

Care compagne, cari compagni.

La fase congressuale della Cgil che ciclicamente percorriamo ogni quattro anni, rappresenta come è noto, non soltanto un modo per delineare il profilo che la Cgil dovrà assumere nei prossimi quattro anni e per rinnovare a tutti i livelli il gruppo dirigente dell'organizzazione, ma anche e io direi soprattutto per fare un bilancio dei quattro anni appena trascorsi analizzando le iniziative, le proposte portate avanti, gli eventuali risultati conseguiti e contestualmente da un lato le vittorie, le soddisfazioni, le gioie ma dall'altro anche le sconfitte, le delusioni e le grandi amarezze.

E intendo partire proprio dalle grandi amarezze e da alcune tragedie che hanno colpito nel cuore e in questo lasso di tempo la nostra organizzazione. Oltre al Segretario Generale, grandissimo dirigente sindacale e figura carismatica della nostra organizzazione, venuto a mancare domenica scorsa, voglio ricordare altri due validissimi compagni espressione della Filt che hanno purtroppo perso la vita prematuramente. Intanto mi preme ricordare la figura di Marco Ammanniti, un mio coetaneo con il quale avrei e avremmo voluto condividere anche questo congresso, ma che un destino infausto invece ce lo ha impedito e peraltro proprio nel momento in cui su Marco stava puntando addirittura la stessa Filt Nazionale, riconoscendogli quelle indubbie qualità non soltanto di natura professionale rispetto all'attività sindacale che espletava, ma anche per la profonda onestà intellettuale e per la straordinaria disponibilità umana. E ci ha fatto immensamente piacere che la Filt nazionale qualche giorno fa, proprio per ricordare la figura di Marco a distanza di un anno dalla sua scomparsa, abbia deciso di ricordarlo con una bella nota diffusa a livello nazionale.

Analogamente, in questo caso la Filt del Molise, ha pianto qualche mese fa la scomparsa anch'essa prematura di Antonio Palazzo, un compagno e un delegato che a differenza di Marco non abbiamo avuto l'occasione e il piacere di conoscere (se escludiamo ovviamente i compagni del Molise) ma che coloro che lo hanno conosciuto dapprima come delegato Anas (ironia della sorte dalla stessa società da cui proveniva Marco) e poi come componente del Comitato Direttivo della Filt Cgil Molise, me lo hanno descritto come persona straordinaria e dalle inusuali qualità umane.

Per me era assolutamente doveroso iniziare la relazione ricordando anche questi due straordinari compagni che non ci sono più e per i quali anche per loro vi chiederei un applauso.

Questa assise congressuale che nasce come undicesimo ed ultimo congresso della filt abruzzo e si trasformerà in corso d'opera e nell'arco della giornata nel primo congresso della filt cgil abruzzomolise, non prevede, per i motivi in precedenza esposti, l'usuale presenza di invitati ed ospiti cosiddetti istituzionali che in passato avevano caratterizzato i nostri congressi.

La decisione di effettuare un congresso alquanto sobrio era stata assunta ancor prima che venissimo a conoscenza della tragica scomparsa del nostro Segretario e tutto ciò non tanto per rispondere ad una presunta volontà che non ci appartiene di celebrare un congresso autoreferenziale senza confrontarsi con le istituzioni, con le forze politiche, con le imprese e con le associazioni. Una prassi che peraltro abbiamo invece assolutamente onorato e rispettato ad esempio per quanto concerne il recente congresso della Filt del Molise.

Per l'Abruzzo invece abbiamo è noto che a distanza di soli tre mesi dalle elezioni regionali, è stato ufficializzato da una sola forza politica il candidato alla Presidenza della Regione mentre per quanto concerne le ulteriori coalizioni o quantomeno quelle più rappresentative, vi è ancora ad oggi molta incertezza e per evitare errori o che qualcuno ci potesse additare di fare presunti favoritismi per questo o quel partito, avevamo già deciso un'altra strada anche se oggettivamente non ci sarebbe dispiaciuto ripetere quanto facemmo quattro anni fa quando sempre a ridosso delle elezioni riuscimmo ad organizzare una bella kermesse con la quale arrivammo a confrontarci con tre degli allora quattro candidati alla Presidenza della Regione. Lascio poi a voi il ricordo di quanto asserirono e promisero quei candidati sui temi attinenti il settore che rappresentiamo e soprattutto quante di quelle affermazioni e di quelle promesse sono state poi mantenute e riscontrate nell'arco della consiliatura regionale soprattutto da parte di chi ha effettivamente governato per circa quattro anni questa Regione.

E non è un caso che oggi preferiamo stare più volentieri con gli ex dipendenti di sistema che sono stati licenziati e ai quali la Regione non ha inteso garantire nemmeno una ricollocazione al 50% della prestazione lavorativa che quantomeno è stata invece assicurata ai 40 colleghi "più fortunati", come se queste cinque unità part time e con basso profilo professionale, potessero determinare il default societario di un'azienda di 1600 unità. Peraltro queste stesse persone licenziate, ovviamente vicine alla nostra organizzazione e alle quali stiamo cercando di garantire la nostra attenzione, il nostro impegno e l'assistenza legale di cui hanno bisogno, assistettero anche loro quattro anni fa a quelle promesse e a quelle dichiarazioni bizzarre che riguardavano proprio il destino della società Sistema. Sarà assai difficile dimenticare quel "filetto di lavoro" che il parlamentare D'Alfonso accostò alla società Sistema, oggi fallita e che inevitabilmente ci provoca davvero tanta amarezza.

Così come sarà interessante ascoltare il Dott. Di Giambattista, che non è un politico, non è un amministratore, è una voce fuori dal coro che avendo maturato un'esperienza sul campo su uno dei settori più martoriati e per i quali ci si dimentica di operare per un servizio essenziale come quello dello scuolabus indirizzato peraltro ai più piccoli, ha maturato come noi l'idea che occorra organizzare questi servizi mettendo in sinergia gli Enti locali e favorendo la predisposizione di gare di appalto in grado di superare gli attuali limiti delle Amministrazioni comunali quasi sempre portate ad avere come unico riferimento ed obiettivo l'ottenimento del massimo ribasso dalle gare d'appalto, ignorando tutto il resto, dalla sicurezza e dalla qualità dei mezzi sui quali facciamo viaggiare i nostri bambini e le stesse condizioni di lavoro che vengono imposte agli operatori siano essi autisti che accompagnatori.

Tornando ai temi congressuali che abbiamo trattato nelle assemblee e che stiamo ancora oggi sviscerando nei congressi ai vari livelli, io ricordo che si sono conclusi la settimana scorsa i congressi delle cinque camere del lavoro presenti nelle due regioni Abruzzo e Molise e a tal proposito approfitto per salutare con affetto Umberto Trasatti che ha ultimato il suo mandato da Segretario della Camera del Lavoro de L'Aquila e che come ricorderete venne colpito da un malore proprio in occasione del Congresso di categoria della Filt dell'Aquila. In questi giorni si stanno celebrano i congressi regionali di categoria per poi passare a quelli nazionali (la filt celebrerà il proprio congresso a Milano anch'esso in un contesto assolutamente sobrio in soli due giorni dal 27 al 28 novembre) per arrivare all'ultimo appuntamento congressuale di Bari dal 22 al 25 gennaio e in cui si eleggerà anche il nuovo segretario della cgil nazionale.

E' stato inevitabile in questi mesi di dibattiti e lo sarà anche per me oggi, non approfondire gli importanti temi congressuali che sono la contrattazione, il lavoro, i diritti, il rinnovamento e l'autonomia della Cgil (solo per fare alcuni esempi), senza affrontare prioritariamente ed inevitabilmente quanto accaduto nel nostro paese con il voto del 4 marzo e quanto soprattutto potrebbe ancora accadere tra qualche mese e non mi riferisco alle elezioni regionali in Abruzzo dove presumibilmente si voterà il prossimo 10 febbraio, quanto piuttosto alle elezioni europee che si terranno tra il 23 e il 26 maggio 2019 e che potrebbero riproporre in ambito europeo uno scenario molto simile a quello che si è delineato in Italia attraverso la netta affermazione di forze cosiddette antisistema e che oggi ci piaccia o no, lo si condivida o meno, sortiscono i consensi dei cittadini e degli elettori del nostro paese, molti dei quali sono anche iscritti alla nostra organizzazione.

In Italia peraltro con l'affermazione di queste forze antisistema, abbiamo contestualmente assistito ad almeno due conseguenze: da un lato l'annientamento della destra berlusconiana e, dall'altro, il tracollo del centrosinistra.

Nel frattempo ci ritroviamo al governo di questo paese due forze che sono sicuramente all'antitesi tra di loro e il cui collante si regge unitamente in virtù del famoso contratto di governo che scricchiola ogni giorno di più e nel quale sono state inserite quelle promesse elettorali che difficilmente riusciranno ad onorare contestualmente.

Da un lato c'è la Lega che va ben oltre la destra berlusconiana soprattutto sulle tematiche legate all'immigrazione e ai diritti civili, dall'altro c'è un movimento che si sta mostrando alquanto trasversale e che guarda sicuramente a destra sia sui temi dell'immigrazione ma anche rispetto al rapporto con l'Europa e forse sui temi che riguardano il lavoro, l'ambiente e la giustizia, vorrebbe, senza riuscirci più di tanto, guardare un po' a sinistra.

Un esempio concreto in tal senso è il Decreto Dignità che la stessa Cgil ha definito "migliorabile ma che contiene buone cose che vanno nella direzione giusta".

Il giudizio invece non può che essere negativo rispetto ai contenuti della Legge di bilancio e questo indipendentemente dalla volontà del Governo di mettersi contro l'Europa, sfiorando fino al 2,4% il rapporto deficit/pil perché potrebbe essere anche un provvedimento e una scelta giusta e condivisibile se questo rapporto venisse sfiorato per favorire gli investimenti e la nuova occupazione, ma se invece si ricorre all'indebitamento del paese soltanto per rispondere a ragioni elettoralistiche e per alimentare la spesa pubblica, non ci siamo affatto.

E tra questi provvedimenti che sicuramente non condividiamo, figurano ancora una volta gli ennesimi condoni verso i tanti furbetti che contrariamente alla gran parte di dipendenti e pensionati, hanno evaso ed eluso le tasse contribuendo a far crescere quel deficit pubblico e quell'immenso debito che ci trasciniamo da anni.

E come se non bastasse oltre ai condoni verrà introdotta anche la flat tax, un provvedimento di natura fiscale che si contrappone nettamente ai dettami costituzionali, minando il principio fondamentale della progressività dell'imposta che risponde ad una logica costituzionale di uguaglianza e solidarista in base alla quale le aliquote fiscali e quindi le imposte, dovrebbero crescere in relazione all'aumento della base imponibile ovvero del reddito del cittadino.

La flat tax che inizialmente verrà applicata sulle partite Iva, determinerà un primo grave scompenso di natura fiscale tra il netto in busta paga percepito da un lavoratore autonomo e quello percepito da un lavoratore dipendente a parità di retribuzione lorda.

Il risparmio fiscale e conseguentemente l'aumento della retribuzione netta per chi propende per la partita Iva potrebbe arrivare al 30%. E' quanto risulta da una serie di simulazioni messe a punto da un centro studi fiscale e dalle quali emerge che la tassa piatta del 15% applicata dal 2019 sui lavoratori autonomi risulterà talmente evidente e conveniente che potrebbe indurre gli stessi datori di lavori a «convertire» i lavoratori dipendenti in autonomi. Non a caso il governo si è trovato costretto ad inserire nel testo della manovra una sorta di clausola di salvaguardia che in poche parole è un divieto a «convertire» i lavoratori dipendenti in autonomi.

Un altro tema non espressamente contenuto nella manovra ma sul quale sempre con più insistenza molti esponenti del governo dichiarano di voler intervenire, è il codice degli appalti che come è noto, grazie al referendum della Cgil dello scorso anno, ha visto la reintroduzione della responsabilità solidale. Purtroppo questa importante novità che cerca di arginare i fenomeni di dumping contrattuale ma soprattutto di fare chiarezza sull'applicazione dei contratti e sulle regole, viene visto da molte imprese e di riflesso da alcuni esponenti del governo come un freno alla loro competitività.

Il tema degli appalti è peraltro dominante nel settore dei trasporti, penso alla logistica dove si è avviato un percorso per la definizione di un protocollo sugli appalti, o penso ancora al settore delle attività ferroviarie nel quale lo scorso 26 ottobre, i lavoratori hanno incrociato le braccia per la terza volta per protestare contro l'assenza di ammortizzatori sociali in un settore dove i cambi appalti sono all'ordine del giorno e da questo punto di vista vi sono grandissime responsabilità delle Ferrovie dello Stato che in qualità di committente favorisce continui cambi appalti affidando i lotti con gare al massimo ribasso e in molti casi senza nemmeno l'applicazione di quelle clausole sociali e occupazionali espressamente previste dalle norme vigenti.

Certo nella manovra di bilancio non tutto è da buttare. Ad esempio sul tema delle pensioni, l'introduzione di quota 100 con almeno 38 anni di contributi e in assenza soprattutto di quelle penalizzazioni che inizialmente erano state ipotizzate per chi avesse lasciato il lavoro anticipatamente rispetto ai limiti per la vecchiaia previsti dalla Fornero, è indubbiamente un provvedimento che va nella direzione giusta e auspicata e mi sembra del tutto ingeneroso e strumentale attaccare sul fatto che andando via prima, peraltro in maniera del tutto volontaria, la pensione sarà più bassa, una conseguenza che appare del tutto scontata in relazione al fatto che dal 2011 la pensione viene calcolata con il metodo contributivo ovvero in relazione ai contributi che vengono versati soltanto lavorando. E' del tutto ovvio che se si riducono gli anni lavorativi si riducono anche i relativi contributi versati e conseguentemente il montante dal quale deriva l'importo della pensione.

E se vogliamo le critiche sono ancora più strumentali se arrivano da chi addirittura ha promosso l'ape volontaria che se ce lo ricordiamo non si è trattato di un anticipo pensionistico come qualcuno voleva farci credere ma di un vero e proprio "prestito bancario oneroso per i lavoratori" che gli stessi devono e dovranno restituire con tanto di interesse e garanzie assicurative.

Certamente la riforma previdenziale a cui aspira la Cgil non è solo quota 100 che fornisce per lo più risposte ad una parte dei lavoratori concentrati soprattutto al nord del paese e più in generale verso chi può contare su un lavoro stabile. L'attuale governo sul tema della previdenza non fornisce risposte alle donne che seppur lavorando difficilmente potranno raggiungere i 38 anni di contributi, così come non sono state fornite risposte rispetto ai lavori gravosi ma soprattutto rispetto ai lavoratori discontinui che costituiscono la stragrande maggioranza delle giovani generazioni e per le quali quota 100 rappresenta assolutamente un miraggio irraggiungibile. Per tale motivo è fondamentale insistere affinché venga introdotta una pensione contributiva di garanzia per i giovani da affiancare ad un effettivo rilancio della previdenza complementare.

Insomma dai primi atti e dai primi provvedimenti di questo governo, abbiamo riscontrato tantissime ombre e qualche tiepida luce e bene hanno fatto Cgil, Cisl e Uil a presentare una piattaforma unitaria con proposte concrete, pretendendo un confronto immediato con il governo noto anche per essere particolarmente incline alla disintermediazione o più esplicitamente per essere allergici ai sindacati. Una prerogativa alla quale siamo peraltro abituati dal momento che era stata una caratteristica anche del governo Renzi.

Con questo nostro congresso, ci accingiamo a dare origine a nuove strutture interregionali alle quali saranno interessate sia le confederazioni che le categorie della Cgil e chiaramente tra esse ci sarà anche la Filt, rispondendo ad una scelta coraggiosa non soltanto dettata dalla Conferenza di Organizzazione ma dalla opportunità di mettere in sinergia i nostri modelli organizzativi e le professionalità presenti nelle due regioni per sviluppare con maggiore efficacia l'iniziativa politico sindacale.

La nostra categoria peraltro per i motivi che cercherò di rappresentare in seguito, si presta particolarmente a questo processo di accorpamento e non è un caso che la Filt Cgil sempre in questo contesto congressuale, abbia promosso e portato a compimento ulteriori processi di accorpamento funzionale in ambito territoriale.

Oggi voglio ricordare che Domenico Fontana è contestualmente Segretario della Filt Cgil di L'Aquila e di Teramo, due strutture limitrofe che insieme possono contare su quasi 1100 iscritti. Una soluzione che oltre ad aver messo in sicurezza entrambe le strutture territoriali, consentirà al gruppo dirigente e alla nuova Segreteria interprovinciale che nei prossimi giorni si insedierà, di esercitare al meglio la contrattazione di sito e di filiera in due territori provinciali che denotano caratteristiche e problematiche assai simili il che favorirà quella sinergia tra i delegati che avranno altresì l'opportunità di ampliare le proprie competenze e i perimetri di riferimento.

Tornando all'accorpamento regionale, sono estremamente convinto che per la Filt costituirà davvero una straordinaria opportunità in virtù delle tante criticità, affinità ed analogie che caratterizzano le due regioni soprattutto sui temi di cui ci occupiamo direttamente: penso alla carenza infrastrutturale, alla fragilità del territorio e alla necessità di metterlo in sicurezza, alla comune mancanza di una strategia di prevenzione dei rischi naturali che sono alquanto frequenti sia in Abruzzo che in Molise, alla questione delle aree interne e al fenomeno dello spopolamento.

Ma c'è un altro importante fattore comune che interessa le due Regioni e dal quale dipendono gran parte delle criticità e delle problematiche ricadenti pesantemente sui rispettivi cittadini: mi riferisco alla miopia e alla scarsa attenzione che la classe politica ha riservato nel tempo a tutela di questi territori e di queste popolazioni e faccio alcuni esempi spot.

In Abruzzo abbiamo ancora oggi una ferrovia che per collegare trasversalmente l'Adriatico al Tirreno o se vogliamo alla Capitale, necessità di un tempo di percorrenza che io definirei antistorico e comunque scandalosamente superiore e di gran lunga rispetto ai tempi di percorrenza che necessitavano negli anni ottanta.

In Molise addirittura e per non essere da meno, il problema del collegamento tra la costa e le aree interne ovvero da Termoli a Campobasso, è stato risolto alla fonte, come? Semplicemente chiudendo la ferrovie e lasciando al solo trasporto su gomma l'esclusiva della mobilità.

Altro esempio e torniamo in Abruzzo per rammentare quanto sta accadendo rispetto alla messa in sicurezza delle arterie autostradali A24/A25 costruite negli anni sessanta salvo poi dimenticarsi che il ciclo medio del cemento ha una vita media di settant'anni, che nel frattempo il numero dei veicoli e in generale dei mezzi è sensibilmente aumentato rispetto agli anni sessanta ed infine che le due autostrade attraversano un territorio ad alto rischio sismico.

Un mix di fattori micidiale che ha fatto scattare l'allarme al punto da correre il serio rischio che queste arterie che costituiscono una fonte vitale per l'economia abruzzese e che rappresentano la sola alternativa sostenibile per raggiungere la Capitale, possano essere addirittura chiuse o almeno subire delle pesanti limitazioni nell'utilizzo.

Su un punto sono d'accordo con il Presidente Vicario Lolli: non può essere un servizio di Striscia la notizia o delle lene a sancire la pericolosità o la sicurezza di un'infrastruttura autostradale e se tutto ciò invece avviene e se ancora oggi non si sbloccano le risorse per la messa in sicurezza delle due autostrade, dobbiamo puntare l'indice ancora una volta verso la classe politica locale e alla debolezza e alla poca autorevolezza che nel tempo la stessa ha assunto nella gestione e nella prevenzione di questi fenomeni.

Sempre in tema di carenze infrastrutturali e di messa in sicurezza delle stesse, torno con un altro esempio in Molise, dove un'altra arteria fondamentale per l'economia della regione e per il pendolarismo ovvero la Bifernina, l'unica effettivamente in grado di collegare la costa alle aree interne (stante anche la chiusura come dicevo in precedenza della linea ferroviaria) si trova più o meno nella stessa identica condizione delle autostrade abruzzesi.

A seguito del terremoto che ha colpito il Molise a metà agosto, Anas e Prefettura hanno imposto dapprima una parziale chiusura e poi misure di limitazione ancora più pesanti se vogliamo rispetto a quelle adottate da Strada dei Parchi.

Anche in ambito europeo vi sono stati provvedimenti indirizzati allo sviluppo delle infrastrutture e delle reti che hanno di fatto letteralmente escluso ed ignorato queste due regioni. Penso alle reti Tent-t che per chi non lo sapesse, sono le reti transeuropee per il trasporto, l'energia e le telecomunicazioni istituite a inizio anni Novanta dalla Commissione europea con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto, di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Aldilà delle solite promesse scaturite da una proposta italiana di prolungamento degli attuali Corridoi lungo la dorsale adriatica, intervenendo in particolare sul Corridoio Scandinavo/Mediterraneo su quello Baltico/Adriatico oltre che su quello Mediterraneo per collegare tra loro la penisola iberica, il Lazio, l'Abruzzo e le regioni dei Balcani, la realtà ad oggi è che l'Abruzzo e il Molise sono le uniche due regioni ad essere state tagliate letteralmente fuori dai 9 corridoi che ridisegneranno il futuro dei trasporti e della logistica nel vecchio continente.

Del resto quelle cartine dell'Italia e dell'Europa intersecate dai diversi tracciati che rappresentano i 9 corridoi e dalle quali emerge unicamente l'assenza desolante dell'Abruzzo e del Molise, è l'ulteriore dimostrazione di come la politica locale sia stata del tutto assente dai tavoli nazionali ed europei al punto da doversi chiedersi "cosa abbiano fatto di male i cittadini di queste due regioni per essere completamente esclusi da queste straordinarie opportunità di crescita e di sviluppo garantite invece ai cittadini delle restanti regioni".

E per non andare molto lontano nel tempo, abbiamo rischiato grosso (e non è detto che l'obiettivo sia stato raggiunto) anche sulle ZES ovvero sulle Zone Economiche speciali introdotte nel 2017 per favorire la crescita economica nelle aree del Mezzogiorno collegate a zone portuali, destinatarie di importanti benefici fiscali e semplificazioni amministrative, che consentirebbero lo sviluppo di imprese già insediate o che si insedieranno, attraendo anche investimenti dall'estero.

Anche in questa circostanza la politica di queste due regioni ha espresso il peggio di se, non sfruttando peraltro l'opportunità di mettere insieme e in sinergia le reciproche debolezze. Alla fine il Molise ha raggiunto in extremis un accordo con la Regione Puglia e l'Abruzzo, rimasto mestamente al palo, ha trovato anch'esso all'ultimo istante il modo di associarsi con la Regione Marche e proprio qualche giorno fa il Presidente Vicario Lolli ha presentato ai portatori di interesse la proposta che dovrà comunque passare al vaglio del Governo.

Ma con gli esempi che contraddistinguono in negativo le due regioni e che stanno a dimostrare quanto siano state di fatto abbandonate a loro stesse, potrei andare ancora avanti per molto tempo, potrei ricordare la vetustà dei mezzi di trasporto a cominciare dai treni che sono in assoluto i più vetusti in queste due regioni che sono state trascurate ed abbandonate anche da Trenitalia al punto che gli ETR 500 ormai giudicati obsoleti anche per l'alta velocità e che per noi invece costituirebbero un lusso, vengono utilizzate dal Gruppo Fs per il trasporto delle merci.

Sulle situazioni che ahinoi ci accomunano in negativo, voglio concludere ricordando un'altra vicenda per la quale ancor prima che cominciassimo a pensare all'accorpamento ci aveva già visti protagonisti insieme alla confederazione per mettere in evidenza l'anomalia legata ai criteri di ripartizione delle già scarse risorse che servono per garantire il trasporto collettivo nelle regioni a statuto ordinario.

Sia il Molise che l'Abruzzo, come abbiamo già potuto constatare, sono pressoché impossibilitate a raggiungere quegli obiettivi di efficientamento necessari ad evitare penalizzazioni e tagli sulle risorse e le motivazioni sono del tutto esogene perché scaturiscono proprio da quei difetti e da quei ritardi strutturali che ci trasciniamo nel tempo ovvero le carenze infrastrutturali, la mancanza di trasporto rapido di massa e a questo aggiungiamoci pure la scarsa attenzione che le amministrazioni locali riservano nel predisporre condizioni che favoriscano ed incentivino l'utilizzo dei mezzi pubblici.

E' evidente che per modificare questi criteri che ineludibilmente ci danneggiano, non è sufficiente mettere in sinergia la Filt delle due regioni limitrofe come stiamo facendo noi oggi o magari coinvolgendo anche qualche ulteriore struttura sindacale espressione di quelle regioni del mezzogiorno che convivono con la nostra stessa problematica. Intanto anche in ambito sindacale occorrerebbe condividere quei sani principi di solidarietà che contraddistinguono la Cgil e che dovrebbero indurre ad aiutare chi oggettivamente non può farcela senza l'aiuto dello Stato e senza il supporto da parte di chi sta meglio.

Ma siccome, soprattutto in questo contesto storico in cui il più debole, chi soffre, chi sta male, chi è disabile, chi è povero o chi scappa dalla povertà e dalla guerra, viene visto nel nostro paese come un problema e che in qualche modo suscita anche fastidio, è necessario favorire un sistema di alleanze ben articolato in grado di raccogliere oltre alle forze sociali, alle associazioni, ai comitati degli utenti, ai pendolari e ai cittadini, anche le stesse amministrazioni locali.

Un classico esempio è la vicenda dei servizi minimi di trasporto locale che ha visto la Filt Cgil unitamente alla confederazione condurre isolatamente in Abruzzo una durissima battaglia che al momento, nonostante gli ultimi eventi, ritengo non sia ancora del tutto persa e che invece di debba portare a fare tutto il possibile per evitare che si porti a compimento quel progetto scellerato voluto dalla Regione con il sostegno e la complicità di alcune sigle sindacali compiacenti.

Dovremo provarci fino alla fine, alleandoci con quelle amministrazioni e quei comuni che oggettivamente hanno tutto da perdere da una riforma che andrà ulteriormente a penalizzare le aree interne della Regione. Lo hanno capito il Sindaco di Teramo, il Sindaco di L'Aquila, il Sindaco di Giulianova ma io direi che in generale la stessa Anci che rappresenta i comuni abruzzesi l'abbia compreso e non è un caso che in sede di valutazione dei servizi minimi, in quella famosa riunione propedeutica all'approvazione dei servizi essenziali e alla quale la Cgil non ha partecipato, la stessa Anci si sia astenuta e non abbia espresso il proprio parere favorevole.

In definitiva e ad essere sinceri questa dura battaglia ci ha peraltro profondamente logorati, intanto perché rivendicando le nostre sacrosante ragioni e contrastando il ritorno ad un passato che abbiamo combattuto e che avremmo voluto davvero dimenticare, La Regione ha voluto coscientemente isolarci utilizzando le aziende regionali per ostacolarci in ogni modo, persino attraverso diffamazioni, ingiurie, attacchi personali e atteggiamenti sfociati addirittura in condotte antisindacali, come è emerso dalla recente sentenza con la quale la società regionale di trasporto locale, è stata formalmente condannata dal tribunale di Chieti per non avere applicato una legge dello stato che attiene le libertà sindacali.

Nonostante tutto e nonostante le evidenti difficoltà che abbiamo attraversato a confrontarci con un muro di gomma, dobbiamo essere fieri di quanto abbiamo fatto, delle nostre denunce, delle nostre ragioni e delle nostre convinzioni, ma io vi inviterei soprattutto ad essere fieri della nostra limpida autonomia che non conosce la logica perversa del trattamento differenziato in base a chi governa il paese, la regione o il comune.

Lo abbiamo dimostrato orgogliosamente in questi anni a dispetto di tutti, mantenendo sempre la schiena dritta anche se ci ha comportato tanti nemici, in particolare coloro che si aspettavano dalla Filt Cgil sconti o trattamenti di miglior favore.

Sconti che non sono arrivati e che non arriveranno mai dalla Filt soprattutto verso chi assume atteggiamenti ipocriti, tesi a far credere di volere tutelare i più deboli quando invece si agisce nei fatti in maniera del tutto diversa. Cito come esempio la vicenda di attualità di questi giorni rispetto al possibile trasferimento del terminal bus dalla stazione tiburtina alla stazione Anagnina e che ha scatenato tutta una serie di reazioni indignate bipartisan. Quando però a fare barricate e a prendere le difese dei pendolari abruzzesi, sono gli stessi personaggi politici che stanno togliendo la contribuzione e quindi lo status di servizi essenziali a quegli identici collegamenti di cui fruiscono proprio quei pendolari che dicono di voler difendere, allora è bene prendere le distanze da chi presumibilmente ha fatto solo finta di sposare la nostra battaglia ma che in realtà forse è più interessato a far viaggiare i militari gratuitamente sui mezzi pubblici.

Ritengo che questa nostra autonomia e questa nostra prerogativa debba costituire anche per il futuro il nostro dogma e mi auguro altresì che tale atteggiamento sia condiviso con altrettanta convinzione anche dai compagni del Molise che almeno personalmente ho avuto modo di conoscere e di apprezzare solo da qualche mese.

E' del tutto evidente che l'accorpamento tra le due regioni così come accadrà per le strutture comprensoriali di L'Aquila e Teramo, inciderà necessariamente anche sugli assetti organizzativi della Filt.

Peraltro la diffusione a macchia d'olio dei settori cosiddetti non tradizionali che sono cresciuti in forma esponenziale anche come iscritti, abbinata alla necessità di fornire giustamente quelle risposte in termini di presenza sindacale sul territorio la cui esigenza ci è stata manifestata apertamente nel corso della fase congressuale, ci impongono dei cambiamenti urgenti e radicali.

Penso ad esempio al settore delle attività ferroviarie il cui coordinatore al momento presente solo per l'Abruzzo ma che necessariamente andremo ad individuare quanto prima anche per il Molise, ritengo che non debba più operare in solitudine, ma che debba invece essere affiancato da un coordinamento che sia in grado di supportarlo nelle diverse esigenze che si manifestano territorialmente, riuscendo così a garantire costantemente un presidio adeguato nelle singole realtà e favorendo al tempo stesso l'individuazione e l'insediamento di giovani delegati che potranno rappresentare per il futuro il nuovo gruppo dirigente.

Peraltro dai possibili scenari futuri, ancora oggi alquanto incerti in relazione alle scelte strategiche del Governo, si potrebbero determinare o favorire sinergie tra i delegati che operano in Anas e quelli che operano nelle attività ferroviarie in virtù della fusione tra FSI e Anas sulla quale però si è registrato un raffreddamento da parte dell'attuale governo che invece sembrerebbe stia accelerando per un accordo tra le stesse Ferrovie e il gruppo Alitalia.

E a proposito di trasporto aereo, va evidenziata la straordinaria diffusione delle compagnie low cost che oggi riescono ad intercettare quasi il 50% dei passeggeri italiani e per un aeroporto di media grandezza come quello abruzzese, la presenza del vettore low cost è assolutamente vitale per l'esistenza stessa dell'aeroporto. Tuttavia se il vettore in questione è lo stesso che non rispetta i diritti dei lavoratori, che non ha corrette relazioni industriali e soprattutto che firma i contratti collettivi solo con i sindacati corporativi o comunque amici, si pone un grande problema che la Filt sta cercando di affrontare con una dura vertenza condotta in ambito europeo culminata in una serie di scioperi coordinati che hanno avuto un indiscusso successo. Inoltre la nostra organizzazione ha portato Ryanair in tribunale ottenendo dallo stesso la sentenza di condanna della compagnia irlandese per condotta antisindacale. Peraltro anche in Abruzzo è stato rotto quel clima di omertà e di paura che caratterizzava i dipendenti e non a caso siamo riusciti ad intercettare e a far iscrivere numerosi assistenti di volo che operano nello scalo abruzzese.

Dall'accorpamento, ci saranno delle novità anche per il settore autostradale e, nello specifico per il 7° tronco dell'A14 che come sapete collega le tre regioni limitrofe dell'adriatico compreso lo stesso Molise dove operano dieci addetti. Storicamente e sino ad oggi, il direttivo del 7° tronco (e non ne conosco sinceramente i motivi) è stato unicamente rappresentato da dirigenti sindacali espressione delle Marche e dell'Abruzzo nonostante vi siano caselli autostradali che sono tecnicamente e geograficamente ad appannaggio del Molise.

Ho già chiesto al coordinatore del Direttivo di porre rimedio a questa anomalia e non a caso a margine di uno grave strappo maturato dalla Filt Cgil con la Dirigenza aziendale in merito alla mancata condivisione del piano industriale 2018/2020, è stato prodotto un primo comunicato informativo sottoscritto congiuntamente dai Segretari di Marche, Abruzzo e Molise, indirizzato ai lavoratori del 7° tronco ma anche alla stessa Filt Nazionale.

Il settore merci da quest'anno è il comparto che fa registrare il maggior numero di associati. Nell'arco di dieci anni un settore che per la Filt era marginale e per lo più presente solo in qualche realtà del chietino e del pescarese, è cresciuto in termini esponenziali e questo grazie all'intuizione assolutamente felice di predisporre un dirigente sindacale che seguisse in maniera esclusiva e dedicata questo complesso comparto ma anche grazie alla disponibilità della stessa Filt nazionale che ha creduto in questa nostra scommessa e ci ha supportato anche materialmente consentendoci di raggiungere importanti traguardi e non abbiamo intenzione di fermarci qui perché il settore offre tantissime opportunità di crescita e ci sono insediamenti soprattutto in val di sangro, ma anche nell'aquilano che possono rappresentare uno straordinario volano di sviluppo per intercettare i tanti lavoratori del comparto. A questi esempi dobbiamo poi aggiungere il Molise che per quanto concerne questo settore è un po' all'anno zero e quindi completamente da esplorare.

Il recente rinnovo contrattuale con il quale peraltro si è cercato di arginare le distorsioni e le criticità di un settore fortemente pervaso da appalti e terziazioni, ha introdotto regole precise e di tutele per favorire e salvaguardare la legalità.

Col rinnovo contrattuale è stato infatti prodotta una forte inversione di tendenza introducendo vincoli per le imprese e tutele per il lavoro come ad esempio l'impegno per le ditte appaltanti ad affidare, pena la cessazione dell'appalto, attività solamente ad imprese appaltatrici dalla certificata solidità e che garantiscono la piena applicazione contrattuale e la regolarità contributiva e fiscale.

Non è da sottovalutare inoltre che nello stesso contratto è stata introdotta una clausola sociale che salvaguarda continuità e stabilità occupazionale in caso di cambio di soggetto esecutore nonché il mantenimento, per i lavoratori coinvolti dal cambio appalto, di tutti i trattamenti economici e normativi nonché il mantenimento dell'art. 18, pre Jobs Act.

Altro settore in forte espansione è il Trasporto scolastico meglio conosciuto come scuola bus. Qui però non abbiamo avuto ancora a supporto una forte tutela dalle norme contrattuali nazionali ed è auspicabile che la Filt nazionale accenda decisamente i riflettori su questo settore che al pari del tpl si occupa di servizi essenziali oltretutto indirizzati esclusivamente ai più piccoli ai minori e quindi ai più deboli. L'assenza di una ferrea disciplina nazionale che impedisca come per il settore merci di affidare appalti a cooperative o imprese che non garantiscono la piena applicazione contrattuale e la regolarità contributiva e fiscale o che ancor peggio non garantiscono le condizioni di sicurezza o che indirizzino alla guida di questi scuolabus pensionati ultrasessantenni che a nostro avviso dovrebbero occuparsi di altro, è sicuramente una debolezza da arginare.

Al momento pur essendo l'unica forza sindacale a seguire questo settore, abbiamo grandi difficoltà a barcamenarci con i continui cambi appalti e con ditte che nonostante siano state sanzionate e finanche escluse da importanti amministrazioni comunali nella gestione del servizio, continuano liberamente ad imperversare in tante altre realtà. Abbiamo condotto in questi anni nelle quattro province un'indagine conoscitiva per conoscere lo stato dell'arte. Il quadro che ne è scaturito è davvero inquietante e necessita di una riorganizzazione complessiva del settore che passi attraverso una gestione degli appalti da definire non più in base all'esigenza di ogni singola comune, ma su base provinciale o quantomeno con il coinvolgimento di comuni limitrofi in grado di ottimizzare costi e benefici per la collettività.

Davvero due parole sulla riforma del trasporto locale che aldilà della costituzione in Abruzzo dell'azienda unica regionale avvenuta nel 2015, non ha introdotto quelle importanti novità che da sempre avevamo auspicato. Indubbiamente alcune responsabilità sono imputabili ad un caos normativo che nemmeno il Decreto Madia è riuscito a superare con il risultato finale che il settore rischia l'implosione come dimostra la crisi economica di alcune aziende operanti in contesti metropolitani importanti quali ATAC di Roma, ANM Napoli e GTT di Torino. Tra i tanti problemi vi è quello della dimensione industriale delle aziende che operano del settore. Ve ne sono circa mille in tutta Italia, decisamente troppe a testimonianza di un nanismo industriale davvero imbarazzante.

E l'Abruzzo e il Molise non sono da meno. La riforma voluta da D'Alfonso non ha infatti minimamente intaccato questo aspetto.

Per quanto invece concerne il Molise, è opportuno sapere che nel tpl non esistono aziende pubbliche, non esiste contrattazione di secondo livello, e molto spesso non si applica nemmeno il contratto collettivo e le stesse aziende arrivano ad utilizzare i lavoratori come scudi umani negando le retribuzioni ai dipendenti anche per sei sette mensilità in caso di qualsivoglia contenzioso con la Regione.

In questo scenario di per sé inquietante, la regione si accinge a predisporre una gara europea dalla quale ci aspettiamo un drastico ridimensionamento delle oltre trenta imprese che oggi nel piccolo Molise continuano ad essere finanziate dalla contribuzione pubblica.

Anche per il trasporto ferroviario, ci aspettiamo uno scatto e un salto di qualità rispetto all'isolamento che contraddistingue le due regioni. E' di qualche giorno fa l'ennesima polemica politica concernente gli investimenti ferroviari annunciati dal Ministro Toninelli, dei quali il 45 % dovrebbe essere destinato alle regione del Mezzogiorno e, nello specifico 155 milioni sarebbero stati attribuiti all'Abruzzo per il potenziamento e l'elettrificazione della linea Terni-L'Aquila-Sulmona e il completamento del raddoppio Pescara-Chieti, anche se non abbiamo ancora capito come si riuscirà a convincere ad esempio l'amministrazione comunale di San Giovanni Teatino che si oppone fermamente a tale progetto. La strategia di alleanza tra le due regioni anche qui è fondamentale anche e soprattutto rispetto all'avvio dell'alta capacità sulla Bari Napoli in grado davvero di sferrare un colpo mortale al trasporto ferroviario del medio basso adriatico.

Voglio chiudere con UN flash che però è vitale per la nostra organizzazione ed attiene il tesseramento e mi limiterò per l'ultima volta, vista la giornata che consacrerà l'accorpamento delle due regioni, a separare i dati. L'Abruzzo ha chiuso il proprio tesseramento 2017 con 2413 iscritti, 377 in più ovvero quasi il 20% rispetto al dato congressuale di quattro anni fa ma soprattutto più del doppio rispetto agli iscritti che avevamo appena quattordici fa quando maturammo l'idea e la convinzione di mettere da parte inutili frizioni territoriali e settoriali e i risultati ci hanno dato ragione.

I numeri del Molise non sono altrettanto entusiasmanti ma sappiamo che vi sono stati problemi sui quali non voglio soffermarmi anche perché non ne sarei titolato a farlo, ma quello che è certo è che anche in Molise ci sono le potenzialità per puntare a quella svolta che ci fu nel 2003 in Abruzzo e che ci ha garantito grandi soddisfazioni.

Vi ringrazio per avermi pazientemente ascoltato in una relazione e in un contesto che vi assicuro non è stato per niente facile. Auguro a tutti un buon congresso e un sincero in bocca al lupo alla nuova Filt Cgil Abruzzo Molise che purtroppo il nostro caro Segretario Rocchi non ha avuto la possibilità di veder nascere.