasformino in un pure esercizio accademico.

E' quindi necessario, a parte tale questione, sviluppare i ragionamenti sulla necessità di rilanciare la Cub Trasporti, individuare gli ambiti di intervento, studiare le forme più opportune per allargare il consenso tra i lavoratori e, come abbiamo fatto in particolare nei primi anni dalla nascita della CUB, far aderire sempre più lavoratori ad una O.S. in grado di elaborare strategie vincenti e di classe.

E' più urgente che mai sviluppare una capacità di interpretare la realtà per come essa si presenta e individuare le giuste modalità per consentire a strati sempre più vasti di lavoratori di riappropriarsi dei diritti che quotidianamente vengono loro scippati.

E' necessario valutare se e come individuare le opportune alleanze con i "soggetti più vicini", nel tentativo di aggregare e unificare vertenze e lotte che esistono nel mondo del lavoro e nella società, talvolta con pratiche assolutamente condivisibili.

Tutto ciò nella consapevolezza che i poveri, a differenza di ieri, non sono solo coloro che non hanno un lavoro ma anche strati vastissimi di lavoratori occupati che non riescono ad arrivare a fine mese: una realtà che ci impegna ad intervenire e a sviluppare una capacità organizzativa in grado di sostenere e rilanciare lo scontro sul salario e sulla distribuzione delle ricchezze.

La CUB Trasporti ha le potenzialità per tentare di imporre un cambio di passo anche al confronto interno alla Cub, imponendo un modello che favorisca la condivisione, il dibattito, la crescita collettiva, uscendo dalle secche dello scontro sterile sul controllo dell'organizzazione e favorendo scelte collegiali, evitando che ognuno continui a dire e a fare tutto ed il contrario di tutto, trascinando alla deriva quella che è, con tutti i limiti evidenziatisi, una speranza ed un riferimento per masse crescenti di lavoratori.

La CUB Trasporti è riuscita finora a mantenere una sua capacità dialettica e politica che ha risentito solo in parte delle tensioni vissute nella Confederazione Unitaria di Base

Le posizioni politiche tenute finora hanno permesso di esprimere una complessiva solidità pur mantenendo sempre aperta la discussione su tutto e con tutti.

Ci siamo trovati in questi ultimi anni a fronteggiare privatizzazioni, smembramenti, licenziamenti e peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro che hanno portato migliaia di lavoratori in una situazione critica insostenibile.

Mentre il settore ferroviario aveva già subito l'avvio della privatizzazione nei decenni passati, settori come gli autoferrotrenvieri, il trasporto aereo, sia di volo che aeroportuali, la logistica, ecc. stanno subendo colpi come mai prima d'ora si era visto nel settore.

Nello specifico ad essere colpiti e penalizzati sono ancora i settori più deboli della classe lavoratrice, che avrebbero bisogno di usufruire di trasporti gratuiti o a prezzo politico; questo implica una battaglia generale contro le strategie dei trasporti nel Paese, basate ancora sulla

speculazione delle grandi opere come la TAV o come il chimerico (oltreché inutile e devastante) Ponte sullo Stretto, sull'abbandono del trasporto locale e per i ceti popolari (dalle ferrovie regionali per pendolari, ai trasporti urbani, ai collegamenti con le isole minori, allo smantellamento di infrastrutture giudicate poco redditizie, alle pessime condizioni delle reti nel Mezzogiorno e nelle isole, ecc.).

Una particolare attenzione va riservata alle implicazioni delle politiche dei trasporti con l'inquinamento ambientale e quindi con i cambiamenti climatici e la necessità di utilizzo di fonti energetiche alternative, rinnovabili, non inquinanti. In questi casi la CUB Trasporti deve ricercare percorsi di unità con i lavoratori, gli studenti e i pendolari in genere, con le forze più genuine presenti nei territori, con i movimenti ambientalisti e quelli che lottano contro le grandi opere inutili e nocive.

E' importante esaminare la situazione di alcuni settori nei quali la Cub Trasporti è presente ed interviene.

## **1) SEZIONE COMPARTO FERROVIARIO**

La Cub Trasporti è presente da molti anni in ferrovia ed è oggi la OS più attiva sulle tematiche della sicurezza e della qualità del lavoro.

Dopo l'adesione di FS/Agens al Testo Unico sulla Rappresentanza, i ferrovieri Cub Trasporti, prima presenti in numerose Rsu/RIs, sono stati estromessi; questo non ci ha impedito di continuare l'attività sindacale, riconosciuta anche da alcuni enti pubblici, come dimostra la partecipazione agli incontri con Ansifa.

Inoltre la mancata adesione al Tur ci ha lasciato mano libera sulla organizzazione degli scioperi.

Non abbiamo ad oggi accesso ai tavoli di trattativa con la azienda, condizione comunque esistente anche prima degli accordi sulla rappresentanza; anche gli altri sindacati di base che hanno firmato il TUR, non sono comunque riconosciuti da Fs, né ammessi ai tavoli di trattativa, in quanto Fs riconosce solo le sigle firmatarie di CCNL.

I ferrovieri della Cub Trasporti sono presenti solo in alcuni depositi, soprattutto del personale viaggiante e di macchina. Questo non ci consente ancora una propaganda capillare e una organizzazione omogenea delle iniziative.

Per questo da anni, nonostante le differenze politiche, cerchiamo di organizzare un fronte unitario con gli altri sindacati non firmatari del CCNL, in particolare per raggiungere il maggior numero di luoghi di lavoro possibili durante gli scioperi.

Pertanto come Cub Trasporti non siamo riusciti a crescere nei numeri nel comparto ferroviario, a causa di molti pensionamenti tra i nostri iscritti e perché i nuovi assunti, negli ultimi anni, non sono arrivati per concorso ma per cooptazione delle organizzazioni sindacali concertative, che di fatto gestiscono ormai con l'azienda il meccanismo di selezione del personale.

Abbiamo comunque mantenuto l'iniziativa e organizzato mobilitazioni e scioperi.

Inoltre abbiamo subito una importante uscita dalla Cub Trasporti di un gruppo di macchinisti che, in Lombardia, hanno scelto un percorso sindacale moderato e concertativo, confluendo nella organizzazione Orsa.

La piattaforma di lotta dei ferrovieri Cub Trasporti verte principalmente sulle seguenti questioni:

#### **A) PROBLEMATICHE GENERALI:**

- I. **Salute e sicurezza delle lavorazioni**, del trasporto (esercizio) e degli utenti (compresi i territori attraversati). Svolta ecologica delle lavorazioni. Adeguata manutenzione del materiale rotabile e dell'infrastruttura, come parte della sicurezza del trasporto.
- II. **Orario di lavoro**. Riduzione a 36 ore settimanali per tutto il comparto. Lavorazioni a turni, compensazioni e attenuanti per la salute, in particolar modo per quelle su 24h e quelle non rotative, anche in funzione previdenziale. Revisione delle attuali normative contrattuali sull'orario (limitazione e tutela del lavoro notturno esteso alla fascia 0-6, no alle ripartenze in orario notturno, limitazione al RFR, orario massimo giornaliero a 9 ore).
- III. **Inversione del processo di privatizzazione**: reinternalizzazione, riunificazione societaria, stop agli appalti e alle cessioni di ramo di azienda. Rilancio del trasporto sociale, capillare nei territori, pendolare, internazionale e dei collegamenti sulle 24h. Inversione della politica dei tagli.
- IV. **CCNL** unico per tutte le aziende di trasporto su ferro.
- V. **Tutela dei contratti di lavoro**: tempo indeterminato, percorso di tutela in ingresso svincolato dal ricatto della conferma lavorativa ma legato a valutazioni obiettive.
- VI. Per la abolizione del TUR sulla rappresentanza; per una libera azione sindacale e per il pieno diritto dei lavoratori di scegliere i propri rappresentanti sindacali.

#### **B) PROBLEMATICHE SPECIFICHE:**

- Uno. **CARENZE DI ORGANICO**: Particolarmente rilevante la necessità di assunzioni a copertura degli organici. Infatti in molte realtà lavorative del comparto si registrano pesanti mancanze di personale, tamponate con ricorso costante ed eccessivo a lavorazioni straordinarie che minacciano la sicurezza delle lavorazioni oltre a creare disagi per i lavoratori come la difficile fruizione delle ferie e degli altri diritti contrattuali.
- Due. **APPALTI E DUMPING SALARIALI**: Reinternalizzazione delle lavorazioni esternalizzate. Contrasto all'esternalizzazione in tutte le attività ove è importante assicurare la sicurezza, compresa la manutenzione. Interventi contro il dumping salariale innescato da diverse imprese ferroviarie. Ciò vale sia rispetto alle Cooperative in appalto operanti nel settore ferroviario, sia per le diverse aziende di trasporto ferroviario merci e viaggiatori (come Trenord e Ntv). Chiediamo in sintesi un contratto di lavoro uniformato fra tutte le aziende del settore, per quanto riguarda condizioni lavorative ed economiche. Normative di lavoro e diritti uguali per tutti: CCNL unico per tutti gli Appalti ferroviari.
- Tre. **CONTRASTO DEL TESTO UNICO SULLA RAPPRESENTANZA**: La Cub Trasporti sostiene la disdetta del gruppo Fs degli accordi di rappresentanza legati al Testo Unico sulla Rappresentanza del 2014, che costringono i firmatari a limitare il diritto di

sciopero e negano ai non firmatari la partecipazione alle Rsu\RIs, violando il diritto dei lavoratori di scegliere liberamente i propri rappresentanti sindacali.

- Quattro. **CONTRASTO DI PRIVATIZZAZIONI e LIBERALIZZAZIONI:** La Cub Trasporti ritiene le privatizzazioni e le liberalizzazioni la causa primaria dello smembramento di FS e del meccanismo di dumping salariale causato dal sistema di appalti e subappalti, che coinvolge in numero sempre maggiore di lavorazioni.
- Cinque. **VERTENZA MERCITALIA:** La Cub Trasporti sostiene la vertenza dei lavoratori Mercitalia Rail, per cui sono stati già proclamati 3 scioperi nazionali, insieme alle organizzazioni Cmc e Sgb. Chiediamo la reinternalizzazione di Mercitalia Rail in Trenitalia; assunzioni cospicue; riduzione dei ritmi di lavoro (eliminazione dei riposi fuori residenza diurni); potenziamento della manutenzione e maggiore sicurezza delle lavorazioni.
- Sei. **DIFESA DEL SERVIZIO BASE E DEI DEPOSITI INTERCITY:** Sono sempre più numerosi i depositi personale viaggiante e di macchina in dismissione; attualmente la situazione è particolarmente preoccupante per il deposito Intercity di Firenze. Ciò oltre a porre ombre sul futuro delle attività e sulla stabilità e qualità del lavoro per i Capotreno e per i Macchinisti interessati, pone dubbi sul futuro del servizio Intercity oggi carente di investimenti aziendali nonostante i finanziamenti specifici del Governo. La Cub Trasporti richiede investimenti sul servizio Intercity, potenziamento della rete dei depositi e difesa di quelli esistenti, adeguate assunzioni. Personale di Italo, con le stesse tutele e normativa di lavoro di quello del gruppo FS. Riteniamo necessari più treni circolanti (lunga percorrenza e internazionali) miglioramento delle tratte regionali (raddoppi, elettrificazioni, sostegno alle tratte poco frequentate).
- Sette. **SICUREZZA FERROVIARIA:** Per una risoluzione dei rischi relativi alle ruote freni merci, adottando freni a disco. Abbiamo segnalato la pericolosità dell'attuale sistema frenante dei treni merci, senza ad oggi nessuna audizione o intervento. Per l'installazione su tutti i veicoli del rilevatore di svio.
- Chiediamo inoltre maggiore e migliore formazione, rafforzamento delle squadre minime di personale viaggiante e presenza su tutti i treni di due macchinisti; anche per lo spostamento del treno in sicurezza in ogni evenienza, compresa quella del malore.
- Otto. **REGIME PENSIONISTICO:** L'attuale regime pensionistico per i ferrovieri è particolarmente penalizzante per il personale turnista, per il quale chiediamo il riconoscimento di lavorazioni usuranti e il ripristino delle agevolazioni in uscita, precedenti alla legge Fornero.
- Nove. **NO AL WELFARE AZIENDALE:** soprattutto in ambito medico/sanitario, perché sottrae risorse essenziali al Servizio Sanitario Nazionale.

## 2) **SEZIONE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico su scala territoriale locale in ambito comunale, provinciale e metropolitano. Può essere svolto con diversi mezzi di trasporto pubblici e su diverse tipologie di infrastrutture, sia in sede riservata (corsie preferenziali, viadotti, passanti ferroviari), sia in sede promiscua.

Ha una importanza strategica per le città, e nel loro insieme per tutto il Paese.

Una città, intesa come concentrazione di persone e di attività, senza collegamenti interni e con l'esterno è inimmaginabile. La qualità e quantità dei collegamenti urbani ne determina l'identità e la vitalità.

Il diritto alla mobilità è un diritto universale riconosciuto dalla nostra Costituzione, e per la sua attuazione lo Stato ne garantisce ingenti risorse, al punto che le Regioni, nei loro bilanci trovano le spese per i trasporti al secondo capitolo, dopo le spese devolute alla Sanità.

Il settore, distribuito su tutto il territorio nazionale, è caratterizzato da una prevalenza di piccole-medie imprese.

L'87,5% delle aziende ha un numero di addetti inferiore a 100 unità. Vive prevalentemente di fondi pubblici, fondi speciali e dalla vendita dei titoli di viaggio (biglietti) che pagano coloro che lo utilizzano.

Per essere più precisi, l'ultimo rapporto ASSTRA fornito nell'audizione alla Commissione Lavori Pubblici del Senato, riporta che il settore TPL italiano è composto da circa 930 operatori con un fatturato di 12 miliardi di euro/anno circa, trasporta circa 5,4 miliardi di passeggeri all'anno (15 milioni al giorno) e occupa 124.000 addetti.

Attualmente il T.P.L è una delle realtà di interesse pubblico fortemente impegnato nell'intercettare i fondi stanziati dal PNRR, in particolare nelle voci per la digitalizzazione e per la riconversione ecologica, che hanno gli obiettivi di velocizzare i processi produttivi e di servizio e di abbattere l'inquinamento atmosferico nei centri abitati. Infatti è in programma la sostituzione dell'enorme parco mezzi.

Durante la pandemia il TPL è stato una delle attività che ha operato a pieno regime, senza interruzioni, a dimostrazione del ruolo vitale che è il trasporto di persone e il "collegare" le città al suo interno e col resto del mondo.

Da anni questo settore sta subendo uno sfaldamento professionale col deterioramento delle condizioni di vita lavorativa e di reddito.

Le forze politiche oggi più del passato trovano in esso uno dei baluardi per la soddisfazione dei bisogni della sussistenza del potere (fondi economici, posti di lavoro e assunzioni clientelari, distacchi politici e sindacali, clientele politiche, appalti di lavoro e servizi da affidare al mercato, vetrina pubblicitaria per fare acquisire notorietà al funzionario politico di turno).

I mezzi di trasporto pubblico tra le altre cose spesso diventano luogo di incontro tra le diverse componenti della popolazione movimentata, diventando sovente contenitore del disagio sociale, offrendo potenzialmente possibili occasioni di conflitti.

Non a caso aumentano i casi di violenza anche nei confronti del personale addetto al TPL. Ribadiamo l'importanza del servizio di trasporto pubblico quale servizio alla popolazione più povera, proletaria e bisognosa e per farlo dipingiamo alcuni tratti quotidiani.

Il TPL garantisce un servizio di movimento a tutti coloro che scelgono di non usare il mezzo privato capaci culturalmente di decidere di aiutare coloro che lottano ogni giorno per diminuire l'inquinamento nelle città.

Servizio usato anche da molti ragazzi e ragazze per andare a scuola semplificando lo spostamento e risparmiando sui costi di famiglia i genitori che spesso non hanno il tempo

per accompagnarli occupati nei tempi dei propri lavori, a volte anche quest'ultimi come pendolari usano il mezzo pubblico.

Il TPL è un servizio necessario importante e obbligatorio per le città, da economia alle famiglie più indigenti e se questo servizio venisse a mancare sarebbero proprio i poveri e il popolo proletario a pagarne le spese.

### **Alcune considerazioni per il dibattito.**

Il sindacato tradizionale presente da sempre in questo settore ha perso la forza propulsiva per la rappresentanza e la tutela dei lavoratori, al punto di non curarsene più in modo adeguato e funzionale.

Esso non ha saputo trasformarsi o non ha voluto abbandonare il ruolo confortevole di cogestione e interlocutore privilegiato della politica, che di fatto è alla base e decisore dei servizi di TPL.

Tanti segnali di richiesta di una rappresentanza sindacale genuina si levano qua e là, ma purtroppo le sirene della politica, delle assunzioni di posti fissi, delle partecipazioni in lavorazioni in appalto, della forza in ruolo delle progressioni di carriera hanno incatenato e relegato il sindacato in mero ruolo di amministratore nella gestione aziendale, perdendo di vista la propria missione di rappresentanza e tutela delle maestranze

Gli spazi di inserimento di un sindacato come CUB Trasporti sono sempre più ampi, doverosi e accessibili.

Gli effetti in questo settore della perdita del ruolo sindacale anche confederale di protezione e promozione sociale a vantaggio della collettività ha creato sacche di assenza della necessaria sicurezza per i lavoratori ma anche per gli utenti dei mezzi di trasporto pubblico e dell'utenza stradale.

Anche la qualità dei servizi offerti perde di giorno in giorno qualità e affidabilità, a causa della prevalenza degli interessi di guadagno da condividere con gli "azionisti" in cogestione.

La continua saturazione degli orari di lavoro, l'assenza di un controllo manutentivo dei mezzi utilizzati, la perdita di professionalità dovuta ai bassi salari e alle riduzioni dei tempi di recupero psico fisico (ferie, riposi, soste tecniche) hanno alzato i livelli di rischi di disservizi, di malori, di incidenti stradali.

È necessario riequilibrare l'impegno di guida nella conduzione dei mezzi affinché non venga a mancare la necessaria sicurezza personale e collettiva.

In ultimo, ma non per importanza, questo settore è in forte crisi rappresentativa perché sono stati fortemente neutralizzati gli strumenti tipici della lotta e della contrattazione sindacale.

Gli scioperi sono stati imbrigliati da una legislazione repressiva e da una contrattazione sui servizi minimi che li rendono vantaggiosi per l'azienda e irrilevanti per il mondo politico.

Le assemblee retribuite sono sempre più raramente convocate, alimentando la scarsa unità esistente tra i lavoratori. Non solo.

L'utenza dei mezzi di trasporto pubblici locali è prevalentemente composto da lavoratori proletari e figli studenti di proletari. Chi non si può permettere di utilizzare l'auto o il taxi per andare al lavoro (vedi i pendolari), e chi non si può permettere di poter accompagnare i propri figli a scuola o trovare chi lo fa in vece propria, sono coloro che più soffrono e più vengono penalizzati dalle situazioni di sciopero, seppur sterilizzato dalla legge.

Oggi, nel TPL, lo sciopero rischia di diventare vantaggioso per i padroni (pubblici o privati, politici o boiardi della politica) e un danno per la popolazione che nell'offerta dei servizi di TPL, trova l'unica risorsa disponibile e a portata di mano per potersi muovere.

La rappresentanza sindacale contrattuale dal suo canto è stata imbrigliata sapientemente da un insieme di regole e accordi (T.U. e Regolamenti RSU) che da una parte garantiscono fiumi di danaro sotto forma di distacchi sindacali retribuiti, e dall'altra blindano efficacemente ogni proposta di cambiamento in meglio delle condizioni di lavoro e di reddito dei lavoratori.

Questo ci impone di pensare quale strumento utilizzare, quale rappresentanza attuare, quale grado di coinvolgimento adoperare per investire ed operare efficacemente in questa area contrattuale, che come già detto, ha la sua importanza strategica sociale, politica, di numero di occupati, di investimenti economici pubblici, di garanzia del mantenimento del diritto universale della mobilità che è a vantaggio dei ceti medio bassi del nostro Paese.

### **3) SEZIONE TRASPORTO AEREO-AEROPORTUALE**

Da molti anni la Cub trasporti è presente nel settore aereo e aeroportuale attraverso un radicamento e una graduale crescita in diversi aeroporti, con strutture consolidate in importanti vettori nazionali e varie società aeroportuali.

La presenza vede collocati in differenti territori dal nord al sud del Paese a partire dalla presenza storica negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, di Roma Fiumicino, al Catullo di Verona e le più recenti strutture collocate al Fontanarossa di Catania, all'aeroporto di Pisa, al Marco Polo di Venezia e a quello di Bergamo Orio al Serio.

La forte frammentazione delle principali società aeroportuali nonché delle compagnie nazionali - causa delle liberalizzazioni, terziazioni e privatizzazioni - ha generato di conseguenza una divisione anche delle nostre strutture; basti pensare allo spezzatino avvenuto in Adr o Sea (gestori degli aeroporti romani e milanesi) o della compagnia di bandiera Alitalia, da cui sono nate nuove microsocietà o altre ne hanno acquisito le attività.

Seppure presenti in diverse realtà, è innegabile che tale frammentazione ha complicato il nostro intervento, nonostante, da sempre, organizziamo la nostra attività su tematiche generali che coinvolgono tutti gli ambiti e territori, come la lotta contro la precarietà, i licenziamenti, le false cooperative, le privatizzazioni e le terziazioni, nonché le battaglie e le campagne per conquistare migliori condizioni di lavoro, aumento dei salari e una maggiore tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

Su tali tematiche sono stati numerosi gli scioperi generali di settore indetti in questi anni che ci hanno caratterizzato come sindacato di lotta che si pone in alternativa alla concertazione e al consociativismo di determinate organizzazioni sindacali confederali ma non solo.

## **A) Settore aeroportuale**

L'appuntamento congressuale cade subito dopo la conclusione di un anno nel quale si è registrata una forte ripresa del traffico aereo, la quale dovrebbe trovare conferma anche nel 2023, riportando il numero di passeggeri ed il volume del "volato" ai livelli pre-pandemia, nonostante la grave carenza di personale che, la scorsa estate, è stata tra le ragioni del caos negli aeroporti.

Il settore dell'assistenza a terra è tra quelli più colpiti dall'emergenza sanitaria, unitamente a quello turistico, ma a pagarne i costi sono stati, come spesso accade, le lavoratrici ed i lavoratori tra cui i "più fortunati" hanno continuato a lavorare in condizioni pesantissime, perché impiegati a "ranghi ridotti", a causa dell'utilizzo indiscriminato degli ammortizzatori sociali, mentre altri non hanno più lavorato, perché mantenuti nella condizione di dover fruire degli strumenti di sostegno del reddito. Altri ancora sono stati prematuramente espunti dal processo produttivo.

Perciò suona davvero come provocatoria la conclusione emersa da taluni recenti tavoli di confronto partecipati dalle associazioni datoriali (Assaeroporti, Aeroporti 2030, Assaereo, Aicalf, Assohandler, Ibar, Fairo), dall'Enac e dall'Enav, secondo la quale il sistema del trasporto aereo italiano avrebbe retto alla ripresa del traffico, *"grazie al ricorso alla cassa integrazione e ai sostegni decisi dal Governo durante la crisi indotta dalla pandemia"*.

D'altronde non poteva emergere alcunché di diverso considerata la compensazione dei danni subiti a causa del COVID-19, riconosciuta ai gestori aeroportuali con uno stanziamento di 735 milioni di euro e ai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra con altro stanziamento di 65 milioni di euro.

Qui si ritiene, invece, che il merito della tenuta e oggi della ripresa del trasporto aereo debba essere ascritto ai lavoratori aeroportuali che con dignità, professionalità e impegno, hanno assicurato lo svolgimento dei servizi aeroportuali come se si fosse in una situazione normale e, però, non solo non hanno ricevuto alcun riconoscimento per i danni subiti discendenti dall'emergenza sanitaria, ma continuano a lavorare in condizioni di sotto organico a causa della prosecuzione degli ammortizzatori sociali, il più delle volte ormai immotivati, e sono tra i peggio pagati d'Europa anche per i mancati rinnovi di taluni Contratti Nazionali di Categoria, a partire da quello dell'handling.

E come se ciò non bastasse, proprio in merito ai pagamenti delle misure di sostegno al reddito, si segnalano differimenti e errori aziendali nelle comunicazioni all'INPS e al Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo con conseguenti gravi ritardi nelle erogazioni delle prestazioni ai lavoratori.

Occorre quindi prestare urgentemente rimedio al sistema degli ammortizzatori sociali per i lavoratori delle aziende in crisi con delle opportune integrazioni/correzioni che lo semplifichino, che assicurino la regolarità delle erogazioni ai lavoratori, e che istituiscano un sistema sanzionatorio per le aziende inadempienti riguardo al rispetto di tempi e modalità di trasmissione dei dati all'INPS e/o al Fondo.

Vi sono poi delle società di assistenza a terra che facendo leva sull'assenza di rigorosi e sistematici controlli da parte degli organi preposti, costruiscono artificialmente le condizioni "utili" per poter continuare a fare ricorso agli ammortizzatori sociali, dando così vita ad un

modo, neanche tanto originale, di scaricare ai contribuenti buona parte dei costi delle loro attività.

Per quanto riguarda il Contratto Assohandler, scaduto da oltre cinque anni, con una perdita media mensile di oltre duecento euro/mese, e una stimata indennità una tantum per la vacanza contrattuale che dovrebbe aggirarsi intorno ai cinquemila euro per lavoratore, ai colpevoli ritardi si è adesso aggiunto il rifiuto di diverse società di handling di lavorare al rinnovo del Contratto di settore per la concorrenza di Swissport che non lo applica, grazie alla complicità delle altre oo.ss. che sembrano essere al servizio delle aziende e all'ignavia di chi sarebbe deputato al controllo.

Insomma, il "cantiere" dei tagli all'occupazione, dello smantellamento dei diritti, della riduzione delle retribuzioni, dell'accrescimento della precarietà e della concorrenza tutt'altro che leale a colpi di massimo ribasso con inevitabili effetti di dumping, del "professionismo" degli ammortizzatori sociali, già avviato dalle aziende negli anni precedenti alla pandemia, prosegue inesorabile a danno dei lavoratori che devono fare fronte alla perdita del loro potere d'acquisto, oggi aggravata da una inflazione sempre crescente.

Altra questione sulla quale bisogna mantenere alta la soglia dell'attenzione è quella della sicurezza sul lavoro.

L'inadeguatezza degli organici avrebbe già potuto comportare gravi ripercussioni sul versante della sicurezza dei lavoratori che spesso si trovano a operare sottobordo, nelle stive, nelle manutenzioni, in un numero ridotto rispetto a quello normativamente previsto.

I datori di lavoro, tra gli obblighi che gli sono imposti dal Legislatore, hanno quelli della prevenzione, della protezione e dell'adozione di tutte le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei lavoratori, e non quello di creare situazioni di costrittività organizzata.

"Quando il carico di lavoro e la tensione all'interno del lavoro sono troppi può anche succedere che il lavoratore si faccia carico in modo eccessivo delle problematiche a cui dover badare" (sindrome del "burnout").

Appare pertanto evidente insistere sulla necessità riportare di integrare in tempi brevissimi il numero degli addetti per singolo servizio, al fine di assicurarne lo svolgimento in sicurezza e regolarità.

Recentemente, inoltre, la stampa è tornata a interessarsi delle privatizzazioni con particolare riferimento ai due maggiori scali siciliani.

Ma perché vendere Società (di gestione) che gestiscono importanti realtà pubbliche della Sicilia e del Sud, che negli anni hanno avuto un traffico passeggeri in costante crescita e che continuano a fare utili molto importanti per l'economia dei loro territori?

A chi e a cosa serve privatizzare delle società dall'alto valore strategico di proprietà di enti pubblici?

A tale domanda si aggiunge anche la fondata preoccupazione che il ricavato della vendita della maggioranza delle azioni, i cui fondi sono pubblici, possa essere destinato per finalità del tutto estranee a quelle di interesse collettivo.

Perciò bisogna avviare ogni più utile iniziativa finalizzata all'annullamento del processo di dismissione e privatizzazione delle realtà pubbliche aeroportuali siciliane che peraltro sono in attivo e con evidenti potenzialità di crescita, e così evitare l'ennesimo tentativo di socializzare le perdite e privatizzare i profitti.

Per quanto riguarda infine la limitazione degli handlers e/o le gare per ridurre il numero di questi ultimi per singolo aeroporto, qui si ricorda che il fine doveva essere quello di migliorare la qualità del servizio offerto ai passeggeri, di evitare fenomeni di dumping sociale e di aumentare safety e security nei piazzali degli scali.

Quanto si è già verificato e sta ancora accadendo in alcuni aeroporti sembra invece essere il confezionamento di "abitini su misura" per taluni operatori che del dumping sociale ne hanno fatto una missione, realizzati con l'avallo di "alcuni" e il distoglimento dello sguardo di "altri".

Ai fini quindi della corretta applicazione dell'attuale normativa in merito a quanto precede, ma anche dell'esercizio dei controlli negli aeroporti, si ritiene vada verificato il ruolo fin qui svolto dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile e trovato un modo perché vengano assicurati con regolarità, rigore e trasparenza, così come appare ineludibile rendere certa ed esigibile per i lavoratori la Clausola Sociale, nel caso di passaggio da un'azienda ad un'altra, a salvaguardia dell'occupazione e delle condizioni normative e economiche da loro conquistate negli anni.

Dall'ultimo Congresso abbiamo effettuato tante iniziative di mobilitazione tra cui, solo nello scorso anno, quattro scioperi nazionali di settore.

Occorre pertanto intensificare il lavoro fin qui svolto per continuare a rappresentare una speranza per la popolazione aeroportuale del nostro Paese che chiede di essere ascoltata, più rispettata e di lavorare in condizioni normative e retributive più decorose.

## **B) SETTORE AEREO**

Senza dubbio il settore aereo è stato tra i primi a subire la deregulation con la liberalizzazione del mercato, le privatizzazioni e l'avvento delle compagnie low cost dove, a farne le spese, sono stati prima di tutto le migliaia di lavoratori e lavoratrici in termini occupazionali, condizioni economiche e normative, ma anche l'utenza in termini di servizi e sicurezza, all'interno di un modello economico in cui domina il solo profitto di pochi privati in continua competizione tra loro a discapito di tutto il sistema pubblico al servizio della collettività.

Tutto ciò è stato ancora di più evidente durante i duri anni della pandemia, in cui sono state messe al sicuro le casse delle grandi multinazionali presenti nel settore e delle compagnie con ingenti investimenti pubblici, mentre per i lavoratori e le lavoratrici (soprattutto precari) sono arrivati solo cassa integrazione, miseri sussidi e licenziamenti.

Inoltre non è un caso che l'11.2.2020 ed il 15.10. 2021 sono scomparse le due principali e storiche compagnie nazionali - parliamo di Alitalia ed Air Italy (prima Meridiana) - con migliaia di licenziamenti e la perdita di importanti professionalità che hanno rappresentato un patrimonio collettivo per più di 60 anni, garantendo un servizio essenziale per la mobilità e l'economia del Paese.

Questo scempio ha radici molto lontane che hanno coinvolto tutti gli esecutivi che si sono susseguiti negli ultimi 20 anni.

Va inoltre detto che tutto ciò non è avvenuto per caso, ma è stato scientemente realizzato a suon di decreti e accordi sindacali che, pian piano, hanno smantellato entrambe le compagnie, lasciando spazio e traffico sia alle low-cost che ai grandi colossi del trasporto aereo internazionale.

In questo contesto Ita Airways (la nano-compagnia pubblica nata dalle ceneri di Alitalia) non sta rappresentando la risposta a tutti i mali, anzi è il miglior regalo che la politica e una determinata prassi sindacale potesse fare alla concorrenza, che da anni sta mettendo le mani sul ricco mercato passeggeri e cargo del Paese.

Hanno quindi una grande responsabilità determinate organizzazioni sindacali, con Cgil, Cisl e Uil in testa, che hanno accompagnato tutti i processi di smantellamento, sia con la firma di accordi sindacali, sia con una narrazione dei fatti totalmente falsa.

Stiamo parlando di quelle organizzazioni che in questi anni si sono messe al servizio dei vari speculatori che hanno affossato Alitalia ed Air Italy; ma anche le altre compagnie come Blu Panorama ed Ernest, difendendo gli interessi e i profitti dei vari capitani coraggiosi, del principe Aga Khan e degli sceicchi degli Emirati (Etihad e Qatar), mandando invece al macero migliaia di lavoratori e lavoratrici altamente specializzati.

Altra grande responsabilità che va imputata a queste organizzazioni è quella di aver volutamente lasciato divise e distanti tutte le lotte del settore aereo: l'esempio più lampante è senza dubbio la divisione e la contrapposizione create ad arte tra i lavoratori Alitalia ed Air Italy.

Nel momento di massima crisi del settore aereo a causa della pandemia - mentre Alitalia era in amministrazione straordinaria e Air Italy aveva dichiarato fallimento in bonis - a dicembre 2021 le principali organizzazioni sindacali hanno avallato, nei fatti, il piano misero e fallimentare di Ita presentato dal governo Conte-bis, quando invece si poteva convergere tutti in una lotta unitaria per rivendicare una grande compagnia unica e pubblica, visto anche l'investimento che poteva essere messo a disposizione.

La storia ci racconta invece della chiusura di Air Italy e dello smantellamento di Alitalia con la nascita della nano compagnia Ita Airways.

La Cub trasporti è stata senza dubbio la principale organizzazione che si è posta, fin dall'inizio, contro i piani di svendita e smantellamento dei vettori nazionali, in cui ha avuto e continua ad avere un ruolo di direzione nella lotta Alitalia attraverso una prassi combattiva e conflittuale che pone al centro dell'attività il protagonismo dei lavoratori e delle lavoratrici anche attraverso l'unione delle lotte sia in campo nazionale che internazionale.

## **4) LOGISTICA**

Per comprendere i fenomeni attuali nel mondo del lavoro della logistica, è necessario ripercorrere la trasformazione aziendale cominciata in Italia dalla fine degli anni '80, proseguita con l'acquisizione da parte del mondo capitalistico finanziario mondiale dei piccoli siti per trasformarli in grossi poli di distribuzione negli anni '90, (dopo aver fiutato l'importanza strategica di stare nei processi produttivi inseriti nelle reti di comunicazione per controllarli). Significativa è stata la nascita e la crescita del conflitto di classe, grazie all'innesto nel settore del sindacalismo di base a partire dal 2008.

E' altrettanto importante analizzare e comprendere il contesto attuale, le problematiche, i bisogni e le opportunità specifici.

Riportiamo qui i tratti essenziali tralasciando passaggi pur importanti.

Nel settore produttivo, il trasporto era necessario tra l'estrazione delle materie prime e la produzione, in seconda battuta tra la produzione finita e la vendita all'ingrosso o al dettaglio. Il personale aveva, per la quasi totalità, contratto tipico dipendente.

Ogni azienda di produzione e di commercio infatti, aveva il proprio magazzino e i propri mezzi di trasporto, tranne qualche rara eccezione: il mondo dei cosiddetti corrieri e/ o messaggerie che effettuavano esclusivamente il servizio di trasporto e consegna, e gli spedizionieri che organizzavano il trasporto internazionale attraverso le dogane.

La logistica negli anni '80, anche in Italia comincia a diventare man mano parte integrante dei processi produttivi, poiché la produzione del prodotto finito non avviene più nella stessa fabbrica ma in una rete di aziende che scambia, assembla, confeziona e distribuisce.

In queste aziende si fa strada la cosiddetta "terziarizzazione" che consiste nel cedere realmente o fittiziamente rami d'azienda o parti di esse a soggetti aziendali terzi.

Avviene ove possibile anche la polverizzazione aziendale, da grandi a piccole dimensioni, in modo da escludere la rappresentanza e la tutela sindacale poiché la legge 300/70 esprimeva il suo potenziale in imprese con numero di dipendenti maggiore di 15.

Negli anni '90 nel mondo della logistica e dei trasporti, accade la trasformazione epocale: pochi grossi gruppi finanziari, attraverso banche, assicurazioni e fondi di investimento vari, si lanciano nell'acquisto delle aziende italiane del settore per poi raggrupparle e inserirle in grandi gruppi di dimensioni planetarie, separando al proprio interno il mondo lavorativo impiegatizio da quello operaio (magazzini e trasporti), radicalizzando ed estremizzando la terziarizzazione anche in modo spregiudicato e al di fuori della legge nonché col consenso del mondo sindacale e politico.

Quest'ultimo che si è impegnato con successo nel trasformare l'impianto giuridico esistente che tutelava abbastanza il mondo del lavoro.

Questa architettura aziendale fraudolenta, diversamente dal resto d'Europa, è tipica del nostro Paese, tanto da essere definita l'anomalia italiana.

Attraverso una serie di riforme, il mondo politico, infatti, ha concesso alle imprese domestiche e multinazionali un contesto legislativo sempre più favorevole a loro ma a danno dei lavoratori e delle lavoratrici. Ne sono un esempio il superamento della interposizione di mano d'opera, la liberalizzazione della somministrazione del lavoro, la modifica delle leggi sugli appalti, il Jobs Act, la riforma della prescrizione della responsabilità in solido a carico delle imprese committenti, la cancellazione della gratuità dei ricorsi in giudizio nel diritto del lavoro.

Non basta ricordare che negli ultimi 30 anni l'Italia è l'unico Paese europeo nel quale i salari sono diminuiti del 2/3%, mentre nel resto d'Europa crescevano del 30%: un declino inarrestabile verso la povertà, con qualsiasi governo e maggioranza parlamentare.

È necessario aggiungere quanto il disinteresse diffuso e le furberie delinquenziali, abbiano ridotto un comparto che occupa più di un milione di lavoratori, a raschiare il fondo del barile e rimanere tra gli ultimi interessi della politica e dei sindacati, buoni solo quando serve creare un caso da stampa.

Oggi in un hub logistico troviamo di tutto: nella sommità della piramide, se si può parlare di sommità oggi nel mondo del lavoro, gli impiegati amministrativi delle aziende, in parte dipendenti diretti e in parte somministrati, gli impiegati legati alla produzione e i magazzinieri appaltati ad imprese terze.

I trasportatori sono sparpagliati in una miriade di imprese di piccole e medie dimensioni, artigiane o addirittura in imprese individuali, volgarmente denominati "padroncini". Tutti operanti, fianco a fianco, nella stessa unità produttiva.

Questo smembramento del tessuto lavorativo ha aperto la strada a forme di vero e proprio abbandono sindacale, politico e sociale.

In alcune zone si sono creati centri di potere del malaffare, caporalato spinto, vessazioni e minacce arbitrarie, separazioni in gruppi etnici e controllati, in frequente guerra tra loro per il controllo del magazzino.

Altra presenza strutturata e pericolosa in questo settore è la malavita organizzata. Anch'essa si è trasformata evolvendosi nel tempo da mero controllore di trasporti di merci dedicate, delle quali era necessario garantire la consegna, ad acquirente di imprese appaltatrici che offrivano la partecipazione in un mercato con enormi risorse economiche e che potevano essere amministrate al di fuori delle regole e controlli vigenti nella legislazione sugli appalti pubblici. Un affare d'oro, insomma.

Verso la fine degli anni 2000, inizia a trovare spazio, viste le condizioni di lavoro spesso disumane, il sindacalismo di base che ha giocato un ruolo rilevante e determinate, portando novità in termini di miglioramento delle condizioni di lavoro ma, purtroppo, senza apportare un'evoluzione e una crescita sociale e culturale delle masse lavoratrici coinvolte.

Una riflessione andrebbe fatta, sul modello sindacale che si è basato prevalentemente sulla contrapposizione e sullo scontro perché, se è pur vero che il sindacato è cresciuto in fretta, per conservare i progressi che hanno ottenuto molti lavoratori, non basta più questo modo d'interpretare la lotta.

Bisogna che il nostro apporto operi per la sua salvaguardia, stabilizzazione e, ove possibile e dove non c'è già stato, un miglioramento concreto.

Oggi è noto quanto il mondo giuridico, politico e sociale si stiano contrapponendo ai movimenti sindacali di base che, seppur in modo non sempre apprezzabile, hanno portato migliorie alle condizioni lavorative che, in alcune situazioni, erano davvero inaccettabili e indegne di un Paese che abbia anche solo lontanamente il rispetto pur minimo della dignità umana.

Malgrado quest'intervento pur sempre migliorativo, le storture di fondo di quel settore, delle imprese che vi operano, e delle condizioni dei lavoratori sono rimaste pressoché invariate, in termini di cultura, di emancipazione, di disuguaglianze, di assenza d'identità collettiva, di rispetto della legalità.

Premesso ciò, si può ora discutere con cognizione di causa quali obiettivi, impegni, progetti la CUB TRASPORTI vuole darsi in quest'area lavorativa che coinvolge, nel suo insieme, più di un milione di addetti a livello nazionale e che negli ultimi anni è diventato luogo di ingenti investimenti economici europei e nazionali, in termini di infrastrutture e sviluppo economico produttivo.

Se tra i nostri valori sindacali vi è l'impegno per il raggiungimento dell'uguaglianza sociale, la solidarietà di classe tra i lavoratori, il contrasto al capitale che oggi si mostra ancor più malvagio e spregiudicato, avido all'eccesso, senza freni e senza oppositori efficaci, quindi apparentemente imbattibile ma sempre più capace di mantenere potere, corruzione e sfruttamento, allora abbiamo tanto lavoro da fare, in quantità e qualità, necessariamente in una rete, in un modello organizzativo su scala nazionale o almeno interregionale.

La prima questione da dirimere allora è: siamo pronti come CUB TRASPORTI ad avventurarci in questa impresa? Lo vogliamo? Ci conviene rischiare o è meglio "Primum vivere deinde philosophari", ovvero prima pensiamo a vivere poi vediamo di fare della filosofia, perché l'aspetto pratico della vita e della nostra organizzazione non può e non deve essere messo in secondo piano, pena, il fallimento?

Quali potrebbero essere allora gli obiettivi primari e fondamentali da perseguire?

Il primo potrebbe essere il raggiungimento dell'uguaglianza dei trattamenti tra gli occupati nelle diverse imprese appaltanti e appaltatrici, uguaglianza nei trattamenti economici e normativi e nelle garanzie di stabilità del posto di lavoro.

In ogni unità produttiva, in ogni centro logistico, in ogni interporto o sito industriale logistico, devono essere riconosciuti ad ogni lavoratore, indipendentemente dalla impresa in cui è assunto, la stessa dignità, la stessa condizione contrattuale, la stessa retribuzione, nel rispetto della mansione e della partecipazione lavorativa. Solo sulla base di questo assunto potremo contrastare e battere quelle imprese che fanno della terziarizzazione un'arma di divisione, di sfruttamento e di impoverimento della classe lavoratrice.

Dove possibile ci si potrebbe attivare già per la reinternalizzazione nella propria casa madre, dei lavoratori precedentemente ceduti in appalto ad aziende terze.

Quali strumenti utilizzare?

L'uso dello strumento della lotta e del contrasto sindacale, visto l'obiettivo ambito che ci poniamo e che è la premessa per la soluzione di tutti gli altri che ne sono mere conseguenze, deve necessariamente far parte del nostro equipaggiamento ma non in modo prevalente o addirittura esclusivo.

Per progredire nel miglioramento delle condizioni di lavoro ottenute in questa area vasta, complessa, eterogenea e, possiamo dirlo, fin troppo degradata, abbiamo da attuare un insieme di azioni da declinare in funzione dell'area geografica, produttiva e dimensionale dell'impresa.

Azioni che promuovano cultura solidale, formazione specifica, partecipazione attiva e, in ultimo ma non per importanza, contrattazione locale efficace e che offra protezione, promozione sociale e lavorativa nella solidarietà per il raggiungimento consapevole dell'uguaglianza tra tutti i lavoratori e le lavoratrici presenti, indipendentemente da ciò che offre il quadro legale e contrattuale nazionale.

Abbiamo da costruire percorsi nuovi partendo dal solco già tracciato da altri colleghi e compagni, da una parte, e promuovendo azioni di lotta e contrasto sindacale là dove necessario e dove ancora si è "all'anno zero".

Qualsiasi azione si deciderà di intraprendere, lo si dovrà progettare alla luce della repressione giudiziale politica che, come è noto, è in atto con recrudescenza in questi ultimi tempi, e alle ritorsioni strumentali di quei veri e propri gruppi di potere che si sono formati da tempo, alcuni dei quali organizzati anche sindacalmente, che non accetteranno di essere marginalizzati se non addirittura esclusi dal panorama del mondo del lavoro della logistica.

Promuovere una contrattazione che superi ogni divisione e separazione ingiustificata tra le lavoratrici e i lavoratori stessi: stesse condizioni per eguali lavori che, tra le altre cose, significa non accettare più diversità di condizioni tra lavoratori dipendenti diretti e i terzariizzati di diverse forme (cooperative, somministrati, sfruttati).

I tempi sono maturi affinché la CUB TRASPORTI si organizzi e si impegni, su tutto il livello nazionale, ponendo una maggiore attenzione al fenomeno del mondo produttivo della logistica e dei trasporti che coinvolge più di un milione di addetti a diverso titolo.

Il nostro apporto oggi è diventato necessario, complementare, vitale, per i lavoratori e le lavoratrici del comparto. E per noi?

## **5) SEZIONE PORTUALE**

La globalizzazione è stata l'artefice, in questi ultimi tre decenni, della spinta ai cambiamenti principali dei porti internazionali, fenomeno che ha portato a vere e proprie rivoluzioni anche nel trasporto marittimo e della logistica.

Per reggere il passo del progresso tecnologico, i porti hanno dovuto affrontare una serie di riforme radicali che hanno apportato notevoli modifiche nella concezione del mondo portuale, spinto sempre più all'estrema competizione nel panorama economico.

Come sappiamo gli scenari mondiali sono imprevedibili e totalmente dinamici. In questi ultimi due anni ne abbiamo avuto ulteriore conferma con la pandemia e il conflitto bellico in Ucraina. Abbiamo assistito ad avvenimenti che hanno messo in difficoltà anche le possibili visioni sul futuro e le prospettive sugli investimenti strutturali.

Questo contesto ha provocato in prima battuta un calo di produzione industriale in Cina, generato dalla politica "ZeroCovid" del proprio governo, che poi si è unito in seconda battuta a quello verificatosi in Europa, a causa dell'impennata dei prezzi delle materie prime e del costo dell'energia, originando una nuova instabilità dei mercati, dei traffici internazionali, con effetto domino sulle attività portuali e logistiche.

Queste pesanti problematiche sono andate ad aggiungersi a quelle che negli ultimi anni già imperversavano sul panorama portuale italiano, che era alle prese con le richieste di **Autoproduzione** da parte degli armatori, con il rinnovamento infrastrutturale, sempre più rivolto al cambiamento epocale rappresentato **dall'Automazione** dei processi produttivi, e infine alle variabili legate al **gigantismo navale**.

In tutto questo enorme quadro rimangono intrappolati i lavoratori, costretti a vivere costantemente con le incertezze sui livelli occupazionali, che potrebbero trasformarsi ben

presto in un problema molto rilevante al quale dover far fronte, ma anche alla continua richiesta di **flessibilità** che i terminalisti richiedono ad ogni rinnovo contrattuale.

Nel futuro prossimo il ruolo del sindacato sarà quello di dover affrontare inevitabilmente i cambiamenti radicali che si verificheranno con l'avvento di nuovi sistemi di carico e scarico, sempre più improntati al digitale e all'innovazione tecnologica, trasformazioni che dovranno essere accompagnate dalla formazione repentina e la creazione di nuova professionalità, sulla quale le parti sociali hanno il compito di intervenire, non solo per gli aspetti legati alla sicurezza ma soprattutto per salvaguardare i posti di lavoro e naturalmente i salari.

Nel corso del 2021 la CUB si è consolidata ulteriormente all'interno dei porti, partendo da ciò che ha rappresentato un vero e proprio strumento di discriminazione negli ambienti di lavoro, conosciuto col nome di Green Pass, messo in atto dal governo italiano come drastica soluzione alla diffusione del contagio durante la pandemia ma che invece si è dimostrato, non solo totalmente inefficace, inadeguato e lontano dagli obiettivi prefissati, ma soprattutto in grado di provocare un duro scontro tra le istituzioni e i lavoratori.

Quello che è successo senza dubbio ha fatto emergere la forte distanza dei sindacati confederali rispetto ai lavoratori, non solo in ambito portuale ma in ogni categoria, portando alla luce anche l'incapacità della rappresentanza sindacale rispetto a problematiche serie, come quelle derivate da un evento storico della portata di una pandemia.

I lavoratori hanno dato prova di essere ancora un forte baluardo a difesa dei diritti sul lavoro.

Questa situazione ha fatto rifiorire un assopito senso di unità della categoria, che ha visto la nascita di un confronto diretto e di una concreta voglia di collaborazione tra i porti di Trieste, Genova e La Spezia, nei quali si è palesata tangibile la possibilità di costruire un **"Fronte unico dei porti"** capace di riportare la rappresentanza diretta sui luoghi di lavoro, lavorando insieme e condividendo le soluzioni ai problemi che affliggono le diverse realtà italiane.

Un altro grande problema che dovrà essere affrontato in un futuro prossimo, è quello emerso grazie al *D.L. Concorrenza*, proposto ieri dal governo Draghi e oggi dal governo Meloni, sul quale potrebbero essere ridisegnate le concessioni demaniali portuali e di conseguenza anche i nuovi scenari sui piani organici delle imprese, con un focus particolare sulla tenuta degli articoli 17, in quei porti dove ancora esistono queste realtà lavorative.

In conclusione, crediamo che riportare al centro della portualità una vera rappresentanza sindacale sia di vitale importanza per la sopravvivenza della categoria stessa, perché le rivoluzioni che si abatteranno sulle banchine, attraverso nuovi e radicali cambiamenti, possono essere affrontate solo attraverso l'unione e la compattezza dei lavoratori, ottenibile solo partendo dal basso, attraverso la riconquista di un'identità coesa e rivolta alla difesa decisa dei diritti.

Se questa opera di ricostruzione non verrà messa in atto nel corso dei prossimi anni è ipotizzabile che si possa assistere ad un repentino smantellamento, pezzo per pezzo, delle attività lavorative odierne senza che avvenga quel graduale passaggio di riconversione dei lavoratori al processo produttivo generato **dall'automazione**.

È quanto mai evidente che la rappresentanza sindacale, che ad oggi siede ai tavoli di contrattazione, risulta essere totalmente inadeguata nell'affrontare un attacco di tali

proporzioni, perché nel corso degli anni ha dato prova continuamente di essere assoggettata ad ogni direttiva istituzionale.

Per questo motivo l'unica prospettiva che i portuali hanno davanti rimane quella di costruire una forte barriera, in grado di rigettare i diktat che non tarderanno ad arrivare e che sia in grado di affrontare una vera fase contrattuale, per mettere in salvo e riconvertire la professionalità dei lavoratori, salvaguardandosi al contempo da eventuali e drastiche ricadute occupazionali.

## **6) CONCLUSIONI**

La Cub trasporti si appresta a svolgere il quarto Congresso Nazionale, dopo oltre 4 anni dal precedente.

### **a) Un bilancio positivo**

Nel periodo trascorso dal precedente Congresso, la Cub Trasporti ha registrato una significativa crescita, sia in termini di iscritti, sia di espansione sul territorio nazionale, sia di capacità di intervento nei diversi comparti dei Trasporti stessi.

Dall'ultimo Congresso Nazionale, La Cub Trasporti è cresciuta per numero di aderenti di quasi il 50% sul territorio nazionale: non si è riusciti a raggiungere gli obiettivi auspicati del raddoppio degli iscritti alla nostra O.S. ma è stata confermata, complessivamente, la vitalità ed il radicamento/presenza in ogni comparto ove eravamo già presenti 4 anni fa.

Rispetto alla fase congressuale precedente, l'intervento della Cub Trasporti si è ulteriormente radicato a Verona, all'epoca entrata da poco nella nostra O.S. e si è allargato alle province di Palermo, Catania, Bergamo, Torino, Trento, Lucca e La Spezia.

Non solo. Significativo è stato l'ingresso nella Cub Trasporti nella Logistica, anche se concentrato nella provincia di Milano ed in Lombardia, nonché a Torino (precedentemente la logistica in Cub Trasporti era confinata all'aeroporto di Malpensa e pochissimo in quello di Fiumicino).

Altresì strategico è l'ingresso della Cub Trasporti nel settore portuale, seppur, al momento, solo a La Spezia e a Venezia (a Civitavecchia esiste solo una piccola presenza tra i rimorchiatori).

In sostanza, la Cub Trasporti, ad oggi, esercita un intervento organizzato, anche se non uniforme sul territorio nazionale, nel trasporto ferroviario, nel trasporto pubblico locale ed in quello privato, nella logistica, nelle autostrade, nel settore portuale e nel comparto aereo-aeroportuale, ove forse si è raggiunta una dimensione più concretamente nazionale e, comunque, in crescita.

### **b) Mancano investimenti e prospettive del governo**

Nei Trasporti, comunque, si continua a registrare, da parte dei governi che si succedono, la mancanza di una strategia di sviluppo ed integrazione: è assente un progetto finalizzato alla

definizione di una vera intermodalità dei servizi di trasporto, capace di garantire e soddisfare i bisogni e le aspettative dei cittadini.

Ovunque, purtroppo, si conferma la assoluta insufficienza di investimenti pubblici, in grado di sottrarre il settore agli appetiti degli speculatori di turno che, al contrario, vengono stimolati a mettere le mani nel settore per trarre facili profitti, riducendo al minimo gli investimenti.

Emblematico a tale proposito la scelta dell'evanescente attuale Ministro dei Trasporti di riesumare il progetto di costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, in un Paese asfissiato dalla insufficienza e dal degrado della rete autostradale, dall'assenza di un trasporto ferroviario in grado di collegare adeguatamente il nord industrializzato con il sud dell'Italia e di offrire un trasporto locale dignitoso. Per non parlare dallo stato del TPL che in alcune città è al collasso, oppure della gestione di quello marittimo, ormai in mano alle multinazionali straniere. Senza dimenticare quanto accade nel trasporto aereo che, affidandosi alle compagnie low-cost, è divenuto teatro di scorribande di una rapace speculazione che, oltre a non garantire la connettività del nostro Paese con il resto del mondo e all'interno dello stesso, è alla base dell'imbarbarimento delle condizioni di lavoro e dell'impoverimento salariale dei lavoratori, compresi quelli addetti all'handling aeroportuale.

### **c) Si conferma la natura conflittuale e di classe**

La Cub Trasporti ha sostanzialmente confermato nel corso di questi 4 anni la sua natura di sindacato di base, di classe e conflittuale.

Sono moltissime le vertenze che ha promosso e rilanciato, in molte delle quali è riuscita ad imprimere il ritmo e ad esercitare una evidente egemonia, anche verso le altre OO.SS. del comparto. Ciò soprattutto nel settore aereo ed aeroportuale ma anche in quello ferroviario, sulle tematiche relative alla tutela della salute e sicurezza.

Il comparto dei trasporti, d'altra parte, è strangolato dal lavoro precario, dallo sfruttamento, dall'erosione delle tutele sulla salute e sicurezza dei lavoratori, dai bassi salari (il lavoro povero è una realtà in diversi comparti), dall'utilizzo improprio e dilagante degli ammortizzatori sociali, dai cambi di appalto.

In tutto il comparto è riconosciuta ed apprezzata la capacità della Cub Trasporti di promuovere la partecipazione della base, in particolare nella costruzione delle piattaforme di rivendicazione e nella determinazione a sostenerle, soprattutto con la mobilitazione.

E' del tutto evidente che le norme esistenti sul diritto di sciopero e sulla rappresentanza sindacale impediscono di sviluppare interamente le potenzialità della nostra organizzazione.

### **d) Va respinto l'ulteriore attacco al diritto di sciopero**

La legge 146/90 e succ. mod. hanno limitato notevolmente la possibilità di esercitare il rapporto di forza per condizionare come avremmo voluto l'esito delle vertenze che abbiamo condotto.

Come non bastasse, le recenti delibere della Commissione di Garanzia che, come al solito, travalica il recinto delle sue funzioni, hanno limitato la possibilità di consentire la concentrazione delle mobilitazioni generali con quelle locali e/o di settore.

E' del tutto evidente la necessità che la Cub Trasporti, concentri i propri sforzi, anche provando ad aggregare su tale obiettivo altre sigle del sindacalismo conflittuale, di base ed

alternativo, per provare ad imprimere un'inversione di rotta sul diritto di sciopero che i governi, negli ultimi 30 anni, hanno sistematicamente scippato ai lavoratori, soprattutto nel nostro settore.

D'altra parte l'attacco al diritto di sciopero ha trovato il sostegno di CgilCislUil, intente a riesumare una concertazione che è ormai stata abbandonata da tempo dalle controparti padronali ma che ha prodotto enormi danni e pesanti ricadute sulla vita reale dei lavoratori, in particolare in quelli del settore dei trasporti.

Impedire ai lavoratori di mobilitarsi e di difendersi dagli attacchi subiti dalle controparti è stato funzionale, fin dall'inizio, ai progetti di smantellamento dei diritti, ai programmi di abbattimento salariale e peggioramento normativo.

Non è un caso che la politica ed il sindacato confederale stiano valutando, congiuntamente, l'estensione dei *lacci-e-laccioli* sul diritto di sciopero anche nella logistica, le cui mobilitazioni non sembrano arrestarsi. Anzi.

Inoltre, è opportuno che la Cub Trasporti si faccia promotrice della esplorazione di forme di lotta innovative, da affiancare allo sciopero e, ove possibile, di forzarne i limiti.

### **e) La rappresentanza sindacale e l'Accordo del 10.1.2014**

Sono oltre 20 anni che le limitazioni sul diritto di sciopero, comunque, sono state affiancate da un regime di sostanziale monopolio della rappresentanza sindacale nei luoghi di lavoro da parte di CgilCislUil.

La Cub Trasporti paga un prezzo altissimo in termini di libertà sindacali in ogni settore dei Trasporti.

Ad eccezione della gran parte delle aziende di Logistica e di pochi altri ambiti, la Cub Trasporti resta una O.S. non riconosciuta dalle controparti, salvo dove si è riusciti a conseguire le agibilità, sia con le mobilitazioni, sia per il successo conseguito in qualche Tribunale, meno blindato di altri.

Come ricordiamo, il regime di assoluta negazione delle libertà sindacali ha determinato dei problemi anche alla Cgil, a seguito del confronto terminato in FCA con la sottoscrizione del contratto da parte delle sole Cisl e Uil. Marchionne, di conseguenza, negò alla Cgil il riconoscimento delle RSA, l'uso delle bacheche sindacali e il diritto di assemblea retribuita, nonché l'accesso alle trattative sulla definizione delle intese aziendali, applicative del contratto stesso.

E' stato in questo contesto che la Cgil è ricorsa alla Corte Costituzionale che nel 2013 ha dichiarato inammissibile quanto fatto da FCA, che è stata costretta a riconoscere le agibilità sindacali alla suddetta O.S., avendo questa preso parte alle trattative sul contratto. La Corte Costituzionale, pertanto, rifiutò di avallare il mancato riconoscimento della Cgil in FCA (...contrariamente a quanto fatto su analogo ricorso presentato dalla Cub 20 anni prima!).

Seppure la sentenza non abbia definito i criteri con cui si selezionano le OO.SS. che vengono convocate alle trattative, è pur vero che la Corte Costituzionale ha fornito spazi inediti sulla questione delle libertà sindacali nei luoghi di lavoro, dopo l'abrogazione parziale dell'art.19 della L.300/70 per via referendaria.

Tali spazi si aprivano soprattutto al sindacalismo di base che per circa 20 anni era stato escluso da un "buco" legislativo determinatosi con il referendum del '95, che aveva

legittimato le aziende a scegliersi il sindacato e a riconoscere i diritti della L.300/70 solo alle OO.SS. che, come ormai è spesso prassi, firmassero l'indicibile e l'indecente.

E' in questo ambito che Confindustria e CgilCislUil hanno sottoscritto l'Accordo del 10.1.2014, chiamato T.U. sulla rappresentanza, tentando di richiudere quegli stessi spazi di agibilità sindacale aperti dalla sentenza.

L'Accordo del 10.1.2014 riservando la partecipazione alle elezioni delle RSU, solo alle OO.SS. firmatarie del T.U. sulla rappresentanza, prevede, però, una inaccettabile limitazione all'azione sindacale agli stessi sottoscrittori, rispetto ad intese raggiunte e condivise dalla maggioranza dell'organismo elettivo. Di fatto nega la possibilità di provare a mettere in discussione l'applicazione delle intese che si non condivide. A riguardo lo stesso T.U. sulla Rappresentanza sindacale stabilisce un sistema sanzionatorio per le OO.SS. che non rispettano tale vincolo, finora non agito ma pur sempre codificato nel T.U. stesso.

In ogni caso, tale accordo è stato "confezionato" da Confindustria e avallato dai *soliti noti* anche per condizionare il legislatore nel caso avesse fatto propria la sollecitazione ad intervenire, come suggerito dalla stessa Corte Costituzionale, con una legge sulla rappresentanza: in tal modo i firmatari del T.U. sulla rappresentanza hanno tracciato il solco in cui innestare l'eventuale norma che, ad oggi, non è stata varata e che l'attuale governo non sembra proprio avere l'intenzione di farlo.

Ad oggi il T.U. sulla Rappresentanza sindacale non è stato sottoscritto dalla Cub, né dalle federazioni ad essa aderenti, giudicandone inaccettabile il contenuto e l'impostazione corporativa e auspicando che il legislatore, dovendo restare nel recinto del dettato costituzionale, avesse eventualmente legiferato in modo meno restrittivo di quanto prevedesse l'art.19 della L.300/70, dopo le modifiche referendarie del 1995.

In realtà ad oggi la legge sulla rappresentanza è rimasta una chimera e le strade legali, ove percorse, per tentare di utilizzare la sentenza della Corte Costituzionale estendendone gli effetti a particolari situazioni, non hanno dato i risultati auspicati.

A fronte della situazione accennata sono molti, però, coloro che all'interno della Cub, come anche della Cub Trasporti, stanno valutando la possibilità di sottoscrivere tale accordo per poter partecipare alle elezioni delle RSU e, in tal modo, sperare di conseguire il diritto ad un minimo di agibilità sindacali che finora sono sistematicamente, o quasi, negate alla nostra O.S.

E' su tale tema che il dibattito interno all'intera Confederazione e, a tratti, nella nostra O.S. ha prodotto lacerazioni e scontri, fino a polarizzare il confronto più generale sull'organizzazione e sulla definizione delle strategie della nostra O.S. e dell'intera Confederazione Unitaria di Base. In alcune occasioni tale "discussione" è riuscita a nascondere le ragioni di ben altri attriti sorti, ad esempio, sul modello organizzativo o su altro ancora.

Pertanto, data la situazione, per alcuni, la firma del T.U. sulla Rappresentanza, che nel 2018 nel Congresso della nostra O.S. era stata considerata come una "scorciatoia impraticabile e pericolosa", oggi, a fronte della situazione data e della condizione complessiva della classe, è valutata da alcuni il male minore ed il prezzo da pagare per poter provare a rientrare in contesti e luoghi di lavoro dai quali la Cub è uscita e la Cub Trasporti ha particolari difficoltà a radicarsi.

Comunque, è opportuno che al momento la Cub Trasporti non metta in discussione la propria decisione in merito alla firma del T.U. sulla Rappresentanza sindacale, rimandando ulteriori valutazioni ad una Conferenza di Organizzazione specifica, che sarà proposta di effettuare a circa la metà del periodo che ci separa dal prossimo Congresso Nazionale.

E' auspicabile, invece, che le diverse posizioni abbiano lo spazio e la possibilità di confrontarsi, peraltro con la consapevolezza che non esiste alcuna fondata urgenza, visto che ad oggi, nei Trasporti, a parte il comparto autoferro, le RSU non sono uno "strumento" largamente utilizzato.

Tali e tante sono le questioni coinvolte in merito al T.U. sulla Rappresentanza sindacale, sia dal punto di vista politico-sindacale, sia dal punto di vista tecnico-normativo, che non si può ignorare l'importanza di un approfondimento nel nostro Congresso, anche in vista di quello generale della Cub stessa che si terrà il 10, 11 e 12 Marzo.

Anche nel Congresso della Cub è probabile che si ribadirà, come peraltro prevede lo Statuto della Confederazione, che la scelta di sottoscrivere il T.U. sulla Rappresentanza sia demandata alle federazioni e non sarà posta in discussione l'adesione della Cub tutta.

### **f) Lo stato della Cub Trasporti ed il suo ruolo nella Cub**

Resta, comunque, di fondamentale importanza una analisi attenta dello stato della nostra organizzazione sindacale, di ciò che si rende necessario per rilanciarla, per superare le difficoltà incontrate, gli errori fatti e per radicarla nei settori ove non siamo riusciti a farlo finora.

Se è positivo constatare che ogni struttura territoriale della Cub Trasporti, essendo proprietaria delle quote versate sul territorio e, quindi, svincolata dalla centralizzazione delle risorse economiche, è riuscita, fino ad oggi, a mantenere la sua totale autonomia organizzativa e politica, è altrettanto fondamentale auspicare che questo Congresso segni un passo in avanti nella costruzione di una reale struttura nazionale in grado di agire unitariamente e in modo più incisivo sui temi generali del settore.

A tale proposito è opportuno che la Cub Trasporti si doti di una propria cassa nazionale, alimentata dalle province, in quota proporzionale agli iscritti, in grado di finanziare realmente le iniziative decise dal proprio organismo politico, il Coordinamento Nazionale.

Tale scelta dovrà essere assunta e concretamente realizzata, senza ulteriori ritardi, peraltro attuando quanto era stato deciso nel precedente Congresso della Cub Trasporti ma rimasto solo una dichiarazione di intenti.

Sarà infatti importante, oltre che avere le risorse da versare, secondo le previsioni statutarie, alla Confederazione (sarà un vincolo per poter partecipare agli organismi Confederali) che la struttura nazionale della Cub Trasporti si doti di una autonomia economica nazionale, mirata a sostenere lo sviluppo di un intervento nazionale vero e proprio.

Se, infatti l'autonomia economica e politica dei territori della Cub Trasporti rappresenta una peculiarità che non deve essere messa in discussione, essendo questa una delle più importanti specificità della nostra O.S. e delle federazioni aderenti alla Cub, è altrettanto evidente che deve essere recuperata una dimensione nazionale che superi la segmentazione decisionale e, talvolta, l'autoreferenzialità di alcuni territori.

Se è assodato che anche dove sarebbe stato alla nostra portata come, ad esempio nel settore aereo-aeroportuale, abbiamo stentato a costruire delle rivendicazioni nazionali che

superassero la caratterizzazione aziendale o di specifico sotto-comparto, è altrettanto evidente che l'arroccamento territoriale ha costituito il limite reale che non ha permesso di rendere omogenei sul piano nazionale gli approcci sindacali e uniformi le rivendicazioni.

E' anche vero che le tensioni interne alla Cub, sorte in conseguenza, sia delle fratture all'interno della struttura milanese, sia del dibattito sviluppatosi nel Coordinamento Nazionale della Cub stessa, si sono riflesse all'interno della Cub Trasporti, soprattutto a partire dalle strutture territoriali lombarde della nostra O.S..

Le tensioni, infatti, si sono amplificate, più che per le differenti visioni sulla gestione organizzativa e politica della nostra O.S., quanto, piuttosto sul modello confederale e sul posizionamento della nostra O.S. all'interno di tale modello.

### **g) Il ruolo della Cub Trasporti nella Cub**

E' comunque evidente che la questione del rapporto tra la Cub Trasporti e la Cub sia un tema di primaria importanza.

Esiste una significativa differenza di impostazione tra chi, pur ritenendo importante l'autonomia politica e gestionale della nostra federazione, considera essenziale il contributo che la Cub Trasporti deve impegnarsi a fornire allo sviluppo della confederalità e alla vita della Cub e chi, invece, preferisce valorizzare le specificità della nostra categoria, fino ad estremizzare il concetto di autonomia stessa.

E' però chiaro che l'indipendenza è un valore imprescindibile e a cui non si può rinunciare ma l'isolamento fine a se stesso indebolirebbe l'azione della stessa della nostra federazione.

E' importante considerare che sono state formulate alcune proposte di riorganizzazione della Cub, verso un modello che tenta di favorire l'accorpamento di alcune federazione aderenti alla Confederazione Unitaria di Base, al fine di favorire il raggiungimento di dimensioni organizzative più consistenti e di concentrare l'intervento dei quadri sindacali presenti in ciascuna O.S. Ciò non tanto per realizzare una semplice sommatoria delle esperienze disponibili ma per accrescere la capacità di intervento esprimibile collettivamente, a partire da quelle federazioni che non sono riuscite in molti anni a realizzare l'auspicato radicamento.

D'altra parte le trasformazioni determinatesi nel mondo del lavoro negli ultimi 31 anni, epoca in cui si costituì la Cub stessa, con 16 federazioni (una varietà di federazioni necessaria per avere il requisito della dimensione nazionale e confederale per il riconoscimento prima del 95), ha subito profonde trasformazioni che, purtroppo, hanno implicato un consistente arretramento delle condizioni di lavoro, sia salariali che normative.

Pertanto il tema della organizzazione confederale sarà oggetto di valutazioni che, in ogni caso, attraverseranno la Cub e che i delegati della Cub Trasporti all'Assemblea Nazionale della nostra Confederazione si troveranno ad affrontare.

Sono presumibili notevoli differenze di punti di vista, tutte, comunque, legittime.

La trasformazione subita dal mondo del lavoro ha comunque prodotto una vasta area sociale, oltremodo aggredita dalla "caccia" al povero innescata dall'attuale governo con le iniziative sulla flat tax, sul reddito di cittadinanza e, non ultimo, sull'autonomia differenziata: è evidente che si ponga anche il tema di come intercettare e tentare di organizzare questo "spicchio" di società, peraltro in assidua ed esponenziale crescita.

A tale problematica, che trascina anche questioni organizzative, le risposte potranno essere diversificate e tutte fondate sulla valutazione della compatibilità e adeguatezza del modello esistente e della sua capacità di intercettare un pezzo di "classe" di riferimento delle nostre istanze.

Per alcuni la costituzione di una federazione sociale si rende necessaria, valutando assolutamente impossibile inquadrare certe soggettività all'interno di un modello organizzativo del lavoro, ottocentesco e mutuato dall'esperienza sindacale tradizionale, esistente in Cub.

Per altri, tale impostazione è poco condivisibile e foriera di una mutazione organizzativa che, unita alla proposta di accorpamento di alcune federazioni, mette in discussione l'attuale assetto confederale, con l'obiettivo di creare centri di "potere" finalizzati solo ad uno spostamento degli ambiti decisionali esistenti, in senso centralista e verticista.

Inoltre, anche la questione di una certa precarietà che sfugge alla classificazione tradizionale in categorie, pone il tema della riorganizzazione confederale.

Se è evidente che il lavoratore precario, la cui attività lavorativa è principalmente esercitata in un determinato ambito, sarà ovviamente organizzato nella categoria di riferimento del settore stesso, diventa meno scontato per chi, svolge delle attività frammentate. Non sono questioni di semplice soluzione ma non possono neppure essere ignorate.

E' anche in questo contesto che si inserisce la proposta di sviluppare un ragionamento sul ruolo dei servizi nella Cub. E' fuori di discussione la creazione di una federazione che i più sostengono non possa esistere ma non è marginale la necessità di valutare il ruolo che hanno nella Cub. I servizi sono sempre più "finestra" sul mondo reale, in grado di intercettare il precipitato sociale delle trasformazioni della società contemporanea.

Tali questioni sono affrontate con particolare avversità da chi ritiene che con tale impostazione si inquina il carattere sindacale della nostra confederazione e si rischi di spostare il baricentro decisionale della Cub verso ambiti estranei al mondo del lavoro in senso stretto.

Analogamente, in merito all'attuale modello organizzativo, si produrrà nella Cub un confronto sulla esistenza della Cub Immigrazione: è un tema complesso e delicatissimo, soprattutto in un momento storico in cui le politiche istituzionali manifestano un particolare accanimento nei confronti di chi arriva nel nostro Paese.

E' del tutto evidente che, analogamente a quanto detto per i precari, qualsiasi lavoratore immigrato sarà inserito, se possibile, nella categoria di riferimento sulla base delle sue attività lavorative e delle esistenti suddivisioni categoriali. E' però altrettanto evidente che una persona immigrata, non sempre ha un lavoro e spesso è portatrice di istanze che non sono sistematizzabili nella suddivisione del mondo del lavoro che si riflette nella nostra organizzazione.

Tali istanze, però, devono essere accolte nella nostra Confederazione che ha le potenzialità di affrontarle, con competenze adeguate: un obiettivo che non sembra avere alternative all'esistenza della Cub Immigrazione.

La Cub Trasporti dovrà anche affrontare la discussione sul finanziamento, sia, come già detto, della propria struttura nazionale della Cub Trasporti, sia delle strutture confederali, stabilendo anche le modalità con cui reperire le risorse economiche necessarie.

Anche per tali questioni la nostra O.S. dovrà riuscire a fare una scelta.

Sarà senz'altro necessario pretendere equità e trasparenza ma anche il necessario rigore, in modo che non si ripeta quanto successo in passato, soprattutto in Cub: le decisioni assunte vanno rispettate e deve essere previsto un sistema sanzionatorio nei confronti di coloro che si sottraggono arbitrariamente alle regole stabilite.

## **h) Gli obiettivi della Cub Trasporti**

Per quanto riguarda la Cub Trasporti è necessario che il Congresso si esprima sulla necessità di intensificare le iniziative contro le guerre in atto, a partire da quella innescatasi nel cuore dell'Europa, di cui non si vede la fine e che attraversa una fase di pericolosissima escalation.

E' del tutto evidente che anche questa guerra, la stiamo pagando i lavoratori e le loro famiglie, alle prese con una crescita inflattiva, innescatasi anche prima del conflitto stesso ma che, con l'aumento dei costi energetici, causati dallo scontro militare e dalla speculazione, si sia innescata una spirale che sta stritolando i ceti più poveri della società.

La Cub Trasporti è opportuno che, oltre a stimolare le iniziative della Cub contro tutte le guerre (In Ucraina come in Yemen, in Afghanistan, in Sudan, in Palestina, ecc.), non abbandoni il faticoso tentativo di coagulare, ove esistono le condizioni, di un fronte del sindacalismo di base e dei movimenti antagonisti, per battersi contro le barbarie innescate dai conflitti, a partire da quello in atto nel cuore dell'Europa, nonché contro l'economia di guerra e contro l'invio delle armi in Ucraina.

Quanto successo in occasione dello sciopero del 2 novembre 2022, non ci deve far desistere dalla nostra volontà di continuare ad aggregare le forze del sindacalismo di base e non solo.

Dobbiamo promuovere anche momenti di confronto e di dibattito tra i lavoratori per favorire la crescita di una coscienza che sul conflitto stenta a decollare nei luoghi di lavoro.

E' assurdo che in Italia si citi la Costituzione che "ripudia la guerra", eppoi cali il silenzio quando si inviano le armi e si punta a far proseguire il più a lungo possibile la guerra, per poter vendere armi e speculare sulla distruzione di un paese, sulla sua ricostruzione e sull'accaparramento di ogni possibile materia prima (vedi gas e petrolio).

E' altresì importante che la Cub Trasporti rilanci il suo impegno, oggi più che mai, sul piano internazionale, considerando che le politiche di aggressione nei confronti dei lavoratori e dei ceti popolari, hanno una regia planetaria e, comunque, un denominatore comune.

La costruzione di un intervento internazionale della Cub Trasporti è stato curato tradizionalmente dai ferrovieri, che anche prima della costituzione della Cub stessa, avevano creato la Rete internazionale di Lotta, partecipata da alcuni sindacati alternativi europei (...e non solo!), fino a favorire la partecipazione attiva in tale Rete della stessa Cub.

E' evidente che per le nostre dimensioni e per le nostre possibilità non è un obiettivo di facile realizzazione ma per la crescita del ruolo della Cub Trasporti nell'ambito internazionale è opportuno che si faccia uno sforzo per parteciparlo: disertarlo porterebbe ad estraniarci da una discussione importante, svincolata anche dai limiti imposti dalla situazione italiana che non brilla per attivismo, partecipazione e lucidità delle analisi prodotte nel mondo del lavoro.

E' altresì evidente che tanti devono essere gli sforzi per rilanciare l'iniziativa concreta della Cub Trasporti sia su temi generali come le privatizzazioni e le esternalizzazione/appalti, la cancellazione della Riforma del Lavoro della Fornero e del Jobs act, la lotta alla precarietà e

ai contratti nazionali che fissano una retribuzione al di sotto delle previsioni dell'art. 36 della Costituzione, per il ripristino delle agibilità sindacali nei luoghi di lavoro a tutte le OO.SS. dei lavoratori, sia sui temi specifici che esistono nei vari comparti..

Per raggiungere gli ambiziosi obiettivi che confermeremo per la Cub Trasporti, però, è necessario un gruppo dirigente che si renda disponibile ad intervenire sui territori per metterli in connessione e costruire le piattaforme condivise nei singoli comparti e, ove possibile, anche nell'intero settore dei trasporti.

E' anche necessario che la Cub Trasporti si impegni ad ampliare il proprio radicamento nei settori ove, abbiamo segnato il passo in termini di crescita, seppur presenti ed in grado di esprimere interventi di alto livello, come nelle ferrovie, nel TPL e nelle autostrade.

Le esperienze e le conoscenze esistono in Cub Trasporti ma dobbiamo trovare il modo di metterle a sistema.

E' evidente, invece, la necessità di investire risorse e effettuare il massimo sforzo possibile per far crescere l'intervento della Cub Trasporti nella Logistica, uno dei pochi settori ove i lavoratori da anni dimostrano una inesauribile capacità di mobilitazione, per affrancarsi da un selvaggio sfruttamento.

E' comunque fondamentale che la Cub Trasporti sia in grado di definire una piattaforma generale da sostenere con la mobilitazione che, oltre alle questioni specifiche del settore, alla difesa dei salari, contro la precarietà, in difesa delle tutele della salute e sicurezza, sia in grado di fare propri anche altri temi che la Cub assumerà nella Assemblea Nazionale.

Sono diversi ed articolati gli obiettivi che la Cub Trasporti può essere in grado di raggiungere.

Nulla è scontato ma le potenzialità e le capacità sono significative.

E' evidente che il successo sarà alla nostra portata se e solo se riusciremo a valorizzare le differenze e saremo in grado di crescere, mantenendo l'unità e la capacità di trovare livelli di sintesi avanzate tra le diverse posizioni, con spirito inclusivo.

Questo è forse l'auspicio più importante: riuscire a svolgere un Congresso che faccia fare un passo in avanti alla nostra O.S., dotandola di un gruppo dirigente unito, di valore, capace di organizzare la nostra federazione e di mantenerne l'autonomia necessaria, confermando, al contempo, la propria appartenenza alla Confederazione Unitaria di Base.

