

10°



CONGRESSO REGIONALE
FILT CGIL ABRUZZO

Città Sant'Angelo Hotel Villa Michelangelo
2 marzo 2014

IL **DIRITTO** ALLA MOBILITÀ DEGLI ABRUZZESI
IL **DOVERE** DI PIANIFICARE DEI POLITICI

Relazione congressuale

Franco ROLANDI

(Segretario Generale Filt Cgil Abruzzo)



FILT CGIL ABRUZZO
Segreteria regionale
65126 Pescara-Via Benedetto Croce, 108
www.filtabruzzo.it
filtreg@abruzzo.cgil.it

INTRODUZIONE

Mi corre innanzitutto l'obbligo di salutare e ringraziare quanti hanno accolto, in una giornata festiva, il nostro invito a partecipare al X° Congresso Regionale della Filt Cgil Abruzzo. Mi riferisco in maniera esplicita ai rappresentanti delle Istituzioni e del mondo politico, ai candidati alla Presidenza della Regione Abruzzo, ai rappresentanti sia delle associazioni datoriali che di alcune aziende che operano in ambito regionale, a quanti rappresentano i diritti dei consumatori e degli utenti e ai colleghi delle altre Organizzazioni Sindacali.

Ringrazio naturalmente la Filt Cgil Nazionale, presente al nostro appuntamento congressuale sia con il Segretario Nazionale Alessandro Rocchi che con Domenico D'Ercole componente del Dipartimento Trasporto Pubblico Locale per la Filt Cgil Nazionale.

Mi preme ringraziare inoltre la Cgil Abruzzo, a partire dal Segretario Gianni Di Cesare i segretari delle Camere del Lavoro territoriali e, permettetemi di rivolgere un saluto affettuoso anche a Mimì D'Aurora che fino ad un paio di anni fa prima di godersi la meritata pensione, ha condiviso al nostro fianco e, per conto della Cgil regionale, le tematiche confederali attinenti i trasporti, le infrastrutture e più in generale la mobilità.

Consentitemi però di ringraziare per la loro dedizione e per il loro impegno i 69 tra delegate e delegati partecipanti a questo congresso. Compagne e compagni che dopo essere stati eletti in occasione delle assemblee nei luoghi di lavoro hanno ricevuto il via libera anche dai rispettivi congressi provinciali di categoria. Così come ringrazio tutti gli invitati appartenenti alla Filt Cgil che stanno ancora adesso lavorando per l'organizzazione e la buona riuscita di questa giornata, tradizionalmente faticosa ed impegnativa.

La concomitanza del nostro Congresso con un appuntamento elettorale importante che nel nostro caso non attiene esclusivamente la scelta dei parlamentari europei quanto piuttosto il rinnovo del Consiglio Regionale e ben due dei quattro capoluoghi di provincia vale a dire Pescara e Teramo, costituisce senza dubbio una straordinaria opportunità di confronto sulle importanti tematiche dei trasporti tra le nostre posizioni e quelle dei candidati alla presidenza della nostra Regione, di coloro che avranno un ruolo attivo dopo le prossime elezioni e con le stesse imprese.

Per tale motivo e nella convinzione che la mobilità delle persone e delle merci costituisca materia di interesse confederale alla luce dei riflessi che essa produce sia sull'economia dei territori che sulla qualità della vita dei cittadini, abbiamo ritenuto opportuno scegliere quest'anno la soluzione del "congresso aperto".

L'EUROPA E LA SOVRANITA' PERDUTA

Del nobile progetto per un'Europa unita e solidale, vi è rimasto ormai ben poco. E' bastata infatti una crisi seppur importante di natura finanziaria, partita nel 2008 dagli Stati Uniti poi esportata in Europa e trasformatasi in crisi economica, politica e sociale, per mettere al tappeto anche quei paesi che con fatica avevano accettato nel 1992 le difficili condizioni del Trattato di Maastricht pur di poter far parte dell'Unione Europea.

Oggi il solo elemento concreto di unione che tiene ancora in piedi il progetto è l'Euro, una moneta introdotta nel 2002 che non è stata peraltro nemmeno adottata da tutti i 28 stati membri dell'Unione, ma solo da 18 di essi.

Per il resto è un'Europa che procede in ordine sparso, senza una comune politica fiscale, con politiche industriali diverse, con politiche del lavoro diverse con assetti istituzionali diversi e soprattutto con politiche sociali diverse.

Ma allora cosa lega questi paesi se non la sola moneta unica? Su un unico aspetto, i paesi europei mostrano una straordinaria compattezza ed è quello di perseguire una politica economica basata sul liberismo, sulla concorrenza e sul rigoroso rispetto di rigidi parametri imposti ai paesi membri dalla Banca Centrale Europea e dal Fondo Monetario Internazionale riguardanti essenzialmente il rapporto deficit/PIL inferiore al 3% e il pareggio di bilancio.



Obiettivi particolarmente difficili per paesi come l'Italia dove persiste un forte indebitamento ma che stanno tuttavia creando non pochi problemi anche a quei paesi europei economicamente più sviluppati. La politica di sola austerità sta di fatto pregiudicando la sovranità di alcuni paesi e con essa il diritto dei cittadini di pretendere la soluzione a problemi drammatici quali la disoccupazione e la crescente povertà della popolazione della quale purtroppo è vittima soprattutto l'Italia.

LA CRISI E L'ITALIA

Nel 2010, chi ha guidato prima di me la Filt Cgil Abruzzo, affrontava nella sua relazione congressuale gli stessi identici temi di cui abbiamo ampiamente dibattuto nelle assemblee nei giorni scorsi. Temi che sono legati ad una crisi esplosa nel 2008 e che in Italia, più di altri paesi, non ha conosciuto soluzione di continuità.



Alcuni freddi numeri stanno ad evidenziare le ricadute che il nostro paese ha subito rispetto al resto d'Europa a cominciare dal PIL - l'indice con il quale si misura la ricchezza del paese - che è sceso in Italia di circa 7 punti percentuali nel solo quinquennio 2008/2012.

P.I.L .	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	-1,3%	-5,5%	1,3%	0,5%	-2,4%	-1,80%
	1%	-3,8%	1,7%	0,8%	0,4%	0,2%

Un calo assai vistoso che è legato alla contestuale e drastica diminuzione del 25% registrata nell'analogo periodo, per quanto attiene la produzione industriale. E anche su questo indice il raffronto con la media europea è fortemente penalizzante per il nostro paese. Dati sconcertanti arrivano anche sul fronte dei consumi interni scesi in maniera costante di un 2% ogni anno con l'aggravante che tale riduzione ha cominciato, sin dal 2011, ad interessare anche la spesa alimentare delle famiglie.

Il calo della produzione industriale ha naturalmente peggiorato una situazione già di per sé drammatica che è quella concernente la disoccupazione che ormai coinvolge più di 3 milioni di persone pari in termini percentuali al 12,5% e che per i giovani ha raggiunto il record del 41,2%.

In questo contesto si rendono alquanto necessari e non più rinviabili quegli interventi urgenti per una redistribuzione della ricchezza nel paese attraverso una diversa politica fiscale che riduca le tasse su lavoro dipendente e pensioni.

Il sistema fiscale va corretto e soprattutto deve tener conto del principio costituzionale della progressività delle imposte.

A tal proposito la tanto sbandierata riduzione delle imposte da parte della Regione Abruzzo a quanto pare è durata solo un anno. Solo per il 2012 infatti abbiamo pagato meno addizionale regionale Irpef e solo per il 2012 sono stati introdotti quegli scaglioni di reddito che garantiscono il principio costituzionale della progressività.

Per il 2013 tutto è tornato come prima, del resto quanto affermo è riscontrabile semplicemente verificando la prima busta paga o la prima pensione dell'anno 2014, dove sarà possibile constatare che il prelievo fiscale da destinare alla Regione Abruzzo, indistintamente per tutti, è tornato ad essere dell'1,73% (era l'1,4% nel 2011), il che significa ritornare tra le regioni più tassate d'Italia e senza la progressività del prelievo.

Ogni volta che si prova a chiamare in causa la cosiddetta patrimoniale ovvero la classica tassa sulla ricchezza, si levano immediatamente scudi che ne impediscono l'applicazione salvo poi riconoscere la profonda disuguaglianza che c'è nel paese con lo straordinario paradosso che dentro la crisi una fascia di popolazione sempre più ristretta, si è arricchita ancora di più e in maniera esponenziale.

I dati pubblicati dalla Banca d'Italia sui bilanci delle famiglie italiane nell'anno 2012 griderebbero vendetta se si pensa che il 10% di esse possiede il 46,6% del patrimonio totale. Le barricate si alzano anche quando si ipotizza di adeguare ai livelli europei la tassazione sulle rendite finanziarie ovvero sui classici guadagni di chi opera e specula in borsa che è cosa ben diversa dal tassare i titoli di stato.

Eppure lavoratori dipendenti e pensionati hanno pagato tantissimo con la crisi, perdendo il lavoro, attraverso il blocco delle pensioni o dei contratti (e nei trasporti abbiamo esempi sostanziali), con le retribuzioni ridotte a seguito del ricorso costante agli ammortizzatori sociali nel tentativo di arginare le tante aziende in crisi. Il dato 2013 si è chiuso con 515mila lavoratori in cassa integrazione pari ad oltre un miliardo di ore e soprattutto con tagli ai redditi mediamente di 8mila euro.

LA CRISI E I TRASPORTI

La crisi ha inevitabilmente interessato l'intero comparto dei trasporti. In virtù del forte calo dei consumi registrato negli ultimi anni e del quale ho anticipato alcuni numeri in precedenza, il settore che ha maggiormente risentito di questa contrazione è stato proprio quello che attiene **le merci, la logistica e la cooperazione**. Stiamo parlando di un settore trainante dell'economia del paese e che da solo rappresenta il 10% del PIL nazionale.



Non è affatto un caso che la crescita per noi esponenziale in termini di iscritti sia stata registrata proprio in questo settore, andando ad intercettare i tanti autotrasportatori che almeno fino al 2010 prestavano servizio in un contesto dalle grandi potenzialità in termini di fatturato ed occupazione, salvo poi pagare lo scotto pesantissimo di una crisi sopraggiunta con un po' di ritardo ma dagli effetti devastanti tali da richiedere l'intervento sistematico dell'organizzazione sindacale per intervenire nelle numerose situazioni di estrema difficoltà in cui si sono trovate coinvolte le aziende e conseguentemente i lavoratori.

La forte contrazione delle commesse abbinata alla liberalizzazione dei sistemi di trasporto in Europa, ha accelerato nel settore quei fenomeni di dumping sociale che nel recente passato rappresentavano rare eccezioni e che invece oggi hanno generato una competizione generalizzata al ribasso determinando un ingresso consistente nel mercato del lavoro di personale straniero verso il quale vengono sistematicamente violate le regole anche più elementari. L'abbassamento dei salari e il mancato riconoscimento di alcuni diritti contrattuali, rappresentano le contromisure cui le piccole aziende, non strutturate dal punto di vista imprenditoriale, hanno fatto ricorso nel tentativo di sopravvivere ad una concorrenza sleale.

In questo ambito rappresenta sicuramente una buona notizia l'accordo sul sistema degli appalti nella logistica sottoscritto lo scorso 13 febbraio unitamente sia alle associazioni datoriali di categoria che alle alleanze delle Cooperative. Un'intesa che punta a superare la diffusa precarietà dei rapporti di lavoro attraverso l'inserimento di vincoli ben precisi aventi l'obiettivo di eliminare lo sfruttamento diffuso delle condizioni di lavoro in cui versa il comparto.

Anche **il trasporto aereo** ha pesantemente risentito del calo di viaggiatori ma la crisi che ha nuovamente colpito la compagnia di bandiera Alitalia dovrebbe far riflettere quanti, con estrema superficialità, avevano definito una grande operazione quella messa in atto nel 2008 dalla cordata di salvataggio di imprenditori e faccendieri italiani in alternativa ad una più conveniente vendita a Air France. Un'operazione che a conti fatti e considerando i cinque anni persi inutilmente è costata agli italiani oltre 4 miliardi di euro per poi ritrovarsi nuovamente a fronteggiare 1900 esuberanti e una nuova cassa integrazione abbinata a contratti di solidarietà che dovrebbero partire da questo mese di marzo interessando circa 5000 addetti.



Il riconoscimento di scalo di interesse nazionale attribuito all'Aeroporto d'Abruzzo, confermato di recente dal ministro per le infrastrutture e trasporti, Maurizio Lupi in occasione della presentazione del nuovo Piano nazionale degli aeroporti, non è stato sufficiente a scongiurare una serie di clamorose bocciature operate sia dal Governo Italiano che dalla Corte Costituzionale rispetto alla legittimità di alcuni importanti finanziamenti disposti ufficialmente dalla Regione Abruzzo a titolo di piano marketing per la valorizzazione ed internazionalizzazione dell'Aeroporto d'Abruzzo.

Gennaio - Dicembre 2013 (su base 2012)

Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
Pescara	8.017	- 3,2	548.257	- 2,7	721,13	- 40,9
TOTALI	1.424.729	- 5,95	144.144.189	- 1,87	907.484,79	1,50

Le bocciature susseguitesi a distanza ravvicinata l'una dall'altra, hanno posto in evidenza un problema che è tipico ma soprattutto alquanto comune negli scali medio / piccoli dove operano compagnie aeree prevalentemente low cost la cui attività e permanenza viene spesso sostenuta indirettamente da finanziamenti pubblici che in base ai principi comunitari violerebbero la disciplina sugli aiuti di Stato.

Il Consiglio Regionale proprio nell'ultima seduta di questa settimana, di fronte all'ennesima bocciatura del piano marketing e al fine di scongiurare la chiusura dello scalo, è intervenuto imboccando questa volta la soluzione forse al momento più sicura ovvero quella della ricapitalizzazione della società regionale che gestisce l'Aeroporto cioè la Saga.

Contrariamente alle affermazioni di coloro che amministrano e gestiscono lo scalo abruzzese, a noi non appassiona gli inutili allarmismi e non ci piace generare forme di disfattismo, ma su una vicenda alquanto seria e sulla quale l'intero comparto aeroportuale Abruzzese, genera un impatto occupazionale complessivo di oltre 1.500 addetti, ci sembra quanto meno doveroso pretendere una maggiore attenzione del management della Saga rispetto alle situazioni che possono determinare un possibile ridimensionamento o addirittura la chiusura dello scalo. Tra queste situazioni di criticità vi è senz'altro il pericolo costituito dalla presenza della sola Ryanair che da tempo raffigura l'unico pilastro su cui si regge l'intero scalo abruzzese.



IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ DEGLI ABRUZZESI
IL DOVERE DI PIANIFICARE DEI POLITICI

CONGRESSO REGIONALE
FILIT CGIL ABRUZZO

Città Sant'Angelo Hotel Villa Michelangelo
2 marzo 2014




Un rischio troppo elevato sia per i rapporti non propri idilliaci con la compagnia di bandiera Alitalia, ma anche per rapporti altrettanto difficili con il governo, con il fisco e con le stesse organizzazioni sindacali.

Ryanair infatti per chi non ne fosse a conoscenza, è una compagnia irlandese che nel nostro paese non ha partita iva, non paga tasse, assume alle proprie dipendenze lavoratori italiani operanti su basi italiane e non versa contributi di alcun genere, licenziando peraltro chi si avvicina al sindacato.

Il sistema autostradale non è stato immune dai riflessi della crisi tanto da comportare nel 2013 un minor numero di spostamenti che per quanto attiene il traffico dei veicoli leggeri è stato pari ad un 2% in meno su base annua, un dato sicuramente peggiore rispetto al -1,4% registrato nel 2011, ma decisamente migliore rispetto al calo del 7 % registrato nel 2012.

Anche quest'anno in Abruzzo, come nel resto d'Italia, si è riproposto puntualmente l'aumento dei pedaggi il cui incremento per quanto attiene la nostra regione, è risultato dell'8,28% per la Strada dei Parchi ovvero A24 e A25 e del 4,43% per quanto attiene Autostrade per l'Italia ovvero l'A14 adriatica.

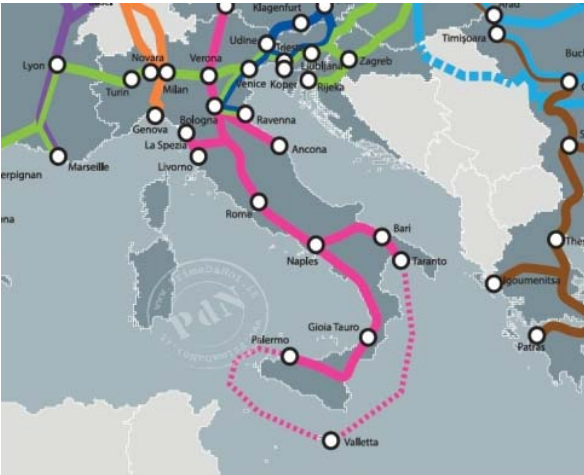
Aumenti pedaggi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
 strada dei PARCHI ASL autostrade ASL	2,4%	-	4,78%	8%	8,06%	6%	8,28%

Non sono mancati anche nel 2014, gli usuali ricorsi al Tar e le proteste trasversali di sindaci, associazioni e parlamentari tanto da indurre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'introduzione di uno sconto sul pedaggio autostradale fino al 20% limitatamente a coloro che si spostano con una determinata frequenza.

Tuttavia l'agevolazione non ci convince fino in fondo e non solo per l'esclusione della tratta L'Aquila-Teramo ma perché riteniamo che in modo particolare sull'A24 e sull'A25 ovvero sulle autostrade del gruppo Toto, gli aumenti del 150% registrati negli ultimi 11 anni, ben 6 volte maggiore rispetto al tasso d'inflazione che nello stesso periodo è stato del 25%, siano davvero spropositati ed inaccettabili soprattutto in considerazione dei mancati benefici registrati in termini di interventi infrastrutturali che Strada dei Parchi ha indirizzato quasi esclusivamente alla costruzione delle Complanari esterne all'autostrada A24 e ricadenti pertanto nel territorio laziale all'ingresso della capitale.

L'ISOLAMENTO FERROVIARIO DELL'ABRUZZO

Con l'analisi sul trasporto ferroviario, entriamo concretamente nel tema principale che la Filt Cgil Abruzzo ha voluto assegnare all'odierno congresso regionale: quel **DIRITTO** alla mobilità degli abruzzesi e quel **DOVERE** di pianificare dei politici costituisce infatti, a nostro avviso, la giusta sintesi per descrivere la situazione di arretramento e di isolamento che investe la nostra regione. Un isolamento peraltro indiscutibile in considerazione della recente approvazione da parte del Parlamento



europeo dei 9 corridoi che disegneranno il futuro dei trasporti e della logistica nel Vecchio continente. L'aver escluso l'Abruzzo da questi processi, unica fra le regioni dell'Adriatico assieme al Molise, è un'ulteriore dimostrazione di come la politica abruzzese sia del tutto assente sia dai tavoli nazionali che dai tavoli europei. La ratifica dei nuovi corridoi europei attraverso

i quali verranno individuate e programmate le infrastrutture dei prossimi anni in Europa determinerà per la nostra regione ripercussioni gravissime anche nel lungo periodo.

Mi rendo conto di non trovarmi in una trasmissione televisiva e di non essere in un talk show dove si interrompe spesso il programma per dare spazio alla pubblicità, ma vorrei invitarvi ad uno sforzo comune di appena due minuti per poter visionare uno spot. <http://www.youtube.com/watch?v=P703DIHVACQ>

Sull'isolamento ferroviario dell'Abruzzo abbiamo speso davvero fiumi di dichiarazioni, di denunce, ma per rimediare agli errori imperdonabili commessi in passato dalla politica colpevole senza attenuanti di non aver saputo pianificare e programmare, i convegni e i dibattiti non sono più sufficienti perché non portano da nessuna parte. Il quotidiano la Gazzetta del Mezzogiorno ha promosso un'iniziativa eccellente (della quale abbiamo appena visionato uno spot promozionale che tra l'altro ha visto la partecipazione di personaggi noti dello spettacolo) per lanciare una sottoscrizione che rilanci il diritto alla mobilità e alla pari dignità dei cittadini e con esso il diritto a poter fruire di treni più veloci anche sulla dorsale adriatica.

C'è da rimanere davvero sbalorditi rispetto ad un'iniziativa, peraltro ancora in corso con tanto di petizioni alle quali stanno aderendo davvero tanti comuni cittadini e non solo, che però è stata promossa – è bene ricordarlo - da una regione come la Puglia verso la quale, a differenza dell'Abruzzo, esiste già un progetto concreto di alta capacità, ovvero quella Bari-Napoli che, seppur non sarà operativa prima del 2028, così come ha affermato l'Amministratore Delegato Mauro Moretti, costituisce comunque una certezza sulla quale i cittadini pugliesi potranno fare affidamento.



Così come c'è da stupirsi rispetto alle dichiarazioni del Ministro dei trasporti in carica Maurizio Lupi il quale interpellato anche lui sull'argomento e dopo aver firmato la stessa petizione del quotidiano pugliese, ha dichiarato esattamente ciò che da abruzzese io mi sarei aspettato dai politici della mia regione «**È una vergogna che un pezzo del Paese non sia collegato con l'Alta velocità ferroviaria**».

Eppure basterebbe davvero poco per restituire un po' di dignità agli abruzzesi e alla nostra regione che sicuramente non merita un simile trattamento e non pretende di intervenire pesantemente sulla natura e sulle bellezze paesaggistiche della nostra terra. Così come abbiamo più volte dichiarato insieme alle stesse associazioni dei consumatori, intervenendo semplicemente sul materiale rotabile, restituendoci ad esempio quei treni Etr500 che ci sono stati letteralmente scippati a vantaggio di tutte le altre regioni che invece si affacciano sul Tirreno, potremmo già ottenere tangibili miglioramenti.

Così come con una serie di interventi, finalizzati ad eliminare alcune strozzature presenti lungo la dorsale adriatica all'altezza di ponti, curve, gallerie e viadotti, si potrebbero ulteriormente migliorare i tempi di percorrenza.

I rapporti difficili con Trenitalia e più in generale con il gruppo Fs non attengono esclusivamente le problematiche sulla dorsale adriatica. Anche sul trasporto regionale dei pendolari e sui collegamenti da e verso la capitale, l'attenzione riservata all'Abruzzo è sempre marginale rispetto alle esigenze manifestate dalle regioni limitrofe.

Alcuni esempi di appelli e richieste dei pendolari abruzzesi:

- Il trasferimento dei treni provenienti dall'Abruzzo nella stazione di Roma Termini, stazione ritenuta senz'altro molto più agevole rispetto a Tiburtina.
- I tempi di percorrenza sulla tratta Avezzano-Roma, sensibilmente aumentati a causa del servizio metropolitano attivato dalla regione Lazio tra Tivoli e Roma a tutto svantaggio dei pendolari abruzzesi
- La soppressione dell'Avezzano Roccasecca per mancanza di manutenzione
- La soppressione della Sulmona Carpinone
- I tempi biblici della Pescara-Roma: quasi 4 ore per percorrere 240 km, più del doppio di quanto si impiega viaggiando in autostrada, con una velocità media di 61,8 km/h, poco al di sopra del limite di velocità consentita nei centri urbani. Poi risulta difficile non indignarsi se qualcuno ci rammenta che la stessa tratta Pescara Roma, nel 1972 veniva percorsa in tre 3 ore e 3 minuti e ci si indigna ancora di più a rivedere alcuni servizi andati in onda appena 5 anni fa sulle tv private nei quali chi ha responsabilità di governo, preannunciando l'arrivo di sei miliardi per le infrastrutture d'Abruzzo, ipotizzava la riduzione dei tempi di percorrenza sulla Pescara – Roma a soli due ore.
- I tempi altrettanto esagerati sulla Pescara – Teramo: un'ora e 15 minuti per percorrere appena 60 km su un tratto dedicato

Per non parlare delle situazioni di estremo degrado in cui versano le stazioni ferroviarie abbandonate a loro stesse, spesso private dei servizi essenziali all'utenza o come accade nella stazione di Pescara dove addirittura si ricorre alla chiusura notturna.

Se la disdetta o se vogliamo se il mancato rinnovo del contratto di Trenitalia così come ha fatto l'Abruzzo, possa rappresentare la soluzione di tutti i mali, è davvero difficile da sostenere. Quello che però non è accettabile è che pur disponendo di un'alternativa (e mi riferisco al gestore locale Sangritana) in grado di assicurare quei servizi che Trenitalia non può o non vuole assicurare, tutto questo ci venga sostanzialmente impedito. In più di un'occasione il Sottosegretario ai trasporti De Angelis (dell'allora governo Letta) ha richiamato Mauro Moretti affinché dopo aver compiuto il miracolo dell'alta velocità porti a compimento un altro miracolo che è quello di risolvere il problema dei pendolari perché Trenitalia non può chiamarsi fuori dai problemi e dalle emergenze del trasporto pubblico dedicandosi esclusivamente alla redditizia alta velocità.

Il 42% delle aziende pubbliche nel solo anno 2012 ha chiuso i bilanci in perdita. Una percentuale destinata a superare il 50% non appena saranno resi noti i dati del 2013. Questa premessa costituisce di per sé già una estrema sintesi delle condizioni in cui versa un settore fortemente penalizzato e compromesso dagli ingenti tagli alle risorse che in poco tempo sono passate dagli 8 mld/€ complessivi ai circa 6,7 mld/€ del 2013. Le cose non vanno meglio sul fronte delle entrate derivanti dalle vendite dei titoli di viaggio che oggi rappresentano solo il 25% degli introiti totali.

Il ricorso costante all'indebitamento da parte delle aziende ha messo a serio rischio la tenuta patrimoniale delle stesse imprese appartenenti ad un settore nel quale notoriamente l'assetto di natura industriale è assolutamente sconosciuto. Per la prima volta un comparto tradizionalmente considerato "sicuro" ha dovuto cominciare a fare i conti con gli effetti della crisi attraverso l'utilizzo della cassa in deroga che poi rappresentava, fino alla costituzione - nel luglio 2013 - del Fondo Bilaterale di Solidarietà della categoria, l'unico strumento di ammortizzatore sociale disponibile.

La Filt Cgil nel convegno nazionale del novembre scorso tenutosi a Roma, ha coraggiosamente avanzato alcune proposte concrete per uscire dalla crisi partendo dall'inciso che un settore che occupa direttamente 130.000 lavoratori, con un ricavo complessivo, da trasferimento pubblico e da proventi da traffico, di circa 10 miliardi annui ai quali nei prossimi 3 anni dovremo aggiungere anche i circa 2 miliardi complessivi per il rinnovo del parco autobus, del materiale rotabile ferroviario e degli investimenti infrastrutturali, deve necessariamente autoriformarsi e convincersi del proprio ruolo e del proprio valore che non è solo di natura sociale ma anche più precisamente economico ed industriale.

Stiamo parlando tuttavia di un cambiamento radicale la cui difficile realizzazione - che ci potrebbe accostare sempre di più all'Europa - necessita di una fase di stabilità nella quale il quadro legislativo e le stesse regole che disciplinano il settore non devono mutare almeno per l'intera durata di una fase transitoria che potrebbe essere ipotizzata in cinque anni. In questo lasso di tempo transitorio anche il quadro complessivo delle risorse da destinare al settore dovrebbe rispondere al requisito della certezza e della costanza. La conferma ad esempio della dotazione 2013, potrebbe costituire quella base di certezza.



Nel frattempo le Regioni, sfruttando le diverse opportunità offerte dalla legislazione vigente, potrebbero attuare nella stessa fase transitoria, quegli interventi di riforma e di politica dei trasporti per adattarsi con maggiore semplicità e senza traumi a quel processo di cambiamento nel quale confluiranno al termine della suddetta fase.

Molti degli interventi di riforma sono quelli che sostanzialmente i sindacati abruzzesi stanno da tempo invocando che vanno dai processi di aggregazione delle aziende, all'abbattimento del nanismo delle imprese, all'individuazione dei bacini in considerazione della dimensione e delle caratteristiche della regione, all'introduzione di un unico sistema tariffario, agli interventi di riprogrammazione dei servizi finalizzati all'individuazione di eventuali economie e ad un processo d'industrializzazione del settore.

Occorre che le Regioni sostanzialmente facciano esattamente quello che la politica abruzzese ha cercato di perseguire purtroppo solo negli atti legislativi ma non nei fatti.

Già perché alla fine - ed ora possiamo dirlo con estrema certezza - la riforma del trasporto pubblico locale in Abruzzo non si farà nemmeno in questa legislatura. Anche l'Assessore Morra al quale riconosciamo la dedizione che ha manifestato per la causa, alla fine ha dovuto alzare bandiera bianca di fronte al "fuoco amico" che gli è stato sferrato rispetto all'operatività di quei provvedimenti legislativi che vedevano proprio la sua firma. La verità però va detta tutta e quindi non possiamo sorvolare sul fatto che anche il "fuoco nemico", tranne qualche eccezione magari presente in questo congresso, non si è adoperato più di tanto per favorire il processo di riforma.

Non a caso sulle tre aziende di trasporto e in particolare su quelle concentrate in determinati comprensori si è subito materializzata, una cappa protettiva politicamente trasversale che poi rappresenta esattamente ciò che il Segretario Generale della Filt Cgil Franco Nasso definisce come *"Un vero e proprio sistema di potere basato sulle tante convenienze reciproche, molto lontane dall'interesse dei cittadini. Un consistente nucleo di resistenza, che tutela interessi e rendite di posizione insostenibili"*.

Sarebbe opportuno che le stesse aziende, sia pubbliche che private, in un'ottica di sopravvivenza dell'intero sistema si adoperassero a promuovere i processi di aggregazione e integrazione senza resistenza alcuna e tenendo a riferimento unicamente la quantità e qualità dei servizi da offrire al cittadino, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali nonché la sostenibilità economica dei bilanci aziendali.

Del resto questi elementi costituiscono le fondamenta e gli obiettivi della riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale prevista ed imposta dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135.

Per tali motivi la Filt Cgil Abruzzo ha valutato positivamente le azioni messe in campo dalla Regione sia per quanto attiene la razionalizzare e riprogrammazione dei servizi che l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi aziendali.

Sulla riprogrammazione dei servizi risulta evidente e condivisibile la necessità in ogni azienda di procedere ad una razionalizzazione dei servizi rispetto alla domanda con il contestuale impiego delle percorrenze eventualmente recuperate per soddisfare aree urbane ed extraurbane di nuovo insediamento e/o intensificare i servizi ad alta densità di viaggiatori.

Così come per aumentare quel 25% su base nazionale che costituisce la bassa percentuale dei ricavi da traffico, occorre definire un concreto progetto di contrasto all'evasione tariffaria che incide sui bilanci aziendali per circa 450 milioni di euro.

Contestualmente occorre agire anche su un ulteriore fattore in grado di migliorare sensibilmente il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi ovvero la razionalizzazione di tutti quegli oneri impropri, presenti particolarmente nelle aziende pubbliche, non connessi direttamente alla mission aziendale.

La fusione di Arpa, Gtm e Sangritana che noi, beninteso, continueremo a richiedere con forza indistintamente a tutti coloro che andranno a governare la nostra regione a partire dal prossimo mese di maggio, costituisce solo la prima parte di un processo di riorganizzazione che dovrà prevedere la nascita di una forte, concreta ed efficiente azienda unica dei trasporti integrata in prospettiva con il ferro e che eventualmente trovi i giusti punti di collaborazione con il mondo dell'imprenditoria privata del settore, opportunamente riorganizzata.



Un processo di aggregazione, quello delle tre aziende regionali, che seppur necessario ed impellente necessita al momento di un serio piano industriale che consenta alla società Arpa di mettere in equilibrio i conti dell'azienda che peraltro è stata individuata dal legislatore quale società incorporante della futura newco.

Dobbiamo evitare che in Abruzzo accada quanto si è verificato in Umbria nella costituzione dell'azienda regionale gomma/ferro denominata Umbria Mobilità. E' bene tuttavia precisare, soprattutto a quanti continuano ad avversare i processi di aggregazione aziendali che le difficoltà economiche di Umbria Mobilità e la conseguente svendita ad un'impresa privata, non sono imputabili alla fusione delle aziende in quanto tale ma piuttosto ad un'operazione improvvida per la presenza di società che ancor prima della fusione erano fortemente indebitate e decotte.

Sulle difficoltà economiche di Arpa e sulle relative responsabilità, la nostra posizione è stata chiara sin dall'inizio quando nel mese di luglio, bilanci alla mano, lanciammo l'allarme sulle condizioni precarie della principale azienda regionale di trasporto locale.

Così come restiamo convinti che in assenza di interventi e di soluzioni strutturali, nessuna anticipazione e nessun prestito sarà in grado di risollevare e mettere in sicurezza la società Arpa con i suoi 930 dipendenti.

Ci permettiamo di riaffermare anche in questo congresso, dopo averlo ribadito in più di un'occasione come Cgil, che la soluzione strutturale di cui necessita non solo l'Arpa ma l'intero sistema dei trasporti, è l'attuazione del Fondo unico regionale dei trasporti introdotto dalla Legge regionale 16 luglio 2013, n. 20.

Riteniamo infatti che le risorse attualmente destinate al settore del trasporto pubblico locale della nostra Regione, debbano essere distribuite e ripartite con criteri il più possibile omogenei e rispettosi della tipologia di trasporto (urbano, suburbano, extraurbano, gomma e ferro) ma anche finalizzate alle sole attività direttamente pertinenti al trasporto pubblico locale.

Non è più accettabile che a fronte di aziende che manifestano difficoltà a pagare stipendi, fornitori e banche creditrici, ve ne siano altre che, in virtù delle maggiori risorse loro attribuite, vengono messe nelle condizioni di poter fare operazioni ed attività non sempre necessarie e condivisibili.



Sull'aggregazione delle aziende e sulla riforma del trasporto pubblico, non condividiamo la posizione assunta da Confindustria Abruzzo e dall'Anav, dichiaratamente ostili sia al modello di gestione pubblica dell'impresa, sia alla fusione delle tre aziende regionali che alla costituzione del bacino unico regionale.

Seppur la posizione di Anav e di chi rappresenta l'imprenditoria privata, è in qualche modo comprensibile anche se ripetiamo non condivisibile, è di difficile accettazione che questa stessa tesi indirizzata al libero mercato, venga invece sostenuta da chi dirige e rappresenta la principale impresa pubblica che opera nel trasporto ferroviario della nostra regione, ovvero quella stessa società che dalla propria nascita, opera in un chiaro sistema di monopolio pubblico ostacolando peraltro anche la legittima aspettativa della Regione di offrire migliori servizi all'utenza abruzzese. Infine alla stessa Confindustria e all'Anav che anche recentemente sono tornate a sostenere e valorizzare il modello privato nella gestione delle imprese, chiediamo se faccia parte di questo modello, l'utilizzo sistematico e non occasionale di pensionati collocati in quiescenza da aziende pubbliche per raggiunti limiti di età, impiegati per i servizi di trasporto locale e per i servizi di scuolabus.

ALTRI SETTORI E COMPARTI

Il trasporto scolastico o per intenderci il cosiddetto servizio scuolabus, costituisce il nostro settore new entry. Anche in questa circostanza stiamo parlando di un servizio sociale che fino ad una decina di anni fa, prima cioè che si materializzassero con tutta la loro dirompenza i tagli delle risorse agli enti locali, veniva sostanzialmente



svolto direttamente dalle stesse Amministrazioni Comunali con proprio personale. I guai sono puntualmente iniziati con l'affidamento dei servizi a ditte esterne mediante appalti e con procedure di gara effettuate con l'unico obiettivo del massimo risparmio per le Amministrazioni Comunali. Stipendi non pagati, diritti negati, personale non assunto

regolarmente, giungla contrattuale, mezzi obsoleti e insicuri, sono all'ordine del giorno in questo settore e poco importa che il servizio richiesto dal Comune è indirizzato ai bambini di scuole materne ed elementari.

Così come per il settore aeroportuale la Regione Abruzzo ha individuato il proprio Aeroporto regionale di riferimento, analogamente anche sul sistema portuale la Regione ha scommesso ed investito sul **Porto di Ortona**, l'unico in grado di rispondere alle diverse esigenze sia in termini di trasporto merci e passeggeri in virtù di una serie di prerogative di cui solo Ortona dispone e che vanno dalla profondità dei propri fondali, alla vicinanza di aree industriali importanti.

Il porto di Ortona deve diventare un terminale di autostrada del mare ma necessita di interventi non più rinviabili che ne favoriscano l'accessibilità. La bretella che ad esempio collega l'uscita autostradale di Ortona con il porto della città va avanti da oltre 15 anni senza che si arrivi ad una soluzione che interessa la collettività e che ha un impatto notevole nel sistema sociale e economico locale.

Puntare su Ortona tuttavia non può significare azzerare tutto il resto. La questione del mancato dragaggio al Porto di Pescara così come i ritardi nella procedura di Valutazione ambientale strategica sul Piano regolatore portuale vanno affrontati e risolti. E' il caso di ricordare che l'attività turistica è ferma da tre anni per la questione del mancato dragaggio e che il personale è da più di due anni in cassa integrazione.

IL DOVERE DI PIANIFICARE DELLA POLITICA E L'IMPEGNO DEI CANDIDATI

Sulle importanti tematiche dei trasporti e sulle posizioni e valutazioni che sono state espresse questa mattina dalla Filt Cgil Abruzzo, ci rivolgiamo a coloro che si prefiggono di amministrare la Regione nei prossimi anni, per sollecitarli ad esprimere fattivamente i propri intendimenti sulle tante argomentazioni trattate. Crediamo fermamente che la prossima legislatura regionale debba affrontare con determinazione e coraggio i nodi e le criticità presenti. Siamo convinti che non è più tempo di attendere e rimandare. Così come siamo convinti che alle parole debbano seguire atti concreti. Più volte siamo stati tutti d'accordo sulle analisi e sulle soluzioni dei problemi, ma quasi mai quei problemi li abbiamo risolti.



Mi avvio alla conclusione non senza aver prima dedicato la parte finale della mia relazione a parlare dell'organizzazione che mi onoro di guidare da poco più di un anno. Devo ammettere che nonostante la responsabilità e il notevole impegno che un incarico come quello di guidare un'organizzazione sindacale a livello regionale comporta, l'impatto è stato più semplice di quanto realmente immaginassi.

E di tutto questo devo ringraziare l'intero gruppo dirigente della Filt regionale a cominciare dai responsabili territoriali e dai segretari provinciali con i quali si è subito creato quell'unità di intenti che ci ha permesso sempre di fare sintesi rispetto alle decisioni e alle iniziative da assumere. Sembrano davvero passati anni luce quando al nostro interno ci si animava oltre il lecito per futili questioni di campanile o di interesse territoriale così come si sono dileguate le schermaglie che in passato caratterizzavano i diversi settori della Filt.

Nel corso dei quattro congressi territoriali che si sono svolti nel mese di febbraio, d'intesa con i Segretari provinciali peraltro riconfermati e ai quali auguro un buon lavoro, si è lavorato affinché si potesse arrivare a un bel rinnovamento all'interno del gruppo dirigente della Filt a cominciare dai Comitati Direttivi territoriali. Ed è un risultato che con soddisfazione possiamo annunciare di aver conseguito tant'è che il 40% delle compagne e dei compagni, molti dei quali giovani e che fanno parte dei nuovi comitati direttivi, saranno alla loro prima esperienza.

Anche in questa assise regionale sono stati eletti delegate e delegati che affrontano per la prima volta questo importante appuntamento congressuale e spero davvero che per molti di essi ci sarà spazio per far parte della nuova squadra della Filt regionale perché abbiamo bisogno di gente motivata, che crede nel sindacato e che è consapevole di assumere un ruolo da esercitare con passione e con tanto spirito di volontariato. Un ruolo che nonostante tutto il possibile impegno, spesso assegna tanti oneri e pochissimi onori. Sappiamo bene che in alcune realtà soprattutto le più marginali, il solo essere iscritti alla nostra Organizzazione può costituire motivo di licenziamento. Così come siamo consapevoli di non essere simpatici alle aziende più strutturate soprattutto quando ne denunciando sprechi e irregolarità chiamando in causa amministratori e dirigenti. Ma è il nostro compito. Un ruolo in cui crediamo fermamente e per il quale non c'è posto, lo diciamo a chiari lettere, per chi vuole utilizzare la nostra sigla per fare altro o per fare carriera.

Chi mi ha preceduto nel ruolo di Segretario, mi ha consegnato poco più di un anno fa una Filt Cgil in ottimo stato sia a livello organizzativo ma soprattutto per la credibilità e la serietà che la nostra organizzazione è riuscita ad infondere principalmente tra i lavoratori ma anche nei confronti delle Istituzioni (indipendentemente dallo schieramento politico), delle imprese, dell'opinione pubblica e degli organi di informazione.

Vi confesso che abbiamo fatto davvero fatica a scegliere nel nostro archivio multimediale trenta minuti che potessero rappresentare e riassumere in quel filmato che avete visionato, l'enorme attività che questa organizzazione ha esercitato negli ultimi quattro anni, affrontando le tante questioni e le tante problematiche che un settore come quello della mobilità è in grado costantemente di sfornare. Per motivi di tempo abbiamo dovuto tagliare tantissimi eventi, iniziative e denunce che in questi anni ci hanno visto protagonisti, a volte anche da soli.

Con la tenacia e con la convinzione di non fare sconti a nessuno ci siamo imbattuti anche in operazioni alquanto temerarie delle quali avete avuto riscontro dalle immagini che vi abbiamo mostrato.

Mi piace ricordare soprattutto la battaglia sulla trasparenza amministrativa che, per inciso non abbiamo ancora vinto. Infatti basta guardare le aziende regionali di trasporto e la scarsa documentazione che contrariamente agli obblighi di legge, pongono in evidenza sui loro siti web, ma siamo pronti a riaprire le danze, anzi sarà il nostro prossimo obiettivo perché sull'accessibilità totale alle informazioni concernenti l'organizzazione e le diverse attività aziendali, soprattutto se pubbliche, non intendiamo arretrare di un passo.

Così come ci impegneremo a seguire con più attenzione i settori più deboli della Filt Cgil, quelli di cui nessuno si vuole mai occupare perché rappresentano concentrati di inquietudini e tormenti soprattutto per chi li deve affrontare tutelando i lavoratori. Questa nostra abnegazione però ci ha premiato attraverso il consenso.

E non è un caso che la forte impennata degli iscritti che ci ha permesso di raddoppiare i nostri tesserati in pochissimi anni crescendo sostanzialmente in tutti i settori, abbia ricevuto questa spinta propulsiva proprio da questi comparti cosiddetti non tradizionali dove la crescita degli iscritti è stata per noi esponenziale.



A tal proposito la certificazione degli iscritti che costituisce uno degli elementi per misurare la rappresentanza reale delle Organizzazioni Sindacali, contenuto peraltro nel testo unico sottoscritto lo scorso 10 gennaio, ci offrirà nell'immediato futuro l'occasione straordinaria di poter intercettare tutti i lavoratori che democraticamente vorranno essere partecipi delle scelte sulle loro condizioni contrattuali.

Sul tema della rappresentanza e sull'accordo del 10 gennaio ci attiveremo affinché si possano programmare nei prossimi giorni insieme a Cisl e Uil quelle assemblee unitarie che serviranno a far capire ai lavoratori quanto siano importanti queste regole certe introdotte attraverso un testo unico sui temi della rappresentanza, della rappresentatività e della democrazia sindacale che auspichiamo, possa tradursi quanto prima in un dispositivo di Legge.

Nel concludere questa mia relazione che spero sia stata il più possibile esaustiva, non escludo anzi immagino sicuramente che avrete trovato qualche aspetto che mi sarà sfuggito o che è stato da me affrontato marginalmente rispetto alle vostre attese e aspettative.

Attraverso il contributo che i graditi ospiti e l'intero gruppo dirigente della Cgil vorrà dare a questo Congresso, auspico che si possa assistere ad una bella e animata discussione per un confronto aperto senza steccati sulle tante ed importanti tematiche trattate quest'oggi recuperando ed integrando eventualmente anche quegli aspetti che colpevolmente mi saranno sfuggiti in questa relazione.

Vi ringrazio per l'attenzione e vi auguro un buon congresso.

Franco Rolandi