



con più **Trasporto**
verso **il futuro**

Tutelare la persona nel lavoro che cambia

XI Congresso
Regionale
VENETO



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Peschiera del Garda (VR), 14 marzo 2017

Relazione del Commissario Salvatore Pellecchia



*Congresso Fit-Cisl Veneto
Relazione del Commissario
Salvatore Pellecchia*

Il futuro è dei disoccupati

Non si tratta di frasi provocatorie
ma di uno sguardo realistico sul futuro che ci attende.
Dunque, lungi dall'ostacolare o bloccare la marcia trionfale della scienza
e della tecnologia, occorre fare di tutto perché essa avanzi speditamente
e mantenga dritta la rotta verso la liberazione dell'uomo
dal lavoro faticoso, stressante e alienante.
Ciò comporta, prima o poi, il superamento della questione economica,
così come aveva già profeticamente annunziato Keynes fin dal 1930.
E richiede perciò criteri radicalmente nuovi
per ridistribuire equamente il lavoro e la ricchezza.

Domenico De Masi

Care delegate, cari delegati, cari ospiti,
benvenuti all'undicesimo congresso della Fit-Cisl Veneto.

La celebrazione di questo evento avviene in un periodo in cui l'evoluzione delle tecnologie non è stata mai così veloce.

Se per certi aspetti le innovazioni tecnologiche determinano un impatto positivo sulla crescita economica, riducono la fatica dell'uomo, potenziano le sue capacità di elaborazione, migliorano le sue condizioni di salute, incrementano la produttività del lavoro, per altri suscitano ansia e preoccupazione perché la rivoluzione tecnologica può portare alla perdita del lavoro o alla riduzione delle occasioni di lavoro.

Corsi e ricorsi storici si potrebbe dire?

Nulla di nuovo sotto al sole dunque?

Chi può pensare di arrestare il progresso, vi starete chiedendo.

No, in realtà non è così!

Non siamo di fronte a un déjà vu, a qualcosa di già visto.

Quando la società rurale fu soppiantata dalla società industriale, i processi di trasformazione richiesero molti anni e i lavoratori cominciarono a spostarsi dalla campagna per trasferirsi in città, dove nel frattempo erano sorte le fabbriche, gradualmente.

In tali circostanze, quasi sempre, il nuovo lavoro comportava un **miglioramento** delle condizioni generali di vita e un **aumento di reddito** che mitigavano gli effetti delle difficoltà e del malessere dovuto al cambiamento in atto subito.

E inoltre quei processi, per quanto veloci sembrassero a chi li viveva, sono durati qualche secolo (gli storici sono soliti collocare la prima rivoluzione industriale nel periodo che va dal 1760 al 1870) e c'erano - nella stragrande maggioranza dei casi - le condizioni per spiegarli e accompagnarli.

Secondo il sociologo Domenico De Masi «Siamo consapevoli che la nuova società postindustriale non si caratterizza più per il modo di produzione industriale, ma non è ancora possibile afferrare quale fattore o quale processo occuperà quella posizione determinante che l'industria ha mantenuto per duecento anni: secondo alcuni sarà l'informazione, secondo altri la struttura della personalità, secondo altri ancora l'incidenza della programmazione».

Oggi, nell'epoca della "rete", tutto accade in tempo reale: una notizia, un nuovo prodotto, un nuovo servizio, arrivano a milioni di persone contemporaneamente.

Tuttavia, sempre più spesso, non siamo in grado di prevedere gli effetti delle trasformazioni in atto, cioè il presente, e siamo spinti a temere il futuro perché non riusciamo a immaginare cosa ci riserverà.

Non conosciamo ancora bene, e con certezza, cosa e in che misura si sostituirà all'attuale modello di società.

Intanto, se come recita l'articolo 1 della nostra Costituzione «*L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro*», le fondamenta del nostro Paese continuano a essere messe a dura prova.

I dati diffusi dall'Istat (l'Istituto Nazionale di Statistica) attestano che nel mese di gennaio 2017 la stima degli occupati è in lieve crescita rispetto a dicembre (+0,1%, pari a +30 mila).

L'aumento riguarda gli uomini e si concentra tra gli ultracinquantenni (evidentemente anche per effetto dell'aumento dell'età pensionabile).

Il tasso di occupazione è pari al 57,5% (+0,1 punti percentuali rispetto a dicembre).

La stima delle persone in cerca di occupazione a gennaio è in lieve aumento su base mensile (+0,1%, pari a +2 mila).

Il **tasso di disoccupazione** complessivo è stabile **all'11,9%**, quello giovanile (che considera la fascia di età da 18 a 24 anni) si attesta al **37,9%**.

In dicembre 2016 lo stesso dato era al **40,1%**.

Se 4 giovani su 10 non riescono a trovare un lavoro non ci si deve meravigliare se da una recente ricerca emerge che sono pessimisti nei riguardi del futuro¹.

I nostri figli hanno più di quanto abbiamo avuto noi ma non sanno per quanto tempo potranno permetterselo e, soprattutto, se potranno garantire analoghe condizioni ai loro figli.

¹ Vedi "La generazione Z: sondaggio della cittadinanza globale – Ciò che la gioventù mondiale pensa e sostiene", pubblicata di recente dalla Varkey Foundation e realizzata dalla società britannica Populus che ha raccolto le opinioni di ragazzi tra i 16 e i 22 anni di 20 Paesi del mondo.

Ma che cosa ci può riservare effettivamente il futuro e quali cambiamenti possiamo aspettarci?

Per rispondere a queste domande è necessario partire proprio dall'evoluzione delle nuove tecnologie e tentare di prevedere le ricadute di carattere economico e sociale che da esse scaturiranno.

Il 10 gennaio 2017, l'Ocse (L'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) ha pubblicato il Rapporto 2016² su Scienza, tecnologia e innovazione dal quale emerge che, per i settori di interesse della nostra Federazione:

- la robotica avanzata avrà un effetto sempre più importante sull'organizzazione del lavoro;
- le tecnologie additive - che da decenni vengono adottate per la produzione di prototipi presso le aziende più importanti e innovative - grazie alla scadenza di alcuni brevetti chiave e alla significativa riduzione del costo delle stampanti (da oltre 100.000 dollari fino a meno di 1000 dollari per le stampanti desktop), si diffonderanno con una crescita esponenziale e ciascuno potrà costruirsi ciò di cui avrà bisogno;
- il cosiddetto *Internet of things*³ entro cinque anni passerà da un miliardo a quattordici miliardi di applicazioni che interesseranno la manifattura intelligente, i sistemi energetici, i sistemi di trasporto, ecc.;
- l'*intelligenza artificiale*, determinerà cambiamenti irreversibili nella società e, attenzione, porterà all'automazione del lavoro intellettuale (es. avvocati, medici, cioè tutti quei lavori in cui si usano codici e norme) con impatti notevoli sull'occupazione;
- l'*industria automobilistica e quella aeronautica* saranno in grado di produrre veicoli elettrici, autonomi e semiautonomi con un rilevante impatto per la mobilità.

Lo stesso rapporto individua nel nostro Paese elementi di rischio ma anche opportunità:

2 Il documento fa il punto della situazione sugli avanzamenti della ricerca scientifica e tecnologica nel mondo, viene aggiornato ogni due anni e dovrebbe essere valutato con molta attenzione dai decisori politici e dal sindacato perché analizza i recenti e prossimi cambiamenti globali nell'organizzazione della scienza, della tecnologia e dell'innovazione e le loro potenziali implicazioni sulle politiche nazionali e internazionali.

3 Internet of Things - letteralmente "Internet degli oggetti" - è l'espressione utilizzata ormai da qualche anno per definire la rete delle apparecchiature e dei dispositivi, diversi dai computer, connessi a Internet: possono essere sensori per il fitness, automobili, radio, impianti di climatizzazione, ma anche elettrodomestici, lampadine, telecamere, pezzi d'arredamento, container per il trasporto delle merci. Insomma qualunque dispositivo elettronico equipaggiato con un software che gli permetta di scambiare dati con altri oggetti connessi.

Vedi: <http://www.focus.it/tecnologia/innovazione/tutto-quello-che-ce-da-sapere-sullinternet-of-things-in-x-domande-e-risposte>

- gli investimenti in ricerca sono al di sotto di un punto della media Ocse (1,29% vs 2,38%);
- i lavoratori di età compresa fra 25 e 34 anni con formazione terziaria in Italia sono poco più della metà della media Ocse (25% vs 42%);
- la situazione delle infrastrutture ICT è sofferente ma dovrebbe migliorare con la diffusione della "banda ultralarga";
- permane la carenza di investitori disponibili a finanziare l'avvio o la crescita di un'attività in settori ad elevato potenziale di sviluppo;
- nel nostro Paese ci sono spazi di miglioramento rispetto alla facilità di creare impresa, di acquisire nuovi brevetti.

Sulla base di questi elementi i nostri decisori politici (in primo luogo il premier Gentiloni, il ministro per lo Sviluppo economico Calenda e la ministra dell'Istruzione e università Fedeli) dovrebbero capire, e noi come sindacato dovremo sollecitarli affinché ciò avvenga rapidamente, che per riportare i tassi di disoccupazione a livelli accettabili non c'è bisogno di riforme che precarizzano il rapporto di lavoro ma di azioni e interventi in grado di :

- incrementare le risorse a favore della ricerca per attirare nei nostri centri ricercatori di talento;
- favorire i processi di partnership fra scuole superiori, atenei e aziende affinché si possa intercettare la rivoluzione tecnologica in atto fornendo ai giovani una formazione adeguata.

Una conseguenza del ritardo del Sistema Paese, sempre evidenziata dall'Ocse, è la mancanza di crescita dell'economia italiana che, seppur stabile, non tiene ancora il passo di crescita dei migliori Paesi. Secondo le previsioni dell'Osservatorio l'Italia consolida le proprie condizioni con una crescita all'1% annuo nel 2016, 2017 e 2018 con il livello più basso nell'anno in corso fra i maggiori Paesi membri dell'Ocse.

Dal rapporto annuale "Doing Business 2017", uno degli indicatori elaborati dal centro studi della Banca Mondiale che, attraverso una serie di parametri classifica i vari stati del mondo in base alla facilità, o meno, di fare impresa, si evince che la posizione dell'Italia - che si colloca al 50° posto su 190 Paesi esaminati (7° Regno Unito, 17° Germania, 19° Austria, 29° Francia, 32° Spagna) è al terzultimo posto tra i membri dell'Unione europea per la capacità di attrarre investimenti.

A fare peggio ci sono solo la Grecia e Malta.

Sono proprio i tempi della burocrazia, l'accesso al credito e all'energia, il sistema fiscale e la protezione dei diritti di proprietà che hanno fatto passare il nostro Paese dal 45° posto del rapporto 2016 al 50° del rapporto 2017.

Secondo il Centro Studi della Banca Mondiale «le migliori performance sono, in media, associate con livelli più bassi di disegualianza sociale e quindi a una ridotta povertà e a una maggiore prosperità condivisa».

Se il nostro governo non terrà conto di questi elementi e non attuerà un programma di riforme serio si continuerà ad avere meno impresa, meno occasioni di lavoro, meno opportunità per le donne, meno benessere.

Il ruolo del Sindacato

Ci fa piacere quindi leggere anche nelle tesi congressuali della Cisl che il Sindacato tornerà ad occuparsi di lavoratori non pensati astrattamente come ceti sociale, ma del lavoro-lavorato (agito), cioè della persona in azione sul lavoro.

Dunque un ritorno alle origini del sindacalismo anche attraverso la possibilità di poter giocare un ruolo macroeconomico di assoluta rilevanza nel contribuire a un cambiamento di paradigma nei sistemi economici.

Oltre alla richiesta di un ritorno a un'efficace politica di investimenti pubblici, il sindacato può partecipare ai processi di accumulazione di capitale attraverso forme di risparmio collettivo (fondi pensione).

Ciò significa investire, superando l'attuale allocazione degli investimenti, destinata in massima parte ai Titoli di Stato nazionali ed esteri, quote di risparmio, destinato dai lavoratori alla previdenza complementare, in investimenti nell'economia reale (infrastrutture materiali e immateriali, crescita delle PMI, produzione energia alternativa, turismo) che di fatto determinano il modello di sviluppo dei nostri territori, garantendo l'azzeramento del prelievo fiscale sui rendimenti e nell'assoluto rispetto prudenziale della "mission" dei Fondi.

La contrattazione

Negli ultimi mesi, come Federazione abbiamo valorizzato al massimo il ruolo della contrattazione.

Non solo attraverso la definizione di centinaia di accordi per gestire le crisi aziendali e per mantenere i livelli occupazionali e garantire il reddito dei lavoratori, ma anche concludendo positivamente una serie di percorsi negoziali che hanno portato a rinnovi contrattuali che hanno consentito l'incremento: del potere di acquisto dei salari, della

produttività del lavoro, del welfare contrattuale e delle quote a favore della previdenza complementare.

Nel corso del secondo semestre del 2016 infatti sono stati rinnovati: il contratto collettivo di lavoro dei servizi ambientali delle imprese pubbliche e private; il contratto collettivo nazionale dell'autonoleggio; il contratto collettivo nazionale dei lavoratori delle autostrade; il contratto collettivo nazionale della Mobilità/Attività ferroviarie; il contratto aziendale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dell'Anas.

Un altro importante risultato lo abbiamo ottenuto con la firma di due accordi con il Gruppo Ferrovie dello stato che prevedono l'accompagnamento alla pensione per circa 1.600 lavoratori e nuove assunzioni per altrettanti lavoratori. Un risultato importante perché attraverso le uscite anticipate siamo riusciti a mitigare gli effetti della riforma Fornero e con le oltre 1.600 assunzioni vere, a dare una risposta alle esigenze occupazionali dei giovani nel nostro Paese.

La situazione Regionale

Il Veneto è una regione effervescente, strategica per l'Italia e, nonostante la lunga crisi economica, è tuttora motore di attività produttive di eccellenza, (Luxottica, Geox, Benetton, Zonin, Arena, Bauli) e meta internazionale di turismo di tutti i generi.

Il Veneto costituisce anche, con la sua posizione geografica, via di transito per la Mitteleuropa, l'Oriente, il Mediterraneo.

Pertanto le infrastrutture, i trasporti, la logistica, i servizi sono importantissimi per lo sviluppo socio economico della Regione, dei suoi cittadini e dei lavoratori.

La Fit del Veneto, che si colloca per numero di iscritti (8.307) al terzo posto nella classifica nazionale, è stata ed è protagonista, per le aree di rappresentanza, non solo tutelando i diritti e gli interessi dei lavoratori iscritti ma anche indicando ai livelli istituzioni di riferimento l'agenda delle priorità da affrontare e risolvere.

Più precisamente, per quanto attiene al trasporto ferroviario, il corridoio europeo Est-Ovest, n.5, Lisbona - Kiev attraversa la nostra regione da Verona a Portogruaro; l'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria è un asset strategico e fondamentale da realizzare nei tempi previsti.

La Milano-Verona è già una realtà operativa. Occorre superare la criticità del nodo vicentino in modo positivo;

sarà poi la volta del nodo di Venezia e la prosecuzione verso Est.

Ma già da subito si potrebbe, analogamente a quanto già avviene in altre realtà del Paese, collegare con la ferrovia l'hub aeroportuale di Venezia Tessera attraverso l'ex binario militare arrivando direttamente a Mestre.

Non possono essere ritardati né trascurati i lavori di potenziamento dell'asse del Brennero e i collegamenti dal Brennero verso Venezia. I lavori per il completamento del tunnel del Brennero che renderanno ancora più importanti e centrali le strutture del Veneto, stanno proseguendo.

Il trasporto ferroviario regionale deve essere potenziato. E' necessario monitorare costantemente l'andamento dei cantieri del SFMR (Sistema ferroviario metropolitano regionale) affinché venga completato al più presto.

E' di questi giorni l'annuncio sui giornali, come già anticipato dall'incontro avuto con l'assessore De Berti del taglio del Fondo Nazionale Trasporti TPL che per il Veneto vale 12 milioni di euro in meno rispetto al 2016.

Una decisione che non può essere condivisa perché si riproporrà il solito sistema di scarica barile che punterà o a tagliare servizi alla cittadinanza oppure a chiedere nuovamente sacrifici ai lavoratori del settore attraverso ipotesi di pesanti recuperi di produttività. In Veneto ci sono poco meno di 40 aziende e, a questo punto, occorre una regia regionale volta a realizzare la loro progressiva aggregazione, per favorire l'integrazione intermodale, la diffusione del biglietto integrato oltre che opportune economie di scala.

L'aeroporto di Venezia deve svolgere la regia tra Verona e Treviso, per recuperare a pieno le potenzialità anche di Verona.

Le infrastrutture del Marco Polo necessitano di un potenziamento e le istituzioni locali e la Regione hanno un ruolo determinante in tal senso.

Il traffico passeggeri è previsto in aumento per i prossimi anni e il potenziamento delle infrastrutture dedicate al volo già esistenti, l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili, la razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra sono indispensabili per garantire l'incremento della produttività, attraverso la minimizzazione dei tempi di occupazione della pista, la riduzione dei tempi di rullaggio e dei ritardi al gate e il miglioramento della circolazione a terra, tutti provvedimenti utili alla riduzione del consumo di carburante e dell'inquinamento atmosferico.

Per quanto attiene al transito delle grandi navi a Venezia, finalmente è stata assunta la decisione che conferma il progetto Duferco. Prossimamente il ministro dei Trasporti e infrastrutture, Graziano Delrio, dopo la firma del ministro dell'Ambiente dovrà avviare la procedura. Il costo stimato per l'operazione è di circa 127 milioni di euro e i tempi di realizzazione sono stati stimati in due anni e mezzo. Sempre che il nuovo presidente del Sistema portuale dell'Alto Adriatico non decida di esprimere valutazioni di merito diverse rispetto al progetto.

Le grandi navi potranno quindi passare da Malamocco via Vittorio Emanuele III e ormeggiare alla stazione marittima, sede naturale di terminal per le navi da crociera.

C'è poi la questione del Porto offshore, per rilanciare Venezia sulla nuova Via della Seta marittima.

Fermo restando che il Mose costituisce un vincolo impattante per le navi di grande pescaggio, che dall'estate 2015 a seguito del raddoppio del canale di Suez si è rafforzato con il conseguente incremento di traffico lungo la direttrice Mediterraneo-Suez-Golfo e che i porti del nord America hanno investito su strutture che privilegiano navi di un pescaggio più contenuto, occorre domandarsi se l'offshore sia conveniente o meno.

Ciò in quanto, considerando che costituirebbe una rottura di carico, per i terminalisti si avrebbero conseguenti crescite dei costi.

Inoltre andrebbe considerata anche l'incognita delle eventuali avverse condizioni meteo-mare, che determinerebbero restrizioni di operatività.

Probabilmente sarebbe maggiormente conveniente considerare la piattaforma dell'alto Adriatico Ravenna Chioggia Venezia Monfalcone Trieste che le logiche di campanile hanno fatto naufragare sul nascere.

Nel campo della logistica il Veneto risente delle criticità che interessano l'intero Paese. Nel "Logistic Performance Index 2016" la Banca Mondiale colloca l'Italia al 21° posto (Germania, Lussemburgo e Svezia occupano rispettivamente i primi tre posti).

Da anni si è acquisita la consapevolezza che la logistica non è solo trasporto e stoccaggio ma soprattutto coordinamento di tutta la filiera. La cosiddetta "logistica collaborativa" (condivisione dei dati e informazioni fra gli operatori) può fare la differenza. In questa direzione le istituzioni pubbliche sono chiamate a fare la loro parte attraverso le "agenzie regionali" che devono assumere il ruolo di "regista" e di "regolatore indipendente" dei flussi di trasporto per far incontrare domanda e offerta coinvolgendo non solo le grandi imprese ma anche alle PMI.

Una simile organizzazione potrebbe risolvere il problema dei viaggi a vuoto. Secondo alcune stime l'ottimizzazione soddisferebbe la domanda attuale con circa il 60% dei viaggi in meno risparmiando di disperdere nell'ambiente 60 ml di tonnellate di CO₂.

Riteniamo fondamentale il completamento degli assi viari del Veneto. Rispetto a tale obiettivo, la proposta avanzata dal Presidente Zaia di intervenire sulla addizionale regionale Irpef per sostenere una parte dei costi relativi al completamento della Pedemontana va ben valutata.

La Cisl del Veneto, già nel 2010, aveva invitato l'amministrazione regionale a ripristinare l'addizionale, cancellata dalla Giunta Galan, a condizione che fosse basata su criteri di equità e che il ricavato fosse destinato a finalità sociali.

Come Fit unitamente alla Cisl Veneto consideriamo la Pedemontana come una delle opere strategiche per lo sviluppo del Veneto e pertanto riteniamo che contribuire alla sua realizzazione sia un atto di responsabilità a cui non è possibile sottrarsi.

Di questi giorni è anche la vertenza Veneto strade, società che ha quali soci le Province venete e la Regione, e che ha in gestione le strade bellunesi sulla base di due convenzioni: una per le strade provinciali e l'altra per le strade ex Anas. La Regione si è già ripresa in carico le strade regionali, liberando Belluno da una parte dei costi, circa 5 milioni di euro sui 14 complessivi. L'Anas potrebbe essere la soluzione, anche se sono arrivati i finanziamenti per il rinnovo delle convenzioni con le Province.

Come Federazione siamo impegnati a tutelare i lavoratori interessati per traguardare una soluzione positiva della vertenza.

Commissariamento

Dal 16 marzo 2016 la Fit-Veneto sta vivendo la fase commissariale che oggi volge al termine.

Il 1° settembre 2016 c'è stato il cambio di commissario e io sono subentrato al nostro Segretario Generale.

E' stata una fase dolorosa per la vita dell'organizzazione, abbiamo attraversato insieme momenti difficili, ma oggi possiamo essere tutti orgogliosi perché la Fit Veneto esce dalla crisi interna con la compattezza, la forza e l'energia indispensabili per affrontare il futuro!

In questi mesi abbiamo svolto insieme un intenso lavoro per rispondere ai bisogni dei nostri iscritti assumendo, seppur nella fase commissariale, un ruolo da protagonisti. A tal proposito voglio ricordare che :

- è stato raggiunto un accordo con CAV, dopo una mediazione in sede Prefettizia, per l'erogazione del premio di risultato relativo ai due anni precedenti che aveva prodotto ben 5 scioperi, riuscendo, altresì, a recuperare un minimo di unità sindacale;
- sono state avanzate proposte per la soluzione delle criticità in cui versa Veneto strade, in un contesto di riorganizzazione complessiva delle governance delle aziende del settore che operano in tutta la Regione, coinvolgendo le istituzioni anche per riuscire a salvaguardare i posti di lavoro messi in pericolo dalle scelte dell'attuale management;
- è stato organizzato un corso di formazione di primo accostamento a cui hanno partecipato circa 50 attivisti, che è stato significativamente apprezzato dai partecipanti;
- è stato predisposto un progetto di proselitismo mirato ad incrementare le adesioni nell'area contrattuale del trasporto merci con la costituzione di un

- presidio all'interno dell'interporto di Padova indispensabile per rendere visibile e concreta la presenza della FIT in tale importante struttura;
- è stato fornito un fattivo contributo per la redazione di un accordo quadro tra istituzioni regionali e parti sociali per arginare i fenomeni di turbativa all'ordine pubblico nei centri intermodali e nelle imprese di distribuzione delle merci;
 - è stato attivato un percorso dialettico e di collaborazione all'interno della Confederazione per quanto riguarda il progetto denominato "Arsenale 2022" organizzato dalle parti sociali del Veneto per un rilancio dell'economia regionale;
 - è stata risolta la criticità legata alla pubblicazione sulla pagina facebook della FIT di lamentele per una non adeguata tutela nei confronti di una lavoratrice e sono stati apportati correttivi strutturali per prevenire simili situazioni;
 - c'è stata la partecipazione attiva alle riunioni dell'Esecutivo della USR e del Consiglio generale e non sono mancati i contributi sulla reale situazione dei trasporti in regione;
 - si sono tenute numerose iniziative a livello di singola area contrattuale finalizzate alla condivisione e alla diffusione degli aggiornamenti sia in ambito vertenziale sia durante e a seguito dei rinnovi dei contratti di lavoro di cui ho accennato in precedenza;
 - è stata organizzata una riunione del coordinamento donne per approfondire la tematica della violenza nei luoghi di lavoro;
 - si è avviato regolarmente il percorso congressuale, e dopo le numerose assemblee sui posti di lavoro, il 9, 10, 16, 17 e 22 febbraio scorso si sono svolte rispettivamente le assemblee congressuali di Vicenza, Verona, Venezia, Padova Rovigo, Treviso Belluno in cui sono stati eletti l'amica Laura Chioccarello, Pasquale Giordano, Oscar Dalla Rosa e Ilario Potito;

Oggi si completerà l'opera... saranno eletti i delegati al Congresso dell'Usr e della Fit Nazionale, sarà eletto il Consiglio Generale, il Collegio dei Sindaci, il Segretario Generale e la Segreteria Regionale.

Concludo questo mio intervento con i ringraziamenti che, lasciatemi dire, non sono per nulla formali o rituali.

Ringrazio Osvaldo, con il quale ho condiviso questa esperienza straordinaria, e che si è sobbarcato, nei primi tempi, di una serie di incombenze una più...effervescente dell'altra.

Ringrazio Simonetta per la efficace collaborazione insieme ad Anna e Lucia.

Ringrazio Giovanni Mannozi, Marcello Greggio e Laura Chioccarello per la loro disponibilità che ha consentito di avviare concretamente il cambiamento.

Un ringraziamento particolare a Claudio Capozucca, Marino De Terlizzi e Maurizio Fonti che hanno lavorato insieme per arrivare, in armonia, a celebrare un congresso unitario. Ipotesi affatto scontata all'inizio di questo percorso.

Grazie a tutti voi per l'attenzione e la pazienza con la quale mi avete seguito.

Da questo momento cesso di essere...un pastore e...torno a essere un viandante!

Tantissimi auguri di buon lavoro a tutti!

Viva la Fit e Viva la Cisl!