

CONGRESSO REGIONALE UIL VENETO

Relazione Gerardo COLAMARCO

Venezia 26 – 27 Giugno 2014

Gentili Ospiti, spettabili Autorità,
care Delegate e Delegati,

Si celebra oggi il nono congresso della Uil Veneto. Ci arriviamo in un momento difficile, oserei dire drammatico per il nostro Paese. In pochi mesi il quadro politico è profondamente cambiato, e la velocità delle trasformazioni, se da una parte spinge a sperare in uno scossone per una situazione profondamente ingessata, dall'altra si accompagna ad una sensazione di instabilità ed insicurezza.

Il video che ha introdotto i lavori poggia su due parole, per noi fondamentali. La prima è "ripartire". La nostra regione è ferma da troppo tempo, ripiegata su stessa. Finiti gli anni del miracolo del Nordest, sembra quasi che la locomotiva che aveva trascinato l'Italia debba rimettersi in moto da sola. E invece no: occorre una manutenzione del motore, una nuova destinazione. Per questo non ci limitiamo a suggerire i settori in cui si deve intervenire. Proponiamo anche il "come" (che è la seconda parola chiave del nostro progetto). Bisogna avere il "coraggio di decidere" e noi non sfuggiamo alle nostre responsabilità: siamo pronti a fare la nostra parte: dall'agricoltura all'industria, dal terziario alla ricerca. Dai giovani, alle donne e ai pensionati: ecco quali sono le nostre idee per ripartire.

1. Lo scenario internazionale

Partiamo da un quadro più generale. L'Occidente sembra avviato faticosamente verso la ripresa. I dati sul Pil e sull'occupazione in America sono positivi, e nel medio termine

potranno trainare anche il resto del mondo. L'Europa vive una situazione particolare: il recente voto sulle istituzioni continentali ha fatto emergere prepotentemente le forze avverse alla moneta unica e i partiti euroscettici. In Gran Bretagna e soprattutto in Francia il voto europeo ha di fatto delegittimato i governi in carica. E si sono poste le basi per un nuovo asse, questa volta tra Germania e Italia. Vedremo se questa inedita situazione porterà ad ammorbidire le rigide posizioni tedesche, per un'Europa che non sia più un ferreo controllore dei conti pubblici ma - come auspicato più volte dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano - la casa comune in cui vivranno le nuove generazioni.

2. La situazione italiana

Le elezioni europee e amministrative del 25 maggio scorso hanno segnato definitivamente il passaggio a una fase nuova. E' la Terza Repubblica? Vedremo, molti processi sono davvero appena iniziati. E comunque il dato di fondo, visibile anche nella distanza tra il voto alle Europee e alle amministrative, è che ha vinto Renzi, non il PD. Gli italiani hanno chiesto stabilità, hanno investito sulla voglia di cambiamento incarnata dal Premier, chiedendo un'accelerazione sul percorso di riforme che è stato avviato.

Sul Governo come UIL Veneto abbiamo anche noi grandi aspettative e, quindi, cerchiamo di essere rigorosi nella valutazione di merito dei singoli provvedimenti: equità sociale, costi della politica, riforme istituzionali (Senato, titolo V, legge elettorale), riforma della pubblica amministrazione. E ancora il decreto Sblocca Italia, la riforma fiscale e il rapporto con le rappresentanze.

La vicenda Expo, ma ancor più quella legata alla costruzione del MOSE, hanno rivelato ancora una volta e con dimensioni purtroppo prevedibili, quanto male fa al nostro sistema politico, alle istituzioni, la vicinanza con la gestione di grande spesa

pubblica per i lavori. Ai fenomeni di corruzione che vanno contrastati con le norme e gli strumenti vigenti, va peraltro aggiunta una riflessione attenta su alcuni aspetti correlati. Il ripetersi - dopo la prima stagione - di Tangentopoli rivela che è il sistema dei rapporti tra politica, spesa pubblica e imprese che va drasticamente cambiato. In secondo luogo è che questa prossimità fa male alla politica anche dal punto di vista delle scelte che vengono fatte contro il bene comune. La politica fa delle cose per interessi particolari e non ne fa altre per interessi generali.

Dalle carte degli interrogatori emergono situazioni agghiaccianti.

«Il Consorzio Venezia Nuova non sapeva come spendere i soldi, si è inventato barene, rive, si inventava il lavoro singolo in giro per la laguna».

Dobbiamo dire basta a queste cose. Dobbiamo pensare a una vera discontinuità con il passato, proprio su queste cose.

Non possiamo più permettere che ci si inventi dei lavori per elargire tangenti, mazzette, favori, finanziamenti ai politici, mentre manca il lavoro vero, mentre abbiamo migliaia di lavoratori in cassa integrazione!

3. Perché diciamo di ripartire da Marghera?

Lavori veri da fare ce ne sono. E c'è un'area, quella di Porto Marghera, alla quale è intitolato il nostro congresso, che può e deve rappresentare, secondo noi, il punto da cui ripartire.

È passato quasi un secolo: il 26 luglio 1917 un decreto sancisce la nascita di Porto Marghera. Per anni proseguirono i lavori di scavo dei canali e di costruzione delle banchine. È quello che si sarebbe chiamato in tempi recenti un'area di trasporto intermodale: cioè un porto, anzi due (Venezia e Porto Marghera), una linea ferroviaria con molte diramazioni e una

buona rete stradale alle spalle, in una posizione da sempre geograficamente strategica.

Già nel 1925 esistevano 17 insediamenti industriali e commerciali con 1200 dipendenti. Allo scoppio della II Guerra Mondiale porto e zona industriale contavano più di 100 industrie e 15.000 lavoratori. Negli anni del boom economico quest'area è riuscita a superare i 40mila addetti. Ma l'ultimo censimento dell'Osservatorio Porto Marghera contava a fine 2012 meno di 11mila addetti, ridotti nel 2013 a circa 7.000.

È partendo dal passato che bisogna guardare al futuro. Perché così come un secolo fa, Porto Marghera non ha perso la sua centralità strategica.

La lezione è che Marghera è stata grande non come cittadella fordista separata, ma nelle sue molteplici interconnessioni con l'economia industriale del Nord Est. E da Marghera si deve ripartire per focalizzare alcuni motori del cambiamento del nostro modello produttivo: un'economia sostenibile, un'economia della conoscenza e dell'innovazione, i servizi di una logistica innovativa e di una straordinaria infrastrutturazione intermodale, un attrattore di capitali di investimento.

È dalla fine degli anni Novanta che si susseguono e si sovrappongono accordi di programma, protocolli, intese. Ma tutto è rimasto sostanzialmente lettera morta, e in questi oltre dieci anni lo scenario è completamente mutato. Credo sia il caso di capire che quegli accordi sono superati, e che ci si debba mettere attorno ad un tavolo per stendere un piano, un progetto coerente con la situazione attuale.

Ipotizzo qui solo tre filoni che potrebbero lanciare la ripartenza:

1.1. L'innovazione

Porto Marghera può e deve diventare il polo italiano di eccellenza per la ricerca, la neoindustrializzazione, la green economy, la bioindustria.

Abbiamo una grande opportunità, che si chiama Horizon 2020. Per fare di Marghera un polo nazionale di ricerca focalizzato sulla green economy, in particolare sul disinquinamento ambientale e sulle energie rinnovabili, va attrezzata una coalizione di progetto con una forte regia regionale. Quest'area è già ricca di competenze e di eccellenze in diversi ambiti della green economy, dei nuovi utilizzi dell'idrogeno e della ricerca sulle nanotecnologie. Horizon 2020, il nuovo programma quadro comunitario dei fondi per la ricerca e l'innovazione, ha al centro proprio questi temi.

A Marghera Versalis ha previsto 200 milioni di investimento, l'abbandono del vecchio petrolchimico, la sua ristrutturazione green a stralci, 90 nuove assunzioni e la permanenza delle attività di ricerca e innovazione.

1.2. L'intermodalità

Il Porto rappresenta una risorsa importantissima per tutta l'area, direi per tutto il Nordest. Non solo perché Venezia può rafforzare il suo ruolo di porta delle merci che arrivano nel Mediterraneo verso tutta l'Europa, con ampie aree da destinare alla logistica (anche di trasformazione).

E non solo perché il richiamo di Venezia ha permesso di diventare il principale porto turistico d'Italia, con un grande riflesso sull'indotto (crocieristica, turismo appunto, declinato nelle sue voci dell'accoglienza e della ristorazione).

È importante proprio per la sua posizione strategica, al centro di un nodo intermodale che ha pochi eguali nel mondo. La vicinanza dell'aeroporto (che grazie ad una politica aggressiva - nel senso positivo del termine - è diventato il terzo scalo d'Italia e conta ben otto voli intercontinentali) è un valore aggiunto, un'opportunità da cogliere.

Certo, ci sono nodi da sciogliere. La Uil si è già espressa su quello delle Grandi Navi (spiegando che non è con i divieti che si affronta la questione, ma adottando soluzioni che permettano alla crocieristica di mantenere i suoi livelli di eccellenza e nel

contempo salvaguardando la fragilità di Venezia e della sua Laguna). Si lega senz'altro a questo il tema del Mose. Non si è ancora spenta l'eco dell'inchiesta della Magistratura. La giustizia deve fare il suo corso, ma questo non deve in nessun modo fermare i lavori, per due motivi:

- primo, perché si tratta di un'opera fondamentale per la salvaguardia di Venezia;
- secondo, perché un blocco metterebbe a rischio il lavoro di alcune migliaia di persone.

Per 35 che rubano non si possono mettere in difficoltà migliaia di famiglie.

1.3. La rigenerazione urbana

La ignavia di alcuni nostri amministratori, comunali e regionali, ci ha fatto perdere un anno fa un investimento pari al triplo di quello che gli arabi stanno mettendo in Alitalia. Parlo del Palais Lumiere di Pierre Cardin. Avremmo dovuto fare ponti d'oro a chi decideva di investire 3 miliardi di euro a Porto Marghera, portando con sé migliaia di posti di lavoro e il primo vero esempio di rigenerazione e bonifica di quest'area.

E invece tra burocrazia e scaricabarili vari, siamo riusciti a perdere anche questa occasione. È per questo che proponiamo la nascita di una Agenzia Regionale per gli investimenti locali, e non rinunciamo all'idea di un commissario per le bonifiche a Porto Marghera. Le inchieste giudiziarie non devono farci pensare in modo irrazionale, facendo di tutta tua l'erba un fascio. Nel passato abbiamo avuto esempi (dal Passante di Mestre al rischio idrogeologico dopo l'alluvione del 2007) di buone gestioni. Resta sottotraccia l'idea che i nostri amministratori, la politica veneta, non sia capace di assumersi queste responsabilità.

Oggi il Veneto, e l'Italia, sono alla ricerca di piattaforme economiche che abbiano il carattere di moltiplicatore di valore. E Marghera, se ci lavoriamo tutti insieme, può rappresentare una di queste.

4. Il Grande Assente dell'Agenda Zaia: la politica industriale

Facciamo un esempio: a quattro anni abbondanti dalla sua elezione, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia non ha ancora fatto una scelta di politica industriale. Nonostante questo, siamo la quinta/sesta regione più industrializzata d'Europa. E forse qualcuno tra i più attenti ricorderà la grancassa che un paio d'anni fa ha accompagnato la firma del cosiddetto Patto per lo Sviluppo. La Uil Veneto non l'aveva sottoscritto. Non ci pentiamo di quella scelta: perché è rimasto tutto sulla carta, come la maggior parte delle cose annunciate e mai realizzate dalla Regione.

Spetta ancora una volta alle forze sociali supplire e sopperire alle mancanze altrui. Noi proponiamo di integrare dal punto di vista territoriale lavoro-saperi-tecnologie e impresa, accompagnando alcuni percepibili processi di specializzazione evoluta:

- Verona per l'agroalimentare
- Vicenza per la meccatronica
- Padova per le biotecnologie
- Treviso per il tessile e l'abbigliamento
- Belluno per l'occhialeria
- Rovigo per lo sviluppo sostenibile
- Venezia per i beni culturali

Non è una ripartizione rigida, ma può aiutare a specializzare le vocazioni, a premiare le eccellenze, a trascinare i settori in difficoltà. Per tutto il territorio è comunque necessario colmare il gap tecnologico con altre aree europee. Quindi investimenti sulla banda larga, organizzazione di un governo del territorio che preveda le APEA (aree produttive ecologicamente attrezzate, sostenibili).

5. Una Regione ancora incagliata

Il 2013 è stato l'anno in cui è stato toccato il fondo. Un anno di immobilismo, senza idee e progetti, un anno affrontato in modo passivo. Anche il confronto con le forze sociali e sindacali è stato di fatto fermo. Ciò si è rivelato un freno alla capacità delle politiche regionali di incidere nel contrasto alla crisi.

Dal punto di vista del lavoro, si sono saldati quattro fenomeni: il perdurante calo di assunzioni e inserimenti di primo impiego, che penalizza ovviamente soprattutto i giovani; i licenziamenti e le mobilità di lavoratori maturi per crisi e ristrutturazioni aziendali; la ricerca di lavoro di soggetti precedentemente usciti dal mercato del lavoro (casalinghe, anziani) alle prese con una crisi che erode i risparmi famigliari; i beneficiari di ammortizzatori sociali in scadenza.

Nel 2013 gli occupati scendono di circa 54mila unità (passando dai 2.136.000 del 2012 ai 2.082.000 del 2013), di cui per il solo lavoro dipendente il calo registrato risulta di poco superiore alle 50mila unità.

Il calo dell'occupazione è accompagnato da una crescita della disoccupazione particolarmente sostenuta nel corso dell'ultimo anno. Il numero di persone in cerca di occupazione è passato dalle 150mila del 2012 alle 171mila del 2013. Una quota rilevante di tale crescita è attribuibile alla componente femminile: tra il 2012 ed il 2013 le donne disoccupate sono aumentate di 16mila unità (+5mila gli uomini), arrivando a raggiungere le 91mila unità (80mila gli uomini).

Numeri che segnalano come sia ancora drammaticamente inattuata una vera politica di inclusione femminile nel mondo del lavoro. Non è più possibile che le donne - per le quali si cerca di ritagliare spazi di rappresentanza attraverso le quote rosa, come si trattasse di una categoria protetta - siano poi nella realtà quotidiana messe ancora di fronte alla scelta lavoro / famiglia, figli.

E' la mancanza di settori a innovazione radicale che ha indotto lo scarso inserimento di giovani con alta formazione nel mercato del lavoro, formazione conseguita non a caso nelle lauree scientifiche con forte indirizzo tecnico, negli istituti tecnici e nella formazione professionale. Ma il corpo più consistente di nuova domanda di lavoro si è configurata tra esodo e disoccupazione.

Un altro aspetto consolidato che caratterizza il Veneto è la natura di media tecnologia della sua industria manifatturiera. Primeggia in nicchie di mercato che si sono estese ai paesi BRICS, non si indirizza verso la crescita dimensionale, ma verso l'ampliamento delle collaborazioni integrate con altre imprese, funzionando a filiera con fornitori sempre più autonomi e innovativi. Questo tipo di industria, che ha tenuto per virtù di apertura all'export e per processi di innovazione non radicali, ma incrementali, ha inserito competenze medie e, soprattutto, ha consolidato i suoi rapporti con i "lavoratori d'argento". Il cosiddetto invecchiamento attivo è possibile in un contesto in cui l'innovazione marcia insieme all'esperienza. Anche in questo periodo dopo diversi anni sono riapparsi i cartelli di assunzione di tornitori, fresatori e saldatori fuori da qualche fabbrica.

Pertanto il problema del lavoro in Veneto si articola in tre categorie macro: mancato inserimento delle nuove generazioni per la limitata offerta di lavoro sui segmenti ad alta innovazione radicale. Perdita di lavoro dipendente a bassa qualificazione in tutti i settori e di quote crescenti di lavoro autonomo generico sia nell'edilizia, nel commercio, nei trasporti e nell'artigianato. Questo soprattutto per il crollo dei consumi interni. Infine gli sforzi di casalinghe o inoccupati che, a causa del perdurare della crisi e dell'erosione dei risparmi, si trovano a dover entrare/rientrare nel mondo del lavoro.

Questa stratificazione richiede politiche diverse. Per segmenti alti e bassi. Ai primi vanno coniugate politiche attive con start up, finanziamenti di rischio, attrazione di investimenti dall'

estero e sviluppo di incubatori. Ai secondi va prospettata una forte attività di riqualificazione professionalizzante per scalare almeno un livello di maggiore professionalità nell'industria e nell'edilizia. Infine al terzo gradino vanno prospettate assunzioni nei servizi alla persona, servizi di conciliazione, servizi alla famiglia.

La Regione – anche attraverso l'assessorato al Lavoro – ha cercato di agire su questa leva, intervenendo nel campo della formazione professionale, cercando di adeguare l'offerta formativa alle nuove esigenze del mercato del lavoro.

Ma più in generale ci sembra che a Palazzo Balbi manchi una visione complessiva. Un esempio è la partita delle riforme istituzionali. Quando il governo Monti avviò il progetto di riduzione delle Province, la Regione assistette inerme, senza prendersi l'onere e la responsabilità di accompagnare le trasformazioni. Al di là delle valutazioni politiche sul Decreto Legge 34 Del Rio che riguarda città metropolitane, province di secondo livello e aggregazioni di Comuni, non è il caso di cominciare ad avere un disegno sulle dinamiche concrete del territorio veneto e delle forme in cui va governato?

No, non è il caso, secondo la Regione. **Meglio avventurarsi in strampalati referendum sull'indipendenza, antistorici e anticostituzionali, e chiedere per giunta ai Veneti, fiaccati dalla crisi, di autotassarsi di ben 14 milioni di euro per sostenere i costi della consultazione!**

Secondo noi invece la trasformazione delle Province rappresenta un'opportunità: assegniamo la gestione delle politiche attive del lavoro a un livello istituzionale intercomunale ma vicino al territorio e ai cittadini. Le sperimentazioni in corso dimostrano livelli di occupazione variabili, nel 2013, l'anno più nero dell'occupazione veneta, tra il 20 e il 50%.

In molte aree della nostra regione le esperienze, importantissime, dei Patti Sociali per il Lavoro hanno dimostrato

che l'attivazione di sostegni basati sul principio di prossimità è molto importante perché porta aiuto alla fascia più fragile del mercato del lavoro. La riorganizzazione dei servizi deve basarsi su una forte interdipendenza tra pubblico e privato, fare rete significa integrare anche le agenzie del lavoro in questo sforzo congiunto per l'occupazione. Sono assolutamente importanti relazioni industriali di secondo livello attive: contratti di solidarietà espansivi e difensivi.

Quest'anno abbiamo celebrato il 25° anniversario dell'EBAV, considerato unanimemente un gioiello della bilateralità nel nostro Paese. Sappiamo che uno dei meriti della bilateralità è quello di avere risolto la rappresentanza sindacale anche nelle microimprese, individuando in sede esterna all'azienda il rapporto negoziale tra rappresentanze datoriali e occupazionali. Ebbene, un'indagine da noi svolta nel giugno del 2013 dimostra che anche le aziende industriali tra i 16 e i 50 dipendenti hanno una propensione a relazioni con il sindacato impostate in questo modo. E' un segnale importante che il sistema della bilateralità potrebbe coinvolgere anche il mondo della piccola industria.

6. Sanità

Un cavallo di battaglia della UIL Veneto, in questi anni, è stata la sanità. Chiediamo al governatore Zaia di mantenere la promessa (o sfida) che aveva lanciato prima dell'approvazione del nuovo Piano Socio Sanitario Regionale: portare le ULSS a 7 (una per provincia) più le due aziende universitarie di Padova e Verona.

E invece siamo ancora con venti Ulss, con venti direzioni generali, venti direzioni amministrative, venti direzioni sanitarie, con costi altissimi e inutili doppioni.

Il punto cruciale è sempre più un altro: il cambiamento demografico comporta una crescita correlata delle patologie croniche che non si possono gestire con le modalità degli

ospedali per gli acuti. Quella crescita va governata con la medicina territoriale, non ospedaliera. Una medicina sorretta da una forte interdipendenza di sociale e sanitario.

Il PSSR punta sulla sanità sul territorio, sugli ospedali di comunità, sui servizi diffusi. Ma non spiega in nessun modo come e dove trovare le risorse per questa trasformazione. I recenti trasferimenti di servizi e di eccellenze dal padovano (a partire dall'Istituto Oncologico Veneto) verso Treviso (e in misura minore verso Verona) rispondono più a logiche campanilistiche e soprattutto elettorali, visto che tra un anno si voterà per le Regionali, che a logiche di efficienza e razionalizzazione.

Dal punto di vista generale sarebbe forse giunto il momento di unificare sotto un unico assessorato regionale il settore sociale e quello sanitario, prevedendo un ruolo più forte nella *governance* dei direttori sociali e una connessione più diretta tra distretti e conferenze dei sindaci.

7.1 nuovi orizzonti della formazione

Come accennavo prima a proposito degli ospedali e della sanità, siamo la regione dei campanili. Ma dobbiamo incominciare a ripensare questo modello. Parlo ad esempio dell'Università. Dovremmo avere il coraggio di ammettere che l'Università del Veneto è quella di Padova. Che Venezia e Verona non riescono neanche a raggiungere la massa critica minima per produrre ricerca. Oggi contiamo 14 sedi universitarie in Veneto: sarebbe meglio concentrare sforzi e risorse sugli atenei migliori. Ciò non vuol dire che non si possa pensare a sedi decentrate, a parità di qualità dei servizi. In alternativa, per competere con le altre università italiane e mondiali, si può pensare alla formula del Politecnico. Perché certamente bisogna rafforzare i percorsi dall'Università alle aziende, adeguare ai distretti produttivi i cluster formativi

tecnico-professionali. **Dobbiamo invertire la rotta che porta tanti nostri giovani all'estero, fermare la cosiddetta fuga dei cervelli.**

Le recenti indagini PISA OCSE hanno confermato risultati lusinghieri per gli studenti veneti delle secondarie. L' Anvur ha assegnato molti primati alle Università venete, soprattutto ad alcuni dipartimenti dell'Università di Padova e Verona. La soddisfazione per questi risultati non ci esime dal proporre ulteriori miglioramenti che a nostro avviso sono così sintetizzabili:

- Una prima innovazione radicale dovrebbe riguardare la dotazione lungo tutta la filiera formativa di efficienti servizi di orientamento scolastico e universitario e di tutoraggio nell'inserimento lavorativo. In ogni scuola superiore in forma singola o associata deve essere istituito un incubatore di progetti commissionati da imprese, studi professionali, enti locali, cooperative o banche locali su cui impegnare i ragazzi. La programmazione dell'alternanza scuola – lavoro va rafforzata sia in estensione che in qualità.
- Una seconda direttrice è l'alternanza scuola lavoro.
- La terza direttrice è l'incentivazione all' imprenditorialità. Fondamentale è la costituzione di un fondo di garanzia che potrebbe essere affidato a una rinnovata gestione di Veneto Sviluppo. Imprenditorialità significa rischio, investimento, affidamento, eliminiamo tutte le sovrastrutture che usano risorse a fondo perduto e generano i "professionisti della rendicontazione": da lì non può nascere una vera imprenditorialità.

8. Infrastrutture

Nel contesto europeo il Veneto si trova all'incrocio di tre Corridoi importantissimi: il primo che dalla Danimarca arriva fino

al Tirreno attraverso il Brennero, il terzo (ex 5) che unisce Barcellona all'Europa dell'Est e quello più importante per la riuscita dell'allargamento a Est: l'Adriatico – Baltico, che rappresenta una vera e propria cerniera.

Nessuno può pensare che le infrastrutture non debbano essere realizzate. Chiediamo però metodo e coerenza ai progettisti. La Regione Veneto punta molto su prodotti agricoli e vinicoli di qualità. Dai vini ai formaggi, dalla verdura alla frutta, contiamo decine di indicazioni geografiche tipiche e denominazioni di origine controllata. Oltre a rappresentare un settore che ha resistito meglio alla crisi, l'agricoltura attira anche turisti alla ricerca di prodotti di qualità. Stavo parlando di infrastrutture, ma questa parentesi era doverosa: perché spesso chi pensa ad esse traccia le linee su una mappa dove non vede case e fabbriche. E dimenticando, spesso, che i terreni liberi non sono altro che "le fabbriche degli agricoltori". Quindi concertazione con il territorio, rispetto per il settore primario, ma contemporaneamente accelerazione sui progetti: acceleriamo il nodo Alta Capacità Ferroviaria Verona – Padova, i collegamenti su ferro degli aeroporti di Venezia e Verona, la connessione merci tra il Porto di Venezia e gli interporti di Padova e Verona, la modernizzazione della linea Venezia Trieste.

Per quanto riguarda Venezia, città conosciuta in tutto il mondo, la sua salvaguardia passa anche dalla realizzazione della Sublagunare.

Una struttura che, se ben realizzata e sviluppata, può rappresentare veramente un'opera di pubblica utilità, offrendo agli abitanti e ai pendolari una migliore qualità della vita ed una valida alternativa agli attuali servizi di mobilità tradizionali, non da ultimo tenendo conto della grande affluenza di turisti.

Tra i vantaggi: la riduzione dei tempi di percorrenza, il risparmio di costo del viaggio, la sicurezza, il minor inquinamento, i benefici per il moto ondoso, la migliore e maggiore offerta per i turisti.

Di notte la sublagunare potrebbe essere adibita al trasporto delle merci, risolvendo problemi di microlistica, con ricadute positive sulle tariffe dei negozi e sul costo della vita cittadina.

9. Edilizia

Le proposte sono già molte e note: programmazione del territorio e delle città per il rinnovo del capitale edilizio obsoleto; realizzazione di programmi di “città intelligenti” ad alto risparmio energetico, abbattimento di emissioni e mobilità ecocompatibile; incentivare la bioedilizia e le energie rinnovabili. Il piano casa è un’occasione persa se non valorizza queste opportunità

I dati di una ricerca fatta effettuare dalla FENEAL sull’uso dissennato del territorio parlano chiaro. Abbiamo depauperato in modo forse definitivo la nostra regione. Ci vuole un intervento politico e l’uso incentivante dei fondi europei per i progetti di riqualificazione energetica (verso fonti alternative e pulite) e di rigenerazione urbana. Sì quindi ad idee come quelle dell’architetto (e senatore a vita) Renzo Piano di rammendo delle periferie e al Piano delle Città approvato dal governo Monti per la riqualificazione dell’esistente. No al Piano Casa della Regione, che aumenta le cubature e aggroviglia ancora di più un tessuto urbano già intricatissimo e compromesso.

10. Servizi Pubblici Locali

Come Sindacato, dobbiamo ammetterlo, la crescita parcellizzata dei servizi pubblici in house è stato anche un modo per far crescere l’occupazione senza un’attenzione specifica sui costi fissi e, quindi, sulle tariffe dei cittadini. Fino a quando lo Stato poteva ripianare ciò è andato avanti, ma oggi? Dobbiamo fare un’apertura prudente a un programma di liberalizzazione dei settori dei trasporti e dei rifiuti, prevedendo per il ciclo idrico forme più temperate di public utility. Ciò dev’essere compatibile con la salvaguardia della clausola

sociale, ma in prospettiva è su questa impostazione che ci dobbiamo muovere.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, occorre uniformare il servizio sul territorio, attivando un processo di riorganizzazione ed aggregazione delle Aziende del TPL che deve portare non solo alla costituzione di un unico soggetto affidatario dei servizi (con un unico CdA), ma anche di una rete di servizi più orientata al soddisfacimento della domanda di mobilità della collettività con il contenimento dei costi dovuti alle economie di scala.

Il “sistema” SFMR, che doveva e poteva rappresentare “l'icona” dell'efficienza del servizio per tutta la Regione, viceversa, oggi evidenzia la non integrazione tra i vettori, la non realizzazione di un sistema, lo relega ad una semplice e peraltro incompleta infrastruttura. L'orario cadenzato applicato al trasporto ferroviario regionale rappresenta certamente la soluzione più valida per tentare di recuperare un sistema integrato ferro-gomma. Certo, dobbiamo andare avanti e passare dalla situazione attuale di concorrenza e sovrapposizione ad una strategia con nodi strategici e sue derivazioni. Un sistema che dovrebbe essere armonizzato con gli orari dei servizi commerciali, pubblici, università, aziende, per ridurre l'affollamento negli orari di picco. Puntiamo verso una vera integrazione tra i vettori ferro-gomma, condiviso con tram, parcheggi ed una tariffazione che vada verso l'irrinunciabile “biglietto unico”.

11. Fisco

Diversamente da altri, la UIL è contraria all'introduzione di compartecipazioni e addizionali, mentre è quanto mai necessario un serio programma di spending review e di lotta dura all'evasione fiscale.

Come avrete visto all'ingresso, c'è un banchetto per una petizione popolare contro l'evasione, che vi invito a firmare.

Cinque proposte per il Parlamento e il Governo contro una piaga che sottrae 180 miliardi di euro l'anno alla collettività.

Secondo i dati della Guardia di Finanza, nel 2013, in Veneto, sono state sottratte alla tassazione diretta risorse per oltre 3 miliardi di euro; evasi 253 milioni di euro di IVA, denunciati 1.007 responsabili di frodi e reati fiscali.

Se da una parte va combattuto il malcostume dell'evasione, dall'altra si può immaginare che chi fa fatica ad arrivare alla terza o quarta settimana del mese, non richieda la fattura all'artigiano che gli fa un lavoro a casa per poter comprare il pane o il latte per i figli. Va spezzata questa catena, con una riduzione della pressione fiscale (auspicata neanche una settimana fa dallo stesso ministro dell'Economia Padoan).

Un capitolo a parte merita quello delle pensioni: la legge Monti-Fornero sulle pensioni è stata la più gigantesca operazione di cassa fatta sul sistema previdenziale italiano con un prelievo di circa 80 miliardi di euro per il periodo 2013-2020. Oggi esiste un problema di equità e di adeguatezza del sistema che deve essere affrontato riprendendo l'indicizzazione piena delle pensioni, rivalutando le pensioni in essere attraverso la valorizzazione della contribuzione versata e abbassando le tasse sui trattamenti pensionistici. L'adeguatezza del sistema deve essere garantita anche per quanto riguarda le pensioni future migliorando il funzionamento dell'attuale sistema contributivo.

12. Contrattazione

La politica nei confronti del personale pubblico non è più sostenibile. La riduzione della spesa è stata ottenuta imponendo dei blocchi generalizzati alle possibilità di assunzione delle amministrazioni pubbliche. Si va dal blocco della contrattazione collettiva per il triennio 2010-2012, al blocco al livello dell'anno 2010, per gli anni 2011-2013, dei trattamenti economici individuali, al limite del 20 per cento al turn over, alla

sterilizzazione per il triennio 2011-2013 degli effetti economici delle progressioni di carriera, alla limitazione delle risorse destinate al trattamento accessorio del personale. Tutte misure che sono state confermate a tutto il 2014. Rinnovando i CCNL fermi e scaduti si potrebbe favorire quella ripresa da tutti auspicata, perché rimetterebbe in circolo risorse per l'economia. La Specificità veneta della bilateralità, già ricordata in precedenza, va considerata come valore aggiunto a livello nazionale.

13. Rapporti Confederali

Il rapporto con CGIL e CISL è improntato alla massima correttezza, su tutte le tematiche. Anche in momenti di frizioni nazionali abbiamo cercato saggiamente di mantenere rapporti di massima chiarezza. Su alcuni temi di una certa rilevanza il confronto con le associazioni e le istituzioni non si è mai fermato.

Il Veneto è una regione particolare con le sue specificità, che a nostro avviso vanno tutelate e mantenute. Credo che le Confederazioni dovranno tenerne conto.

Voglio ancora sottolineare il percorso positivo conseguito in 25 anni di bilateralità con gli artigiani, che ha portato ad erogazione di prestazioni di primo e secondo livello dando risposte di assistenza, di formazione e di partecipazione ad investimenti ai lavoratori e alle aziende.

L'accordo sulla Sanità integrativa, seppur scaturito da accordi nazionali, ha saputo tener conto delle specificità territoriali, portando alla costituzione di SANI .IN.VENETO.

Con Confindustria Veneto, su alcuni temi, abbiamo raggiunto accordi e intese, però io credo che per le specificità territoriali che citavo pocanzi dobbiamo aprire un tavolo di confronto per improntare un progetto di bilateralità.

Consentitemi, seppur brevemente, di fare un accenno alle questioni organizzative. Abbiamo svolto la conferenza di

organizzazione nazionale a Igea Marina, e in quella sede sono stati lanciati messaggi ben chiari e percorsi da seguire.

Come UIL del Veneto siamo stati antesignani nell'accorpate le province: lo abbiamo fatto tra Treviso e Belluno e da qualche mese anche tra Padova e Rovigo.

Abbiamo creato queste due aree vaste con un obiettivo ben chiaro: razionalizzazione delle risorse economiche ed umane, rafforzamento del territorio con strutture a rete, penetrazione nei comuni dove ora non siamo presenti con i nostri servizi CAF, ITAL, UNIAT ADOC e con la presenza delle categorie. Ho citato solo i servizi più conosciuti, ma è ovvio che nelle nuove sedi che apriremo dovremo attrezzarci per dare tutte le risposte che i cittadini che le frequenteranno ci sottoporranno. Questo percorso vuol dire essere sempre più vicini ai nostri iscritti ed essere sindacato della contrattazione e dei servizi.

14. Conclusioni

Mi accingo a concludere. Ho tralasciato volutamente alcuni temi che lascio al dibattito, e anche perché ho voluto evitare di fare una relazione lunghissima.

Amici e colleghi, ci aspettano tempi difficilissimi, dobbiamo avere la forza il coraggio di saper governare i cambiamenti, sono finiti i tempi di discussioni estenuanti, se non sapremo essere all'altezza del governo del cambiamento saremo spazzati via.

C'è bisogno ancora nel nostro Paese di un forte sindacato federale che sappia recepire quelle che sono le necessità dei soggetti che rappresentiamo.

Incamminiamoci tutti insieme sulla strada del cambiamento, senza dimenticare o cancellare la nostra storia. Viva la UIL.