

## Care compagne e cari compagni

svolgiamo questo nostro 11esimo Congresso territoriale come FILT di Bologna, dopo aver svolto 88 assemblee di base, i voti validi sono stati 2332, il documento “Il lavoro è” ha ottenuto 2290 voti con 67 delegati e il documento “Riconquistiamo tutto” ha ottenuto 42 voti con 1 delegato.

Il dibattito congressuale con documenti contrapposti ha dimostrato per l’ennesima volta che i contenuti e le ragioni delle diverse posizioni hanno generato incertezze e perplessità tra le lavoratrici e i lavoratori.

Siamo comunque una grande organizzazione che inevitabilmente si deve misurare con le diverse sensibilità ed i diversi pluralismi interni, come sempre dovremo lavorare per una sintesi unitaria nei diversi livelli congressuali che abbiamo davanti a noi.

Nel dibattito congressuale abbiamo potuto constatare un diffuso malessere trasversale che tocca tutti i settori della nostra categoria che riguarda le condizioni di lavoro.

Ciò è dettato dall’instabilità politico-economica che si trascina nel nostro paese ormai da dieci anni nonché da scelte da parte degli ultimi governi che come comune denominatore hanno messo continuamente in discussione i diritti degli stessi lavoratori. Un esempio su tutti è il “Job act: scelta strategica da parte del Governo Renzi – che ha visto la CGIL tutta in forte contrapposizione a ciò - ad oggi il governo insediatosi a marzo coi primi atti legislativi legati al mondo del lavoro (decreto dignità) non vede dare risposte alla tutela nonché al miglioramento della qualità della vita sia retributiva che normativa.

Forte criticità rappresentata ieri come oggi nel nostro Paese è la mancanza di un soggetto politico nell’ambito parlamentare che si connota come quel soggetto a cui interessi il fattore lavoro. Lavoro come scelte strategiche all’interno di un contesto che è in tutti i casi sovranazionale – – lavoro come capacità di rappresentarlo in tutte le sue priorità come sicuramente è il diritto alla mobilità. Tale diritto si può raggiungere solo attraverso un piano di investimenti sulle infrastrutture ferroviarie, autostradali, trasporto pubblico locale, portuale, nell’ottica di una maggiore qualità nonché sicurezza per tutti i cittadini utenti.

Unico soggetto politico sociale di rilevanza nazionale è la sola CGIL, soggetto che ha dimostrato concretamente di rilanciare e di proporre uno strumento capace di legare le criticità del mondo del lavoro di oggi con le idee che ci contraddistinguono. Quello strumento è la Carta dei Diritti, il Nuovo Statuto dei Lavoratori. Libertà e Dignità delle persone che lavorano, attraverso il riconoscimento di diritti universali senza più distinzioni tra lavoratori subordinati, precari, autonomi; con l’obiettivo di riscrivere le tipologie contrattuali, spazzando via la precarietà che ha avvelenato il mondo del lavoro nell’ultimo ventennio.

Fatte queste brevi considerazioni in premessa, spetta a me il compito di tracciare una sintesi di quanto accaduto in questi quattro anni, il tempo che ci separa dal precedente congresso, sul piano generale ed in particolare sugli aspetti locali a noi più vicini e, sulla base dei documenti, declinarne i temi rispetto agli obiettivi futuri.

Il 4 marzo scorso si è insediato il Governo Conte, a mio giudizio Governo che oltre a non rappresentare adeguatamente il fattore Lavoro – vedi decreto Dignità - pone come obiettivo dichiarato quello di mettere in secondo piano o cancellare quello che gli ultimi decenni la società civile ha conquistato: legge sull'aborto, coppie di fatto; e tutto ciò che riguarda il diritto alla persona dove il diverso che sia immigrato gay o lesbica o disabile viene considerato non solo da emarginare ma da annullare da questa società. Una parte della compagine governativa lo dichiara espressamente, un'altra contraria lascia dichiarazioni talmente deboli da renderle mediaticamente non rilevanti.

In un lasso di tempo molto breve – che non parte oggi ma da molto prima – rende indispensabile che quelle forze dichiaratamente antifasciste si contrappongano ad una deriva che non ci può che ricordare ciò che il nostro Paese ha già vissuto all'inizio del secolo scorso.

Oltre ciò questi governanti hanno come obiettivo quello di emarginare il ruolo che il Sindacato Confederale e di Categoria ha e deve avere: questa messa in discussione ci porta, oggi più di ieri, a rafforzare il nostro ruolo ed il ruolo di rappresentanza di questo modello sindacale, dei lavoratori, partendo dagli ultimi.

Si sta sempre più consolidando il rapporto fra gli attuali governanti ed i così detti poteri forti aventi come grande obiettivo un ulteriore e sempre più spostamento di risorse dal pubblico verso il privato ridimensionando la qualità dei servizi - nell'ambito del welfare - dedicati alle persone, ai cittadini, aumentando di fatto i costi relativi per ognuno di noi.

### **Autostrade, Anas e fatti di Genova**

Inizio volutamente dai fatti, tragici, successi a Genova nell'agosto di quest'anno. Voglio esprimere vicinanza alle vittime e a tutti coloro che sono stati coinvolti, come le condoglianze ai familiari ed in più generale alla città di Genova. Quanto successo porta nuovamente al centro della discussione il ruolo pubblico e la garanzia della sicurezza per chi viaggia sul territorio italiano. Bisogna sostenere a tal fine che i proventi che passano dalla riscossione dei pedaggi vengano reinvestiti sulla stessa rete stradale di competenza della singola società gestrice; questo e solo questo è la vera leva che determina la sicurezza dei cittadini utenti del Paese nelle rete stradale ed autostradale.

### **Trasporto Pubblico Locale**

L'11/12/2017 è stato sottoscritto del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2018-2020" firmato dal presidente della Regione Emilia-Romagna e dai

rappresentanti degli enti pubblici, Città metropolitana di Bologna, società di gestione pubbliche e private e parti sociali, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, e dell'assessore regionale a Mobilità e trasporti.

Tale Protocollo indica il 2019 come previsione di scadenza per l'affidamento del Trasporto Pubblico Bolognese, anno in cui si svolgeranno – salvo proroghe – tutte le procedure concorsuali, procedure avviate nella primavera appena scorsa con la pubblicazione dell'avviso di gara: le procedure si concluderanno con il nuovo affidamento nel marzo 2020.

La Gara è sull'intero bacino bolognese: è punto qualificante che sia già stata definita la clausola sociale di Salvaguardia per quanto riguarda i lavoratori del ramo sosta.

Altro tassello che bisogna concretizzare, previsto dal protocollo con la Regione E.R, è la previsione del lotto unico Bologna e Ferrara.

L'impegno profuso nella definizione del Protocollo è il punto di partenza per la definizione di una clausola sociale che tuteli realmente i diritti dei lavoratori.

E' fondamentale che il bando di gara preveda tutte le tutele per lavoratori coinvolti, compresi i lavoratori alle dipendenze delle aziende private che fanno parte di TPB, Autoguidovie o in regime di subconcessione.

Contestualmente a ciò il bando deve contenere misure tarate sulle capacità industriali e di investimenti sui mezzi, sugli impianti e su fattori qualitativi da parte delle aziende. Crediamo sia fondamentale prevedere una clausola sanzionatoria in casi di gravi inadempimenti nel rispetto del bando di gara e/o della clausola sociale stessa.

Questo rappresenta un elemento fondamentale, determinante, che deciderà quale scenario si paleserà nei prossimi 5 anni. La normativa vigente dà la possibilità alle aziende che hanno attualmente in gestione il servizio di Tpl per effetto di affidamento concorsuale, e che nel corso di questo abbiano dato luogo ad una serie di investimenti sugli impianti e sui mezzi, di poter beneficiare di una proroga pari al 50% dell'affidamento stesso.

Per Tper Spa si tratterebbe quindi di ulteriori 4 anni e  $\frac{1}{2}$ . Peraltro, Tper, per le dimensioni d'impresa, per le dimensioni del servizio dedicato che abbraccia la provincia di Bologna e di Ferrara, per il numero di passeggeri trasportati, ecc. è una tra le poche realtà di TPL sul territorio italiano che presenta da alcuni anni i bilanci in positivo. Questo grazie ad il contributo di tutti, del gruppo dirigente ma anche dei lavoratori.

Un lasso temporale importante – la proroga di 4 anni e  $\frac{1}{2}$  - permetterebbe di continuare quel processo di programmazione e consolidamento che caratterizza Tper.

L'azienda a mio giudizio possiede tutte le caratteristiche necessarie per poter beneficiare di questa proroga: gli investimenti – che sono di oltre 200 milioni di euro - sugli impianti sono già stati previsti (vedi per esempio tutto il processo di metanizzazione dei depositi) come gli investimenti sui mezzi ecocompatibili.

In questo contesto sarebbe strategica la realizzazione del tram da parte di Tper, infrastrutture a beneficio di tutta la Città di Bologna nonché per i motivi che ho già citato la proroga sarebbe un elemento prezioso per dare nuovo impulso a quel processo aggregativo che ha subito una forte battuta d'arresto negli ultimi anni.

Proroga ancor più necessaria se si pensa alla situazione politica nazionale che vede un governo ancora in campagna elettorale incapace di intraprendere qualsiasi scelta senza progettualità.

Voglio ricordare il lavoro fatto dalla FILT in questi quattro anni; il contratto di apprendistato è diventato sempre più una realtà in questo comparto: siamo riusciti a migliorare quanto previsto dal CCNL di riferimento sottoscrivendo accordi che prevedono stabilizzazioni dei rapporti di lavoro (90% e non al 30% come prevede la normativa), reintroduzione dell'articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori prima delle sue modifiche e riconoscimento di premi e indennità aziendali per alzare le buste paghe degli apprendisti.

### **Trasporto Ferroviario ed Appalti Ferroviari**

Nell'estate del 2016 venne presentato dall'allora Amministratore delegato di FS Renato Mazzoncini alle Segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil trasporti il Piano Industriale 2017/2026 delle FS. Un piano industriale temporalmente ampio, con obiettivi dalle caratteristiche espansive dal punto di vista degli investimenti e dell'occupazione, un piano che metteva a rischio la centralità del trasporto ferroviario con la possibilità di modificare il perimetro societario di Trenitalia.

Come FILT evidenziammo in merito alla quotazione di una parte di Trenitalia come riguardo alla frammentazione del Gruppo FSI la contrarietà verso operazioni di natura finanziaria volte a diminuire l'attenzione sulle attività di trasporto ferroviario, che sono state, sono e devono continuare ad essere il 'nucleo fondamentale' della missione del Gruppo FSI.

Ricordo che riguardo al perimetro e volume dell'insieme delle attività industriali e commerciali, sia svolte direttamente sia appaltate, si è oscillato dal rinnovo del parco rotabili, alle forme di integrazione modale, alle 'conquiste' internazionali e all'integrazione con Anas.

Oggi, con l'entrata del nuovo Amministratore delegato FSI Gianfranco Battisti, sarà all'ordine del giorno la parziale modifica del piano industriale, con un arco temporale molto più limitato, - 5 anni - con caratteristiche diverse (continuità nel piano di investimenti sulle

infrastrutture e sui nuovi treni ma potenziali investimenti con rapporti sempre più stretti con Alitalia, Atac e Poste Italiane oltre che nuovamente Anas). In un quadro, che da come si evince, ha connotati di estrema complessità c'è bisogno di chiarezza soprattutto riguardo alla posizione dell'attuale Governo in materia.

Per quanto riguarda l'ambito degli Appalti Ferroviari siamo di fronte ad una crisi generale con ricadute occupazionali pesanti che non investe solo la nostra Regione ed il nostro Territorio ma che si palesa come strutturale a livello Nazionale.

Per FILT CGIL Bologna il riferimento basilare che coinvolge direttamente questi lavoratori è il CCNL AF: ad oggi prende corpo una messa in discussione a favore di altre tipologie contrattuali – es ccnl multiservizi – diminuendo e peggiorando le condizioni normative ed economiche dei lavoratori, analogamente a quanto si sta profilando in altri settori della nostra categoria. Questa precisa situazione – banalmente chiamasi *dumping contrattuale* - determina una posizione chiara e netta riguardo alla centralità della giusta applicazione dei Contratti Collettivi Nazionali.

### **Newco e territorio**

Nell'ambito emiliano-romagnolo si è avviato un percorso che porta alla nascita di una azienda al momento così detta Newco. Tale società eserciterà il servizio nell'ambito ferroviario area passeggeri sull'intera scala regionale, vede al suo interno la composizione percentuale di Trenitalia DPR pari al 70% e di Tper pari al 30%. Progetto unico su scala nazionale, atto concreto finalizzato a produrre sinergie di carattere industriale ed economiche, nel rispetto di un Bando di Gara con caratteristiche che mettono al centro la qualità del Servizio. Elemento centrale per la FILT CGIL è il fattore lavoro: su questo è prevista nonché già definita la confluenza contrattuale che vedrà i dipendenti di TPER ramo ferroviario acquisire il CCNL Attività Ferroviare di I e II livello. Tale percorso è ad oggi ancora nella piena fase di confronto fra le parti sociali, percorso che dovrà vedere la piena applicazione della Clausola Sociale di Salvaguardia per tutti i lavoratori interessanti.

Nelle vertenze portate avanti dalla FILT di Bologna non posso non citare le lotte realizzate per mantenere il lavoro dell'OGR, l'officina di manutenzione del Gruppo Fsi di via Casarini, a Bologna.

La nostra azione ha permesso alla città di Bologna di mantenere in vita un importante presidio nazionale della manutenzione ferroviaria, seppur trasferito in un sito diverso, e di preservare professionalità industriale e produttiva fondamentale per il territorio bolognese in un momento storico di crisi che ha portato finora alla scomparsa di troppe aziende.

Inoltre, insieme alle lavoratrici e ai lavoratori, all'AFeva dell'Emilia Romagna voglio ricordare le battaglie fatte per trovare giustizia per le oltre 300 vittime dell'amianto che, sempre all'OGR ci sono state e continuano ad esserci tutt'ora.

In questo ambito come FILT aderiamo alla petizione “LE OFFICINE DEL LA MEMORIA” per restituire alla città di Bologna l’area dell’OGR dopo che sia stata completamente bonificata dall’amianto. Il museo ed i monumenti dedicati ai caduti per l’amianto contenuti all’interno e realizzati dalle lavoratrici e dai lavoratori devono essere preservati a ricordo di una strage sul lavoro che non dovrà mai più accadere.

## **Merci e Logistica**

Il settore della logistica e autotrasporto ha una importanza strategica per la Filt CGIL non solo per il numero degli addetti ma anche per la tipologia dello stesso che si articola in gestioni dirette, appalti, subappalti attraverso un massiccio utilizzo delle esternalizzazioni.

Il settore subisce l’attenzione e l’interesse della criminalità organizzata anche a causa di un impianto legislativo debole in termini di tutele per le lavoratrici ed i lavoratori nonché di strumenti di vigilanza e controllo; troppo poco presenti, troppo poco utilizzati.

Il settore è contraddistinto dalla presenza di una pluralità di soggetti di piccole dimensioni a volte raccolti in consorzi funzionali, ma senza vere e consistenti realtà industriali nazionali.

In un quadro con queste caratteristiche è stato sottoscritto nel dicembre 2017 – applicato dal 1 febbraio 2018 – il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione. Caratteristica principale di questo accordo sono le norme più stringenti sugli appalti a tutela dei lavoratori come la clausola sociale piena, ovvero la continuità occupazionale con tutti gli elementi di garanzia, dai diritti contrattuali e salariali acquisiti (inquadramenti professionali, scatti di anzianità e la non applicazione delle norme contenute nel Jobs act) Questo è uno strumento qualificante nei confronti anche di altri CCNL nazionali di settore rispetto ai cambi di appalto. La normativa contrattuale pone un argine ad eventi come il dumping salariale ed introduce elementi di legalità di cui il settore ha profonda necessità.

Da questo punto di vista è stato raggiunto un risultato basilare sul territorio bolognese con la firma del Protocollo di sito su Appalti Legalità e Sviluppo per l’Interporto di Bologna, Interporto che si è sviluppato sino ad arrivare ad avere un numero di circa 7000 addetti, avendo effetto positivo per la città di Bologna e provincia. Questo credo sia il primo caso in cui viene definito un protocollo di sito che prevede impegni concreti per lo sviluppo, la legalità e il lavoro.

## **Trasporto Aereo**

Il 18 luglio 2018 è stato avviato il percorso di rinnovo del contratto nazionale del Trasporto Aereo, che come FILT riteniamo sempre di più lo strumento fondamentale di tutela dei lavoratori del settore, punto di partenza visto l’andamento del settore in piena liberalizzazione da quasi vent’anni che ad un aumento costante di attività vede contrapposto un impoverimento e una crescente instabilità del lavoro.

L'aumento dei voli e dei passeggeri che utilizzano questa modalità di trasporto, stuzzicati da prezzi dei biglietti sempre più bassi, anziché creare valore aggiunto, sta portando alla lacerazione del settore completamente assorbito da battaglie sui costi, soprattutto nei settori dell'assistenza a terra e del catering.

I continui spostamenti del lavoro da un'azienda all'altra con clausole sociali non sempre applicate e procedure di mobilità aperte su tutto il territorio italiano sono l'evidenza di un impoverimento ormai strutturale del settore.

Per le aziende di catering la situazione è ancora più difficile. Dopo l'avvento del traffico low-cost e l'eliminazione graduale da parte delle compagnie aeree di linea, il settore ha visto il fallimento di alcune società e la perdita di posti di lavoro.

A Bologna, dal 2007 l'Aeroporto di Bologna ha fatto la scelta di prediligere il traffico low-cost puntando moltissimo su un vettore in particolare, nella fattispecie Ryanair, che al momento gestisce il 60% del traffico dell'aeroporto.

Anche le altre compagnie aeree sono alla ricerca di assistenza a costo sempre più basso, e a farne le spese sono i lavoratori in primis e, a nostro avviso, anche qualità e sicurezza.

L' Aeroporto di Bologna, classificato dal Piano nazionale degli aeroporti predisposto dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti come aeroporto strategico dell'area centro nord continua a crescere sia in termini di volume di traffico passeggeri che in termini di ricavi.

Questa crescita consiste soprattutto in un aumento del numero di passeggeri ma non in una crescita dei movimenti, cioè del numero di aerei che atterrano e decollano. C'è stato un aumento del tonnellaggio, e quindi della dimensione degli aerei nei collegamenti di linea.

In effetti i dati diffusi dall'Aeroporto di Bologna danno un aumento del 4,5% di passeggeri ma solo un aumento dello 0,6% dei movimenti.

E' importante sapere che questo tipo di aumento non ha effetti positivi sulle aziende di handling aeroportuale, anzi crea un aumento di costi per assistere aeromobili più grandi e con numero più elevato di passeggeri.

E' evidente a tutti che i lavoratori, in questo contesto di aumento del traffico ma battaglia sui costi tra aziende di handling, rischiano di essere stritolati e anche di perdere il lavoro nonostante il traffico sia in crescita.

Una fondamentale inversione di rotta sulle politiche di mobilità aerea è un primo protocollo di sito riguardo gli appalti sottoscritto il 26 settembre 2018, primo protocollo a livello nazionale di questo tipo.

Il Protocollo diventa lo strumento per promuovere le condizioni utili ad assicurare la piena regolarità delle condizioni di lavoro, la sicurezza e la legalità all'interno delle diverse attività svolte con la formula dell'esternalizzazione in appalto da parte del Gestore aeroportuale, nella consapevolezza che il lavoro qualificato, tutelato, non soggetto ad azioni di concorrenza sleale, svolto nella piena legalità è determinante per qualificare i servizi offerti ai passeggeri e rappresenta un elemento di attrattività del territorio.

### **Situazione del territorio, considerazioni e proposte**

Negli ultimi quattro anni vi è stato uno sviluppo economico sociale notevole del territorio bolognese attraverso l'aumento sia dei passeggeri passati dall'Aeroporto Marconi di Bologna che attraverso il consolidamento della Stazione Alta Velocità. Ciò ha visto determinarsi un aumento del flusso di turisti, lavoratori, studenti in percentuali importanti. Da questo punto di vista una infrastruttura come il People Mover non potrà che avvalorare tali risultati; infrastruttura che vedrà il suo nastro di partenza nel 2019.

L'aumento ed il consolidamento dei flussi è legato al mondo sia imprenditoriale che turistico: Bologna è entrata nell'agenda mondiale come una delle città da vivere anche per una breve visita, non più la città vivace che vive grazie agli studenti universitari. Per questo è necessario un recupero di decenni che non può che passare attraverso investimenti sulle infrastrutture legati alla mobilità di tutti gli utenti. E' innegabile che l'ultima vera ed importante infrastruttura sul territorio di Bologna Città Metropolitana risale agli anni 60 ed è la tangenziale; tangenziale ad oggi inadeguata ad assorbire il numero di traffico privato.

La soluzione individuata dopo anni di discussione politico istituzionale vede nel Passante l'alternativa alla tangenziale; infrastruttura che però per volontà dell'attuale Governo e per questioni di pura rivalsa elettorale viene messa in seria discussione.

La soluzione alternativa sarebbe un piccolo maquillage al sostanziale mantenimento della situazione ad oggi vigente: credo che sia cecità non vedere che è fondamentale dare continuità alle scelte intraprese, anche e soprattutto alla luce dell'incidente a Borgo Panigale – o mancata strage – dell'agosto passato.

Oggi più che mai la proposta che la FILT CGIL da sempre avanza si presenta come necessaria: trasferire quote importanti di traffico – persone e merci – dalla gomma al ferro. Ciò per determinare livelli adeguati di sicurezza non garantiti pienamente sulla rete stradale e per un impatto ambientale eco sostenibile che la infrastruttura ferroviaria garantisce.



Come è fuori discussione che dal punto di vista di una mobilità “pulita” una ulteriore pianificazione da parte degli Enti Locali che possa riguardare ad esempio ciclabili – non in contrapposizione di vie già presenti es. preferenziali in quanto la promiscuità fra i mezzi (bus, moto, bici ecc...) non è sempre possibile per ovvi motivi di sicurezza - sia da sviluppare con decisione.

In generale, tutto ciò che può rispondere a bisogni collettivi di mobilità dando priorità al mezzo pubblico – che sia autobus, filobus, taxi - è da incentivare ulteriormente all'interno di norme chiare e funzionali. Come è innegabile che quando sono state consolidate le aree pedonali l'opinione dei cittadini bolognesi nonché l'attrattività della Città di Bologna è aumentata notevolmente.

Tutto ciò descritto va perseguito a garanzia delle fasce più deboli – anziani e bambini - e del bene comune che è la “qualità della vita”.

### **Consolidamento e potenziamento Struttura**

Alla luce della situazione attuale nell'ambito della nostra categoria, FILT CGIL Bologna ritiene come necessario, basare il modello organizzativo strutturato dal 2014 ad oggi capace di mettere in atto sinergie politiche fra i vari territori nonché economiche utili a garantire alla categoria FILT ER e BO Città Metropolitana una loro autonomia.

La FILT CGIL Bologna ha visto negli ultimi quattro anni all'interno della propria Struttura rivedere i propri quadri/funzionari con un essenziale rinnovamento determinando risultati importanti in termini di proselitismo e tesseramento sviluppando e consolidando sul territorio la presenza della nostra Organizzazione.

Una risposta alla sfida è l'instaurazione dai primi mesi del 2018 dell'Ufficio Vertenze, sportello bisettimanale propedeutico non solo ai fini di tutela individuale – ambito nel quale il servizio si lega inesorabilmente a vicende umanamente complesse - ma soprattutto come approccio ad un primo inserimento in contesti industriali nei quali la sindacalizzazione classica è esclusa. Ciò si rende possibile in sinergia e con il contributo di tutte le strutture presenti in CGIL come Inca, Teorema, Centro Stranieri.

Oltre a questi aspetti, occorre dal mio punto di vista un investimento più forte in alcuni settori come quello della Logistica: settore complesso con grandi potenzialità; è necessario un coinvolgimento, anche in termini di risorse, da parte della Confederazione al fine di fare un ulteriore salto di qualità per il bene di tutta la CGIL.

### **Conclusioni**

Sicuramente molte cose sono sfuggite ma potranno certamente emergere nel corso del dibattito.

Ora si tratta di svolgere una discussione tra di noi che possa concludersi con un documento finale che sintetizzi le scelte strategiche che adotteremo, nel quadro più generale delle scelte della CGIL e della FILT Nazionale.

Mi sento di dover ringraziare la Camera del Lavoro di Bologna che nelle fasi più delicate è sempre stata pronta a portare aiuto e collaborazione alla Categoria, così come lo Studio Legale Associato per la costante disponibilità e supporto.

Un ringraziamento alle compagne ed ai compagni dell'apparato, ai delegati ai attivisti ed ai semplici iscritti che col loro contributo hanno permesso alla FILT di Bologna di crescere e di rinnovarsi.

Buon congresso a tutti

W la CGIL w la FILT.