



**III Congresso Nazionale
Cub Trasporti
Roma, 7 luglio 2018**

**Trasporti
Cub**

Sono passati poco più di due anni dall'effettuazione dell'ultimo congresso della CUB Trasporti nazionale.

Come è noto alla gran parte di noi, quel congresso produsse una clamorosa e dolorosa rottura all'interno di tutta la CUB Trasporti e dell'intera CUB, coinvolgendo anche intere strutture territoriali della nostra O.S. di Base, come la Cub di Roma.

Da subito apparve chiaro a tutti che la situazione determinatasi doveva essere superata, nell'interesse di quante/i avevano ed hanno a cuore la vita e la salute della Confederazione Unitaria di Base.

Grazie al lavoro collettivo e all'impegno di tutte/i, siamo riusciti a proseguire l'attività sui territori e a livello nazionale e ad arrivare alla scadenza odierna che ci consente di recuperare e, se sapremo perseverare sul percorso d'intelligenza e tolleranza collettiva, di ripartire, con nuovo slancio e vigore, per affrontare le tante e gravose problematiche che interessano tutto il settore dei trasporti e quelle dell'intero mondo del lavoro e del non lavoro.

Facciamo in modo, perciò, che questo nostro importantissimo passaggio democratico non finisca per essere tutto concentrato sulle precedenti ferite interne e costituisca, invece, un'occasione per attrezzarci ad affrontare quanto ci aspetta nell'immediato futuro, concentrando l'analisi su ciò che è accaduto, nel periodo che ci separa dal precedente congresso, nel contesto generale, nonché nelle modalità in cui siamo riusciti a intervenire con le nostre azioni nelle situazioni concrete.

D'altra parte la Cub Trasporti ha esercitato un ruolo strategico all'interno della Cub ma anche nell'ambito del sindacalismo di base e non solo, affrontando, promuovendo e gestendo vertenze assolutamente importanti, con l'unico scopo di tutelare gli interessi concreti della categoria e dei lavoratori in genere.

Il comparto dei trasporti, in tutti i suoi settori, aereo-aeroportuale, ferroviario, autoferrotranviario, marittimo, logistica e autostrade, rappresenta un asset strategico, fondamentale per il nostro Paese in cui, oltre all'aumento della precarietà e dello sfruttamento dei lavoratori, si registra la mancanza di adeguati investimenti pubblici e della benchè minima prospettiva di intervento in grado di assicurare sviluppo e crescita.

Il diritto alla mobilità dei cittadini, sancito dalla Costituzione, ancora rappresenta una chimera, soprattutto a seguito dell'attuazione dei processi di liberalizzazione e privatizzazione, in particolare nei servizi dei trasporti meno elitari e che hanno un più alto impatto sulle masse popolari.

I Governi che si sono avvicendati negli ultimi 15 anni si sono ben guardati dal gestire l'intero comparto dei trasporti alla stregua di un bene comune e di un immenso patrimonio collettivo da tutelare e rilanciare ma piuttosto, soprattutto in alcuni settori del comparto, come una opportunità di speculazione per *prenditori* nostrani e stranieri.

In realtà istituzioni e Ministri si preoccupano della qualità del servizio, della sua integrità e della sua natura come servizio pubblico essenziale, talvolta cimentandosi in disquisizioni

sulla intermodalità dei servizi di trasporto, peraltro mai decollata, solo in occasione degli scioperi dei lavoratori, al solo fine di boicottarne l'efficacia, attuando un sistema di regole e norme pensate e codificate nella L. 146/90 e nella L. 83/00, nonché nelle relative regolamentazioni di settore, con il solo scopo di svuotare le legittime rivendicazioni che sorgono nel comparto, divenuto un vero e proprio laboratorio di sperimentazione dello sfruttamento dei lavoratori e di "trovate" a danno della categoria.

Tutto ciò accade nonostante l'intero comparto sia tutt'altro che in crisi, visti i tassi di crescita dei passeggeri e delle merci trasportate negli ultimi anni in ogni settore dei Trasporti.

Nonostante ciò il comparto è strangolato da un susseguirsi di vertenze, tutte sorte per difendere pezzi di salario, condizioni di lavoro, garanzie e tutele sulla sicurezza, nonché per contrastare il dilagante utilizzo del lavoro precario, in tutte le sue forme, fino all'abominio dilagante del ricorso alle cooperative, molte delle quali false ed ingiustificabili.

Per non parlare del massivo utilizzo fraudolento degli ammortizzatori sociali, quale strumento per scaricare i costi delle ristrutturazioni delle imprese, spesso private, sulla collettività.

Nell'epoca della Riforma Fornero e del Jobs Act, l'assalto al mondo del lavoro ha assunto dimensioni incontenibili e non più tollerabili, in stridente contrasto con l'art. 1 della Costituzione italiana.

D'altra parte le modalità di approccio sindacale di CgilCislUilUgl si esplicitano nell'accordo sulla rappresentanza del 10.1.2014, così come gli accordi interconfederali del 28.11.2011 e del 31.5.2013 e quelli successivi del 2016 e del 2018: di fatto si ingessa l'intervento sindacale delle OO.SS. firmatarie e si incentiva un sistema di relazioni industriali basato sul reciproco e mutuo sostegno tra rappresentanze datoriali e organizzazioni sindacali che, abdicando al loro ruolo, si sono trasformate in mere esecutrici ed attuatrici delle istanze imprenditoriali.

Va sottolineato che il Testo unico sulla rappresentanza del 10.1.2014 nasce anche per tamponare la sentenza della Corte Costituzionale del 2013 che, riconoscendo il diritto delle agibilità nei luoghi di lavoro anche a quelle OO.SS. non firmatarie del CCNL applicato ma comunque presenti alle trattative di rinnovo, ha messo in crisi il sistema di relazioni basato sull'art.19 della L.300/70 come uscito dal referendum del 95: un articolato legislativo che ha permesso alle controparti datoriali di riservare le agibilità sindacali alle sole OO.SS. firmatarie del CCNL e degli accordi applicati, lasciando fuori dai luoghi di lavoro chi è in disaccordo con i Piani datoriali.

Tutto questo, nei fatti, ha contribuito a proseguire il processo, iniziato da oltre 30 anni, con cui si è tolto dalle mani dei lavoratori il controllo dei processi produttivi e si sono ridotte le possibilità concrete di ottenere diritti e imporre la redistribuzione delle ricchezze, anche a fronte dell'aumento indiscriminato della produttività.

Tale incremento della produttività, peraltro, combinato con il progresso tecnologico e l'utilizzo dell'informatica ha favorito anche una diminuzione costante della forza lavoro che ha subito pesanti contrazioni, nonostante la crescita industriale del comparto.

La mancanza di una strategia di contrasto alle politiche attuate dalle controparti datoriali da parte delle OO.SS. maggioritarie, non ha consentito a molti lavoratori di costruire piattaforme di rivendicazione avanzate.

E' proprio su questo terreno che la Confederazione Unitaria di Base svolge il proprio ruolo, cercando di dare voce ai lavoratori ed alle categorie, spesso tenute in ostaggio ed all'oscuro, comunque private di qualsiasi potere di indirizzo e decisionale.

E' in tale ottica anche la costruzione dello Sciopero Generale che la Cub indirà a fine ottobre 2018, insieme ad altre organizzazioni sindacali di Base, dopo aver costruito una piattaforma che è già discussa in molte assemblee e sarà ancora posta in discussione in molti luoghi di lavoro del nostro Paese.

Ed è questo il terreno e l'ambito in cui la Cub Trasporti può svolgere un compito importantissimo, esercitando un ruolo centrale nelle mobilitazioni di settore ed in quelle generali, come quella in programma in autunno prossimo, in cui proprio i Trasporti potranno avere un ruolo centrale, dando forza a quelle rivendicazioni che interessano i lavoratori e che auspichiamo possano essere fatte proprie e sostenute da il più ampio fronte sindacale possibile.

E' evidente che nella situazione data, nell'attuale contesto sociale, diventa essenziale che la Cub Trasporti, ponga con forza e determinazione, insieme alla Cub intera, la questione della riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario e diritti.

Se è vero che un reale reddito di cittadinanza, concretamente esigibile, può diventare uno strumento di inclusione, capace di riconsegnare alla partecipazione sociale, alla vita civile e politica amplissimi strati di popolazione priva di reddito ed emarginata, è altrettanto doveroso porre la questione della riduzione dell'orario del lavoro a parità di diritti e di salario.

E' chiaro che tali due nodali questioni possano coesistere e debbano essere rilanciate unitariamente.

E' infatti necessario ribaltare il paradigma di industria 4.0, basato su un lavoro sempre più produttivo, sottopagato, privato dei diritti, frammentato, senza alcuna stabilità e precarizzato in ogni sua forma.

Non meno significativa diventa porre la questione salariale, centrale in ogni piattaforma della Cub e divenuta ormai essenziale in tutti i comparti, non solo per imporre una irrinunciabile redistribuzione delle ricchezze generate, ma anche per tentare di uscire da una stagnazione economica che ha determinato l'impoverimento progressivo delle classi popolari, su cui è interamente scaricato il prezzo della crisi.

E' altresì fondamentale che la Cub Trasporti rilanci l'intervento di contrasto alla dilagante espansione della precarietà in tutte le sue forme: dal lavoro part-time, ai contratti a tempo

determinato, al lavoro interinale e alle altre innumerevoli tipologie di lavoro precario che assilla intere generazioni di lavoratori.

La precarietà di fatto ha ormai esteso la sua asfissiante egemonia nell'intero mondo del lavoro, diventando una vera e propria piaga nei Trasporti.

La precarizzazione non lascia scampo neppure ai lavoratori "stabili", le cui tutele sono state smantellate dalla Riforma Fornero e dal Jobs Act e ad oggi ancora in vigore e tutt'altro che minacciate da un annunciato intervento di tenue riforma delle norme sul precariato da parte del nuovo Governo, purtroppo in procinto di concedere ulteriori sgravi fiscali e contributivi ai datori di lavoro.

In realtà è necessario che il Governo effettui ben altri interventi legislativi e normativi per tutelare gli interessi dei lavoratori, dei precari, dei disoccupati, dei disabili (la L. 68/99 è praticamente disapplicata!) e di tutti coloro che sono stati oltremodo assediati da una crisi che è stata interamente scaricate sulle loro spalle.

E' urgente che la Cub Trasporti sostenga con forza, come peraltro posto da tempo dalla Cub tutta, l'approvazione di una vera Patrimoniale, ovvero di una tassa sulla ricchezza, che possa, nel solco del dettato costituzionale, far pagare quanto dovuto ai ceti più ricchi, puntando alle disuguaglianze sociali che si sono accresciute negli ultimi anni.

E' evidente in tutto ciò l'importanza che riveste il varo di una norma che ripristini il pieno diritto di libertà di rappresentanza nei luoghi di lavoro, di fatto negato da oltre 20 anni da una controriforma che ha sancito la possibilità per le controparti di scegliere i sindacati con cui interloquire e stilare gli accordi, sistematicamente a perdere contro i lavoratori.

Come è essenziale che anche la Cub Trasporti, insieme a tutte le altre federazioni del lavoro privato e pubblico della Cub, prosegua il suo incessante intervento per quanto riguarda la tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro: non si può continuare a morire sul lavoro. Non si può sopportare il costante aumento degli incidenti sul lavoro, le malattie professionali e i danni di chi, a tutela dei propri profitti, calpesta addirittura il diritto dei lavoratori di prestare servizio senza mettere a repentaglio la propria salute e la propria esistenza. Per non parlare della costante erosione della qualità e sicurezza del servizio per i cittadini.

Tanto è stato l'impegno profuso su questi temi da parte della Cub e della Cub Trasporti, che sono stati integralmente riassunti nella piattaforma di Sciopero Generale dei Trasporti del 16.6.2017 proclamato dalla nostra O.S. e aderito anche da altre organizzazioni di base, nonché partecipatissimo nell'intero Paese, scatenando il disappunto di Renzi e del suo Governo che non si aspettava una adesione così alta ovunque.

Notevole rilievo ricopre l'impegno della Cub Trasporti e delle altre categorie della Cub, per quanto riguarda il ripristino di un reale diritto di sciopero che, dal varo delle L.146/90 e della L. 83/00, è stato costantemente eroso da interventi della Commissione di Garanzia che, talvolta anche con l'appoggio di CgilCislUilUgl, ha impedito l'esercizio del "diritto dei diritti", qual è quello di sciopero.

Emblematico a tale proposito l'intervento della Commissione di Garanzia che in occasione dello Sciopero Generale dei Trasporti indetto dalla Cub Trasporti per l'8.6.2018, ha impedito la piena riuscita della mobilitazione, riducendo a sole 4 ore (8 nei trasporto ferroviario) l'astensione dal lavoro proclamata per 24 ore nell'intero comparto.

Tale decisione è stata assunta dalla Commissione di Caranzia, in aperto contrasto con quanto aveva deliberato occasione dello Sciopero Generale dei Trasporti proclamato per il 16.6.2017 a sostegno di una piattaforma di classe, contro le privatizzazioni, il taglio dei salari, i licenziamenti, il peggioramento della normativa, contro il precariato, l'abbattimento delle tutele sulla salute e sicurezza.

Per comprendere e valutare l'aggressività manifestatasi da parte delle forze datoriali e delle istituzioni, è comunque importante valutare, seppur in modo sintetico, quanto avvenuto, nel corso del periodo che ci separa dal precedente congresso, anche dal punto di vista del quadro legislativo e dei rapporti tra le parti sociali.

Ciò anche per comprendere al meglio il quadro in cui si è articolato il nostro intervento, nonchè per definire meglio e con maggiore consapevolezza gli obiettivi futuri per la Cub Trasporti.

Il 2015, dal punto legislativo, è stato l'anno del definitivo affossamento di ogni residuo diritto, ancora vigente a tutela delle lavoratrici e dei lavoratori: dalla definitiva abrogazione dell'art.18 dello Statuto dei Lavoratori, al licenziamento libero, attraverso il contratto, definito con non poco sadismo, a tutele crescenti, alla modifica, peggiorativa, degli ammortizzatori sociali, sino all'ulteriore ridimensionamento del ruolo delle pensioni e della sanità pubbliche. Anche il *bravo* Ministro Poletti ha collaborato, in questo virtuoso percorso, con il suo decreto di liberalizzazione dei contratti a tempo determinato.

Le parti sociali, CGIL-CISL-UIL e Associazioni padronali, in crisi di credibilità, di autorevolezza e in perdita d'iscritti (le associazioni sindacali padronali escono da Confindustria e Confcommercio, il governo Renzi scarica i sindacati confederali e procede con il Jobs Act e le modifiche costituzionali) hanno cercato, nel mutato scenario, di recuperare la legittimazione dei rispettivi ruoli e hanno deciso di rilanciare le intese bilaterali sui principali temi del lavoro, per riquilibrare il proprio monopolio sulla contrattazione.

Tale strategia, culminata nel Testo Unico del 10 gennaio 2014, si è prefissa anche di limitare la libertà d'azione del sindacalismo di base, a fronte del disagio e il malessere, presenti nel Paese che, in quegli stessi anni ha sofferto il blocco delle pensioni, il mancato rinnovo dei principali contratti nazionali e per l'aumento della disoccupazione.

CGIL-CISL-UIL hanno deciso di ridimensionare le loro contrapposizioni e di accettare, di fatto, le conseguenze del Jobs Act e dei successivi decreti attuativi.

Così, di conseguenza, sono stati stipulati ulteriori accordi interconfederali indirizzati a armonizzare le politiche governative e padronali, al fine di ridimensionare il ruolo della contrattazione nazionale, di subordinare quella aziendale alla produttività e di indirizzare gli incrementi salariali verso il cosiddetto welfare aziendale (sanità integrativa, pensione integrativa, detassazione dei premi di produttività).

Con questa loro scelta, i firmatari degli accordi hanno voluto rilanciare la politica e la cultura della concertazione (...pur di sostenere che *lavoratori e datori di lavoro sono tutti sulla stessa barca*) e, allo stesso tempo, rinvigorire la propria presenza istituzionale.

Il 16 Luglio 2016, di conseguenza, CGIL-CISL-UIL e Confindustria hanno siglato un nuovo accordo, quello sulla defiscalizzazione, con un duplice scopo:

- di predisporre una corsia privilegiata per la contrattazione sul salario defiscalizzato, a favore dei datori di lavoro che risparmiano sul salario e a danno di lavoratrici e lavoratori che potranno contare sempre su una minore contribuzione pensionistica;
- di ricavare una sorta di monopolio sugli accordi defiscalizzati, riservando la validità della sottoscrizione alle sole associazioni sindacali che abbiano sottoscritto il Testo Unico.

Con l'ultimo accordo interconfederale del 28 febbraio 2018, hanno messo, ulteriormente, le mani sulla contrattazione, elaborando un progetto quadro che:

- detta le regole generali per impedire, comunque, sforamenti degli importi economici decisi a livello confederale attraverso lo strumento del TEC (trattamento economico complessivo) e del TEM (trattamento economico minimo) ;
- subordina gli eventuali incrementi retributivi all'aumento della produttività;
- destina parti consistenti dei rinnovi contrattuali agli istituti bilaterali, favorendo i processi di privatizzazione di sanità, pensioni e ammortizzatori sociali;
- incrementa l'alternanza scuola lavoro, in continuità con le politiche della cosiddetta Buona Scuola;
- scongiura eventuali iniziative di associazioni sindacali che non siano iscritte al CLUB del Testo Unico;
- alimenta la cultura della partecipazione consociativa, diretta da burocrazie aziendali e sindacali.

Gli avvenimenti di questi tre anni hanno abbondantemente dimostrato che gli interventi a pioggia (dal bonus Renzi, agli incentivi della defiscalizzazione sulle assunzioni) non hanno prodotto incremento dei salari e dei consumi, né dell'occupazione.

La cosiddetta *ripresina* del 2017 si basa sull'uso indiscriminato dei contratti a tempo determinato, il cosiddetto decreto Poletti.

Il Jobs Act non ha combattuto la precarietà, né ridotto il numero dei contratti flessibili, anzi, in questi stessi anni, lo sfruttamento e la precarietà si sono evidenziati in nuovi settori del mondo del lavoro, come hanno evidenziato le lotte della logistica, quelle dei precari delle nuove piattaforme informatiche e, infine, le drammatiche vicende legate alla diffusione del caporalato in agricoltura e allo sfruttamento "bestiale" dei migranti.

Proprio in questi giorni l'ISTAT ha confermato il record dei poveri assoluti in Italia: si tratta di 5 milioni e 58 mila individui, il numero più alto dal 2005.

Crescono anche i poveri relativi (ad es. reddito mensile di 1.585,21 euro per una famiglia di 4 persone): nel 2017 erano 9 milioni 368 mila (+1,6% rispetto al 2016).

Tutto il quadro economico ha evidenziato il fallimento delle politiche economiche praticate in questi anni, come ha confermato anche il tracollo elettorale del PD e il ridimensionamento di Renzi, segnalando, con forza, la necessità di un forte cambiamento.

Sarebbero indispensabili interventi pubblici che, anziché dispensare sussidi, indirizzino gli investimenti, individuino i settori nei quali investire, redistribuiscono i redditi, anche attraverso l'aumento dei salari, in modo di rilanciare i consumi.

Difficilmente, però, tali legittime aspirazioni troveranno riscontro nel nuovo scenario politico.

Lo dimostrano l'ossessiva, strumentale e vergognosa campagna contro gli immigrati, funzionale solo a eludere i veri problemi del Paese e le affermazioni, smentite dai riscontri dai dati degli ultimi trent'anni, che, attraverso la diminuzione delle tasse, si arriverà a nuovi investimenti e a nuova occupazione.

Come già detto, pertanto, dovremo continuare a fare la nostra parte e a contare sulle nostre forze.

L'inversione di tendenza dipenderà dalla nostra capacità di organizzare le lotte (per la Cub Trasporti non si fermano mai come dimostra il riuscitissimo sciopero proclamato il 6.7.2018 in Trenord e che ha visto l'adesione al 70% dei lavoratori), di comprendere le aspettative, di entrare in sintonia con i nuovi bisogni e sensibilità.

Le potenzialità della Cub Trasporti sono enormi, ben oltre la consapevolezza che talvolta si sedimenta nei militanti, nei quadri sindacali, negli iscritti.

La lucidità con cui ha agito la Cub Trasporti, la determinazione con cui ha affrontato le vertenze, la capacità di analisi, gli obiettivi perseguiti e i percorsi intrapresi, la assoluta indipendenza dalle controparti datoriali, il rifiuto della logica dello scambio tra diritti dei lavoratori e diritti sindacali, rappresentano un *unicum* nel panorama sindacale italiano.

E' su queste basi che possiamo e dobbiamo rilanciare la crescita della nostra O.S., consapevoli che non esistono scorciatoie e che solo con le lotte ed il conflitto sindacale (importante sarà lo sciopero generale di fine ottobre), spazi in cui si determinano i processi di crescita dei quadri sindacali e di consapevolezza dei lavoratori, si riuscirà a creare una società più giusta ed equa, inclusiva e democratica.

E' un dovere che abbiamo verso noi stessi, verso l'intero Paese, verso le giovani generazioni.

Davvero è il caso di dire: con la Cub si può!

.

SETTORE AEREO-AEROPORTUALE

Il radicamento della Cub Trasporti nel comparto aereo-aeroportuale-indotto è cresciuto dall'ultimo congresso ad oggi di oltre il 50%.

Non sono certo numeri che segnano una ascesa esponenziale ma un significativo incremento dei lavoratori che continuano a comprendere la necessità di dare forza e sostegno all'unica alternativa sindacale esistente in categoria: una scelta consapevole e che i lavoratori effettuano nonostante le enormi difficoltà che pongono le controparti datoriali in ogni settore, in ogni azienda ed in ogni unità produttiva.

Particolarmente significative nel comparto aereo-aeroportuale sono state le vertenze sostenute e rilanciate dalla Cub Trasporti in Alitalia e negli aeroporti di Linate e Malpensa.

Numerose le iniziative di sciopero e le manifestazioni indette dalla Cub Trasporti sia nel 2017 che nel 2018, a fronte dell'avvio della terza vertenza consecutiva dei dipendenti AZ, dopo quella del 2008 e del 2014, contro i licenziamenti, il taglio salariale, il peggioramento normativo e contro l'ennesimo ridimensionamento di Alitalia.

Significative le iniziative di mobilitazione organizzate dalla Cub Trasporti a fianco dei lavoratori precari, per rivendicare il loro diritto alla stabilizzazione dopo oltre 6 anni di lavoro a tempo determinato che Alitalia ha interrotto sostituendoli con nuovi precari.

E' in tale contesto di lotte che si è cementato il rapporto della Cub Trasporti con AirCrewCommittee, una Associazione di Piloti e Assistenti di Volo Alitalia, ben radicata nel personale di volo della Compagnia Aerea,: un rapporto sfociato il 1.5.2017 nella stipula di un patto federativo importante, che ha fatto crescere il peso della nostra O.S. e ha conferito un più

Importante a tale proposito ricordare il ruolo svolto dalla Cub Trasporti, insieme ad AirCrewCommittee in occasione del Referendum dei lavoratori AZ di fine Aprile 2017, con cui la categoria respinse, con oltre il 67% di NO, l'accordo firmato da CgilCislUilUgl, Anpac e Anpav siglato al Mise, in aperto contrasto con il mandato dei lavoratori.

E' stata in tale occasione che con determinazione la Cub Trasporti decise di svincolarsi dalle pressioni del Governo (intervenero Gentiloni, Calenda, Poletti e Delrio!) e delle OO.SS. maggioritarie (si pronunciarono ripetutamente Furlan, Camusso e Barbagallo), avviando la campagna per il No e, insieme ad AirCrewCommittee, accettò di far parte del Comitato elettorale del Referendum, lanciando la costituzione del Comitato per il No.

Dopo il Referendum l'Alitalia è stata avviata all'amministrazione straordinaria da un Governo che ha tentato di imporre con il ricatto le scelte respinte dal voto della categoria.

Ancora oggi la Cub Trasporti, insieme ad ACC, sono impegnati a respingere i tentativi di liquidazione e svendita di Alitalia, sostenendone la Nazionalizzazione ed il rilancio a fronte di un mercato in continua espansione e fiorite.

Tanti sono stati i convegni, i documenti, i comunicati, le interviste, gli esposti, le denunce, le iniziative politiche che la Cub Trasporti, insieme ad ACC, ha organizzato fino a riuscire a sgomberare il campo in merito alle bugie sui privilegi dei lavoratori Alitalia e a svelare

la volontà politica dei precedenti Governi di liquidare un patrimonio collettivo costituito dalla Compagnia di Bandiera.

D'altra parte l'attuale silenzio da parte del nuovo Governo sulla situazione Alitalia appare tutt'altro che rassicurante.

E' evidente che se il Ministro dello Sviluppo Economico e del Lavoro si ostinerà a non accogliere la richiesta di avvio di un confronto nei tempi più rapidi possibili e a concretizzare gli impegni assunti in campagna elettorale, la Cub Trasporti rilancerà a breve le iniziative che si renderanno necessarie, a partire dallo Sciopero Generale del Comparto Aereo-Aeroportuale-indotto indetto per il 21.7.2018.

Importanti sono state anche le vertenze che hanno visto la partecipazione della Cub Trasporti a fianco dei lavoratori aeroportuali e dell'indotto di Fiumicino, in particolare per quanto riguarda i lavoratori Groundcare.

Significative per la sua incisività ed importanza è l'intervento della Cub Trasporti negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa.

A tale proposito è importante ricordare la lotta per la democrazia sindacale e contro gli accordi fasulli dei confederali con:

- il blocco di hupac dopo accordo che toglieva salario ai lavoratori;
- bocciatura nei referendum su Sea handling, su aviapartner e sul ccnl che aumenta l'orario di lavoro;
- denuncia in magistratura dei confederali per accordo SeaHandling, dopo la bocciatura al referendum;
- battaglia contro il nuovo regolamento rsu con il sabotaggio delle elezioni in sea e airport.

Importantissima e di alto valore politico e sindacale l'impegno della Cub Trasporti a Linate e Malpensa nella lotta contro le false coop con:

- blocco delle attività al cargo;
- blocco con assemblea unitaria il 1° agosto del 2017 per l'ingresso della coop Alpina;
- denuncia e costituzione parte civile sistema di coop del cargo.

Da sottolineare le iniziative intraprese dalla Cub Trasporti a Linate e Malpensa in difesa del diritto di sciopero con:

- forzature nelle fermate come al cargo mle e per la coop Alpina e applicando alla lettera le norme sui comandati in servizio.
- blocco totale delle attività di Hupac, di Avis e delle società di navettamento vetture;

Infine va ricordata la incessante iniziativa della Cub Trasporti a Linate e Malpensa contro il lavoro precario nel settore delle cooperative e del navettamento vetture, con la denuncia sistematica delle decurtazioni salariali, sia nelle coop che da ultimo per i lavoratori part-time di Airport Handling in cui si applica il CCNL del Trasporto Aereo – settore Handling.

SETTORE FERROVIARIO

Nel gruppo FSI veniamo da un contratto rinnovato nel 2017 dopo una lunga vertenza contrattuale in cui i sindacati di base presenti hanno organizzato unitariamente 15 scioperi nazionali in due anni e mezzo nonostante i vincoli della legge 146/90, tutti molto partecipati che hanno messo in crisi il meccanismo concertativo attraverso il quale i sindacati confederali maggioritari hanno consegnato mano libera all'azienda nei precedenti due rinnovi di CCNL.

La lotta ha tuttavia soltanto potuto limitare i danni impedendo all'azienda di correre direttamente verso la privatizzazione totale del gruppo FSI, senza però impedire che tale opzione si abbattesse sul comparto merci trasformato da Cargo Fs in Mercitalia, che pur rimanendo nel gruppo Fsi ha subito un netto peggioramento delle condizioni di lavoro per gli addetti.

Tale azione è passata purtroppo anche per lo scarso livello di solidarietà tra i lavoratori, situazione endemica sulla quale i confederali hanno speculato, di fatto gli altri ferrovieri non hanno lottato quanto avrebbero dovuto per difendere gli addetti mercitalia, cosa già successa in occasione della privatizzazione di Trenord e degli appalti di servizi ferroviari.

Va aggiunto che il Ccnl siglato per solo un anno è già scaduto il 31 dicembre 2017, con il rischio che altri pezzi di ferrovia subiscano adesso la stessa sorte, peraltro in panorama sindacale oggi più debole.

Di fatto la scissione tra alcune sigle sindacali e l'autoreferenzialità di altre, rendono più difficile la costruzione di percorsi di lotta unitari, in uno scenario in cui il sindacalismo di base se non unito è ad oggi debole e poco incisivo, situazione che abbiamo scontato anche negli ultimi scioperi.

Da rilevare la questione sicurezza e il numero elevato di incidenti gravi fra i quali rammentiamo Corato e Pioltello, ciò nonostante gli ingenti investimenti tecnologici degli ultimi anni sulla rete ferroviaria; questo è dovuto al fatto che gli investimenti sono intervenuti quasi interamente sulle linee e sul servizio alta velocità, lasciando briciole per gli altri e parallelamente a forti tagli di personale che hanno desertificato le stazioni e la rete ferroviaria.

Sulla sicurezza siamo particolarmente impegnati sia a livello sindacale con iniziative comportamentali, presidi e scioperi, a livello istituzionale nel confronto con ANSF e con le istituzioni e a livello legale tramite esposti e denunce, citiamo per tutte la causa per la strage ferroviaria di Viareggio dove siamo parte civile; attività che comportano tuttavia spese economiche importanti di cui l'organizzazione della Cub trasporti deve interessarsi.

Poco chiare risultano al contempo le operazioni Busitalia e poi di fusione con Anas, creando di fatto un'azienda monopolista che pur essendo ancora oggi di proprietà dello

stato italiano agisce con contratti e regole di diritto privato, operando grandi speculazioni industriali a vantaggio del mondo finanziario e con evidenti tornaconti sia politici che dei sindacati collusi con la gestione economica dell'azienda.

Emblematico il fatto che nella concertazione politico sindacale vengono definiti i consigli di amministrazione e tutti i quadri dirigenti dell'azienda, un comitato di affari spregiudicato che schiaccia i diritti di lavoratori e utenti.

Da rilevare la drastica riduzione di personale che ha trasformato in 20 anni un'azienda di 200000 dipendenti in una azienda di circa 80000 dipendenti, tagli che hanno peraltro solo scalfito l'apparato burocratico aziendale, a tutt'oggi uno tra i più pesanti in Italia in termini di numero e stipendi di dirigenti e quadri intermedi,

La prossima mossa annunciata dall'azienda è la quotazione in borsa dei servizi più redditizi a partire dall'AV, di pari passo ci pare evidente un progressivo smantellamento del servizio Inter City a vantaggio dell'AV e del servizio Bus su gomma ed un progressivo affidamento sempre più diretto alle regioni del servizio regionale, con conseguenti bandi di privatizzazione, come già successo in diverse regioni.

Particolare la situazione di Trenord, servizio regionale lombardo, che dopo la privatizzazione non è più parte del gruppo Fsi, di fatto i lavoratori hanno visto peggiorare drasticamente le condizioni economiche e lavorative con un malcontento tangibile e crescente.

Particolare anche la situazione di NTV, operatore ferroviario privato concorrente di Fs-Trenitalia, dove non è chiara la situazione industriale che dopo continui annunci di crisi ha visto invece l'acquisto dell'azienda da parte di una *corporate* americana ad un prezzo astronomico.

I dipendenti Ntv, passati da lunghi periodi di contratti di solidarietà, hanno comunque ad oggi condizioni contrattuali simili a quelle del gruppo Fsi, che si differenziano solo per alcuni livelli economici.

Molto preoccupante la situazione degli appalti ferroviari che di fatto hanno occupato negli anni molte posizioni prima impegnate da ferrovieri, con meno diritti e stipendi da fame.

Di fatto negli anni, con l'assenso complice dei sindacati firmatari, non solo si sono appaltati tutti i servizi di decoro e pulizia ma gradualmente si sta appaltando anche i servizi di manutenzione con gravi incidenze sulla sicurezza affidata a contratti fortemente ricattabili.

Da sottolineare che si appaltano servizi per una miriade di cooperative diverse con contratti diversi, tra i quali si fa sempre più strada il multiservizi e che a ogni scadenza degli appalti questi lavoratori rischiano il posto di lavoro.

E' infatti necessario come già sta avvenendo nel trasporto aereo combattere questo sistema piratesco di falso cooperativismo, cercando di ri-inquadrare questi lavoratori come

dipendenti ferroviari; a tal fine stiamo cercando di spronare la solidarietà dei ferrovieri facendo anche capire che se non arginato quel mondo ci travolgerà tutti.

Da sottolineare per tutto il comparto ferroviario l'altissimo livello repressivo con sanzioni a pioggia e mirate sugli attivisti più combattivi, con sospensioni all'ordine del giorno e anche licenziamenti contro i quali stiamo combattendo.

Rispetto ai modelli sindacali è per noi fondamentale un modello che si sviluppi dal basso verso l'alto, in cui siano le assemblee dei lavoratori a decidere vertenze e iniziative, affidando alla struttura sindacale il compito di sintetizzarle e coordinarle, tale principio deve riflettersi anche nella composizione degli organi direttivi della Cub Trasporti.

SETTORE AUTOSTRADE

Il servizio pubblico autostradale italiano con i suoi quasi 7.000 km di rete è gestito da 27 società e consorzi concessionari ed Anas. L'intero settore è per lo più in mano ai privati, dove spadroneggiano due grossi gruppi riconducibili ai Benetton (3.132 km) e ai Gavio (1.423 km).

Da soli questi due gruppi controllano il 65% dell'intera rete del Paese.

Per l'intero settore ad esclusione dell'Anas e delle autostrade siciliane si applica il CCNL "Autostrade e trafori" per un totale di circa 15,000 lavoratori.

Ad oggi la CUB Trasporti è presente con una propria rappresentanza nel Consorzio Autostrade Siciliane e nella Milano Serravalle.

- Milano Serravalle

Sono passati due anni da quando attraverso un ciclo di assemblee nelle principali sedi di lavoro e una successiva elezione aperta a tutti i lavoratori è stata costituita la CUB Trasporti all'interno della Milano Serravalle, diventando così la seconda esperienza su base nazionale dell'organizzazione nel settore autostradale.

Nel corso di questo tempo siamo riusciti ad aumentare la nostra base associativa diventando la prima organizzazione in termini di adesioni.

Attraverso una costante attività assembleare e di controinformazione, l'organizzazione ha sviluppato una rete di militanti dalla considerevole presa sui lavoratori.

Un seguito che riesce ad avere presa anche quando le tematiche proposte assumono una connotazione ed una rivendicazione più generale: allo sciopero generale dei trasporti del giugno 2017 alla Milano Serravalle vi è stata una delle più alte adesioni degli ultimi vent'anni ed una significativa delegazione alla manifestazione tenutasi a Milano.

Tuttavia, siamo ancora lontani dal poter affermare di essere di fronte ad un radicamento della nostra organizzazione all'interno della struttura aziendale; malgrado gli sforzi non siamo ancora in grado di garantire una presenza di militanti in tutte le sedi di lavoro, condizione necessaria per infondere consapevolezza e fiducia tra i lavoratori verso un'azione sindacale basata sul conflitto per abbandonare quella concertazione così radicata nel settore autostradale.

A complicare ulteriormente il quadro vi è la recente esclusione della nostra RSA dai tavoli della contrattazione, nel chiaro obiettivo padronale (e delle organizzazioni sindacali concertative) di isolarci e di fiaccare l'avanzata dell'organizzazione, chiaro impedimento per le "strategie" aziendali.

Pertanto, nell'intento di impedire che ciò avvenga è stato definito un programma basato su tre principali linee di intervento:

- creazione di un coordinamento in grado di garantire una presenza di portavoce per ogni sede di lavoro e uno per ogni macro comparto aziendale;
- pubblicare un foglio di controinformazione sindacale da distribuire con periodicità in tutte le sedi di lavoro;
- adire con una doverosa azione legale per il riconoscimento del nostro diritto alla contrattazione.

- **Autostrade Siciliane** del **CAS** (Consorzio Autostrade Siciliane). **A18** Messina – Catania lunga 76 km, a pedaggio, **A20** Messina-Palermo lunga 181 km, a pedaggio e la **A18** Siracusa-Gela lunga 130 km: in esercizio la tratta Siracusa-Rosolini (42 km).

La **CUB Trasporti** si costituisce presso il Consorzio Autostrade Siciliane **CAS** nel gennaio del 2009, rappresentando decine di lavoratori tutti ATE (Agenti Tecnici Esattori) trimestrali, utilizzati in servizio durante le punte di flusso veicolare intenso per un massimo di tre mesi l'anno, al fine di rafforzare le presenze nei caselli quasi sempre nei periodi estivi e principalmente nei periodi dove è prevista una particolare crescita di flusso autostradale (natale, pasqua, festività in genere) e nel sostituire i lavoratori in servizio permanente durante la fruizione delle loro ferie personali.

Quasi subito, visto il significativo numero degli aderenti, siamo riusciti a sottoscrivere il contratto di lavoro dei dipendenti del Consorzio Autostrade Siciliane, nonché la normativa della contrattazione aziendale.

Dal 2013 non ci sono stati rapporti sindacali, e solo recentemente a seguito degli scioperi organizzati dalla CUB Trasporti e partecipati anche dagli iscritti a cgilcisluiuglsla siamo riusciti ad aprire (da soli) un negoziato.

RAPPORTI INTERNAZIONALI

Sin dal primo gruppo di ferrovieri riuniti intorno al giornale "Ferrovieri", appunto, i rapporti internazionali sono stati un punto fondamentale della nostra azione.

Dal primo incontro a Barcellona nel 1988, (la CUB è stata fondata nel 1992), strada ne è stata fatta.

Sono sorte organizzazioni e confederazioni (in Italia la CUB, in Francia Solidair) che si sono aggiunte alla CGT spagnola già esistente.

Da una sola categoria, i ferrovieri, molti coordinamenti di settore o categoria sono sorti (trasporto aereo, insegnanti, postali, ecc.).

Numerose confederazioni e organizzazioni categoriali hanno costituito la Rete di Solidarietà e di lotta che tocca ormai nazioni di tutti i continenti.

Anche la CUB, che per alcuni anni ha avuto e mantenuto rapporti con le principali confederazioni, è entrata dall'incontro di gennaio 2018 a Madrid nella Rete internazionale.

Negli incontri non solo di temi categoriali si è parlato ma anche di temi generali (razzismo, immigrazione, condizione femminile, repressione delle lotte, neocolonialismo, privatizzazioni, ecc.), uscendo dal livello puramente sindacale rivendicativo e aumentando lo spessore politico della discussione.

È senza dubbio un'ottima cosa che sicuramente porterà buoni e nuovi frutti a tutto il movimento operaio.

Nessuno può escludere le altre parti del mondo.

Bisogna generalizzare la lotta per mondializzare i diritti dei lavoratori, combattere il sistema capitalista che sta impoverendo e peggiorando le condizioni dei lavoratori, impedire il saccheggio delle risorse della Terra e combattere la guerra.

Queste posizioni sono chiarissime.

Il metodo adottato è quello della discussione e condivisione, senza burocratismi e/o imposizioni.

Se le posizioni politiche sono chiare e pienamente condivisibili, non altrettanto si può dire dell'azione pratica comune.

A parte lo sciopero europeo dei ferrovieri, organizzato ormai troppi anni fa, e alcune manifestazioni con partecipazione anche di rappresentanze di altri paesi, troppo poco è stato fatto per un'azione effettiva comune.

Limiti oggettivi, di tempo, economici, di mancanza di permessi sindacali, hanno fortemente limitato quanto poteva essere fatto in questi anni in particolare da parte nostra.

Mille impegni locali e nazionali, nel poco tempo che resta dal lavoro e dal privato, la mancanza di anche minime risorse nazionali per sostenere almeno le spese vive degli spostamenti, (ricordiamo che a ora il sostegno economico è giunto quasi esclusivamente dalla CUB Trasporti di Genova che si è fatta carico di quasi tutte le spese insieme con un minimo contributo personale di alcuni).

E' un limite che assolutamente dobbiamo superare con una cassa nazionale e con la sua programmazione.

Solo camminando sulle due gambe, economiche e politiche, sarà possibile contribuire ancora di più all'allargamento e radicamento della Rete e delle sue lotte.

Si deve passare dal sostegno quasi esclusivamente verbale a molto di più se vogliamo

realmente che il sostegno reciproco serva a far avanzare il movimento dei lavoratori in tutti i Paesi.

Per questo la CUB Trasporti deve impegnarsi a dotarsi di un proprio ufficio internazionale che segua quanto avviene nel settore, ma non solo, e stimoli le altre federazioni della Cub a fare di più in questo campo in cui la CUB Trasporti ha mantenuto e allargato i contatti internazionali.

Ribadiamo con forza che questo piano è fondamentale per lo sviluppo di ogni organizzazione e categoria perchè è sempre più a livello internazionale che i lavoratori si trovano a combattere anche nelle piccole situazioni locali.