



**8° CONGRESSO
FILT CGIL ABRUZZO**
*Una nuova politica
dei trasporti*

RIPROGETTARE IL PAESE
Lavoro Saperi Diritti Libertà
MONTESILVANO, 17 GENNAIO 2006



8° Congresso Filt Cgil Abruzzo

Relazione congressuale

di Luigi Scaccialeppe

(Segretario Regionale Filt Cgil Abruzzo)



**8° CONGRESSO
FILT CGIL ABRUZZO**
*Una nuova politica
dei trasporti*

RIPROGETTARE IL PAESE
Lavoro Saperi Diritti Libertà
MONTESILVANO, 17 GENNAIO 2006



Apriamo l'ottavo congresso della Filt Cgil Abruzzo con i ringraziamenti miei e dell'esecutivo regionale ai numerosi ospiti che hanno accolto positivamente il nostro invito, al segretario generale Franco Leone, ai compagni Giorgio Carnicella e Gabriele Cerratti della Filt Cgil nazionale, alle compagne e ai compagni delegati.

Vorrei ricordare prima di iniziare i nostri lavori, la figura di Roberto Povegliano, persona straordinaria e apprezzata per gli anni passati al vertice della nostra organizzazione sindacale, ma anche come controparte nel periodo in cui ha ricoperto il ruolo di responsabile del trasporto regionale in Abruzzo.

Un ricordo va rivolto anche verso l'onorevole Nino Sospiri, sottosegretario ai trasporti che ha sempre cercato, nella sua lunga militanza politica, di salvaguardare gli interessi della propria terra e dei propri corregionali.

Inoltre un pensiero ai tanti lavoratori dei trasporti (troppi), che hanno perso la vita nell'adempimento del proprio lavoro ed in particolare verso i due autisti di autobus deceduti nell'ultimo tragico incidente di Avezzano nei giorni scorsi.

Questo nostro appuntamento, segue i congressi territoriali di categoria, tutti conclusisi positivamente tant'è che i nuovi gruppi dirigenti insediatisi sono già al lavoro.

Nelle 40 assemblee tenute in tutti i posti di lavoro, abbiamo registrato una buona partecipazione dei lavoratori e la loro attenzione al dibattito prestata non solo su questioni specifiche della categoria, ma anche e soprattutto sulla situazione reale del paese, sui problemi del mondo del lavoro, sulle condizioni delle persone.

I lavoratori, protagonisti di dibattiti e scelte, hanno riconfermato, semmai ce ne fosse bisogno, un'organizzazione che all'interno di regole condivise garantisce la pluralità delle opinioni, cercando soluzioni e percorsi unitari.

Questo congresso ci ha visto affrontare anche le grandi questioni mondiali degli ultimi anni: la guerra in Afghanistan e in Iraq e gli episodi di terrorismo internazionale con gli attacchi alle torri gemelle, nelle metropolitane di Madrid e di Londra, ed in Egitto a Sharm El Sheikh. Vicende che minacciano concretamente la convivenza pacifica in un mondo più debole e meno sicuro per tutti.

Un terrorismo feroce che non colpisce capi di stato o di governo, ma si abbatte su lavoratori, pendolari, cittadini indifesi e che non può essere sconfitto né con le guerre, né con l'uranio impoverito, né con le torture ai prigionieri, né annientando interi villaggi, ma va eliminato colpendone le basi, rafforzando i controlli e puntando decisamente sulla cancellazione del debito dei paesi poveri.

Occorre scommettere meno sul mercato e più sull'uomo, globalizzando i diritti e riducendo la povertà nel sud del mondo.

Il terrorismo e le guerre non saranno mai debellate se continueranno a convivere da un lato grandi ricchezze e sviluppo tecnologico e dall'altro miseria e arretratezza.

Abbiamo raccolto nelle assemblee tra i lavoratori, un forte sentimento di preoccupazione, di incertezza, di richiesta di più sicurezza per il domani e il bisogno di un reddito più vicino alle esigenze legate ad una esistenza decorosa.

Il pensiero è andato inoltre a quei compagni sindacalisti e a quei lavoratori di altri settori, come noi impegnati nelle assemblee e nei congressi delle loro rispettive categorie, costretti a ragionare di aziende in crisi, di cassa integrazione, di mobilità, di come portare a casa il salario necessario alle loro famiglie.

Vogliamo provare anche da questo nostro congresso a ragionare, a formulare una proposta per riprogettare il paese che guardi ai nostri iscritti, ai lavoratori, ai pensionati, ma parli alla politica, a chi governa oggi e a chi governerà dopo la prossima primavera.

Vogliamo dibattere di come cambiare, dei problemi del nostro settore, di come ridare centralità al lavoro, di come investire nei prossimi anni nel primo e vero patrimonio: le persone, di come leghiamo con un filo (consentitemelo rosso) tutte le questioni.

Serve allora parlare di linee programmatiche, di scelte strategiche, **del paese**, della sua crisi economica e sociale, ed avere una proposta forte ed autonoma da tradurre in impegni sul che fare.

Il primo obiettivo di una politica di cambiamento non può che partire dalla lotta alla precarietà del lavoro che per le sue dimensioni è oggi una piaga insostenibile per molte lavoratrici e lavoratori.

Una precarietà del lavoro che si sta trasformando in precarietà sociale, dove la crescita di insicurezza, i bassi livelli retributivi, l'assenza di una prospettiva per il futuro, contribuisce alla stagnazione economica del paese.

La legge 30/2003 va completamente riscritta: è evidente a tutti che gli obiettivi di crescita dell'occupazione e la lotta al lavoro sommerso sono tentativi miseramente falliti.

Dobbiamo riaffermare che il lavoro a tempo indeterminato deve essere la forma naturale di occupazione e che siamo disponibili a ragionare di forme di lavoro alternativo e quindi flessibile solo a condizione che abbiano giuste motivazioni e un limite temporale certo.

Minor precarietà sul lavoro, più stabilità e sicurezza significa anche costruirsi una pensione dignitosa ed avere contestualmente, con un lavoro garantito e non ricattato, meno infortuni sul lavoro.

È questo il primo punto nella nostra agenda, ed è un punto irrinunciabile indipendentemente dalla coalizione politica che governerà il nostro paese nei prossimi anni.

Serve una riforma fiscale che ripristini il criterio di progressività delle imposte e promuova una lotta seria all'evasione e al lavoro nero; sappiamo che la pressione fiscale non può essere ridotta, ma è necessario riequilibrarla spostandone parzialmente il carico sulle rendite finanziarie e speculative attualmente tassate al 12,5% nettamente al di sotto della media europea.

Occorre pensare ad una politica fiscale **più rigorosa** indirizzata a quel 10% di italiani che detiene il 47% della ricchezza del nostro paese e che sia **più attenta** al disagio che vivono milioni di italiani spinti verso la soglia di povertà.

“Alla fine dello stipendio avanza ancora troppo mese”: è lo slogan che vediamo da qualche giorno affisso sui muri delle nostre città. Siamo convinti che fotografi realisticamente la condizione di molte famiglie.

La riforma delle pensioni va rivista. La sua approvazione a colpi di fiducia e senza il necessario confronto in parlamento e con le parti sociali ha prodotto un risultato ingiusto ed iniquo.

Una riforma che presenta due grandi anomalie: l'inasprimento dei requisiti per il diritto alla pensione e l'introduzione, attraverso il superbonus, di un sistema perverso di incentivazione al posticipo della data di pensionamento.

Una situazione assurda che costringe le aziende ad adottare contromisure per il contenimento del costo del lavoro come le incentivazioni economiche all'esodo nei confronti di coloro che raggiungono i requisiti pensionistici.

Nella nostra regione sono già più di mille i beneficiari di questo provvedimento il che equivale a mille giovani disoccupati in più.

Non possiamo non ricordare le scelte fatte dal governo in questi anni, le riforme, le leggi che noi abbiamo avversato e contestato,

dall'art. 18 al patto per l'Italia alla riforma delle pensioni, a quella fiscale, alle leggi finanziarie, alle tante leggi sulla giustizia.

Scelte che dimostrano la distanza della politica dalla situazione reale del paese e dai bisogni delle persone. Non credo che i lavoratori, i pensionati e nemmeno gli ospiti di questo congresso, abbiano beneficiato di condoni fiscali, della legge sul rientro dei capitali dall'estero, della depenalizzazione sul falso in bilancio.

Gli ultimi provvedimenti votati in parlamento sono ancora peggiori. Alla vigilia delle elezioni è stata approvata una riforma elettorale tradendo la volontà popolare che nel 1993 aveva scelto il maggioritario. Si torna ad un governo del paese più instabile, si passa da un governo scelto dai cittadini ad uno scelto dalla politica.

E poi la riforma costituzionale che da un lato con la devolution divide il paese trasferendo materie importanti alle regioni: scuola, sanità, polizia locale, dall'altro rafforza i poteri del presidente del consiglio e riduce mortificandoli quelli del capo dello Stato.

Sicuramente saremo in campo nel referendum che abolisce questa riforma così come dovremo esserlo nel riformulare la legge 146/90 che regola gli scioperi nei servizi pubblici.

Capire perché questa legge nei trasporti non ha funzionato, non garantendo né il diritto di sciopero dei lavoratori, né il diritto alla mobilità dei cittadini.

Una legge necessaria ma che va rivista, non nel senso punitivo e restrittivo che voleva qualche ministro di questo governo, ma sicuramente nel ruolo e nei compiti della commissione di garanzia, nelle regole per la rappresentanza, oggi inadeguate.

Una legge che ha spostato la discussione tra i lavoratori dalle **motivazioni** alle **modalità** dello sciopero.

In questi anni si è diffuso un messaggio forte e devastante, che uscendo fuori dalle regole sia più facile raggiungere gli obiettivi, trascinando il paese nel caos.

E' successo nel rinnovo del II° Biennio del TPL, nel caso Alitalia mettendo in grande difficoltà il sindacato costretto a gestire e contenere la rabbia dei lavoratori sfociata in molti casi con blocchi spontanei del servizio sfidando la legge e le precettazioni dei Prefetti.

Quello del 25 novembre scorso, contro la manovra finanziaria, è stato il sesto sciopero generale contro questo governo per segnalare che le cose non possono più andare avanti in questo modo, il Paese mostra forti segnali di declino.

La competitività dell'Italia è scesa al 53° posto, le esportazioni sono calate di 2-3 punti percentuali, il debito pubblico è tornato a salire a più del 110% del prodotto interno lordo, la crescita si attesta vicina allo 0, con un progressivo impoverimento anche delle classi medie.

La manovra finanziaria contestata non risponde alle attese, alle esigenze del paese, non interviene sulle priorità, sulla crisi del settore industriale, non delibera investimenti in tecnologia e formazione, non incentiva la ricerca nei settori strategici.

Una finanziaria che non interviene a favore delle famiglie, che non destina risorse per i più deboli, per chi ha difficoltà ad arrivare alla fine del mese e che riduce al contrario gli stanziamenti per gli ammortizzatori sociali (mobilità, cassa integrazione).

Nel nostro settore questa finanziaria, in linea con le precedenti, prevede tagli consistenti alle infrastrutture e al sistema dei trasporti. Tagli che incideranno sulla realizzazione delle opere, sulla sopravvivenza delle aziende, sul servizio offerto ai cittadini.

Tagli che frenano lo sviluppo e la crescita, meno opere pubbliche significano anche meno occupazione.

Tutti i nostri settori sono interessati sia dalla riduzione diretta delle risorse assegnate, sia dal taglio a regioni ed enti locali che avranno meno risorse per i servizi.

Nel trasporto pubblico locale, i finanziamenti sono bloccati dal 1997. Nonostante la necessità di adeguamento ai costi attuali del servizio e il bisogno di aumentarne la quantità e la qualità, si risponde con una riduzione di 120 milioni di euro nei prossimi tre anni.

Nel settore ferroviario la riduzione dei trasferimenti avrà un effetto pesantissimo sui bilanci già in crisi delle ferrovie.

Le conseguenze saranno un minore ammodernamento ed una minore manutenzione sulle reti e sul materiale rotabile ed un consistente taglio ai servizi con 47 linee ferroviarie ritenute improduttive.

I tagli all'ANAS avranno gravi ripercussioni sui lavori stradali con la chiusura della metà dei lavori in corso, con difficoltà a garantire sia le opere relative al piano di sicurezza stradale che la manutenzione ordinaria. Sono poi reali le preoccupazioni sulle ricadute occupazionali.

A questo aggiungiamo le dismissioni, la vendita ai privati di circa 8 mila chilometri di strada, di arterie importanti che saranno molto probabilmente sottoposte al pagamento di pedaggi.

È questo lo scenario a fronte del contratto con gli italiani firmato dal presidente del consiglio qualche anno fa nel salotto di Vespa, un contratto che prevedeva l'apertura di importanti cantieri e la realizzazione di grandi opere in tutto il paese.

Nella nostra regione dopo le elezioni regionali e la chiara affermazione del centro-sinistra, abbiamo creduto e sperato che anche per i trasporti si aprisse una nuova fase.

La grande attenzione in campagna elettorale su infrastrutture e politica dei trasporti, le priorità di intervento volte a ridurre i tempi della mobilità delle merci e delle persone e la risoluzione degli annosi problemi dei pendolari sulla tratta Avezzano-Roma indicate dal presidente Del Turco, sono obiettivi condivisibili.

Registriamo però, a otto mesi di distanza, la difficoltà ad avviare un confronto vero su questi temi, nonostante la disponibilità più volte dichiarata del nuovo assessore ai trasporti.

Noi siamo convinti che su questi argomenti si giocherà nei prossimi anni una partita decisiva per il rilancio dell'economia e della qualità della vita delle persone.

Nella nostra regione da anni viene invocato il piano regionale integrato dei trasporti, strumento necessario per la programmazione e il coordinamento di tutti gli interventi. Un piano che predisponga una mobilità delle persone e delle merci e che passi da un sistema monomodale strada-gomma ad un trasporto combinato mediante l'utilizzo di tutti i sistemi.

Superare quindi uno stato di cose che vede strade, porti, aeroporti, ferrovie, interporti, aziende di trasporto locale lavorare ognuna per proprio conto, senza una capacità di dialogo per fare sinergia.

Partendo dalle analisi e dagli studi forniti dalla bozza del piano realizzato nella precedente legislatura, crediamo ci siano le condizioni per programmare **una nuova politica dei trasporti**, non facendo un lungo elenco di cose irrealizzabili, ma individuando le opere da completare, da realizzare in tempi ragionevoli, puntando su finanziamenti certi, europei, nazionali, regionali.

Infrastrutture che devono correlarsi con le attività economiche principali della nostra regione, integrarsi con i nuclei industriali, con quelli agro alimentari, con il turismo, abbassando i costi delle imprese per attrarre nuovi investimenti ed aumentare la competitività del sistema abruzzese.

Devono inoltre, essere funzionali allo smaltimento del traffico nelle aree costiere e metropolitane e capaci di migliorare l'accessibilità delle aree interne per garantire condizioni di sviluppo e di reddito più favorevoli per i residenti.

La discussione sul Piano Regionale Integrato dei Trasporti, contrariamente a quanto avvenuto nella precedente legislatura, non necessita di presentazioni con fastosi convegni, ma più semplicemente di un confronto vero e non più episodico.

La posizione geografica, ottimale della nostra regione, funge sia da cerniera tra il sud e il nord del nostro paese che da sponda verso i paesi balcani. Tale condizione va decisamente sfruttata ponendo particolare attenzione a quella parte dell'Europa in via di sviluppo che nel prossimo futuro si aprirà a importanti scambi commerciali.

I Porti possono rappresentare per la nostra regione una grande risorsa per il trasporto delle merci e delle persone. La loro collocazione può sicuramente rispondere alle esigenze di collegamenti oltre che con le citate regione balcaniche anche con la Grecia, la Turchia e il medio oriente.

Dovranno però avere una destinazione e specializzazione precisa ed essere ben collegati al sistema stradale, a quello ferroviario, agli interporti.

Riteniamo necessario individuare prioritariamente nel PRIT il porto di Ortona come porto commerciale regionale, sia in ragione dei suoi fondali sia per la sua posizione vicino ad aree industriali importanti con forte esigenza di trasporto per l'approvvigionamento delle materie prime e la consegna dei loro prodotti finiti.

Il trasporto via mare può avere una incidenza economica e sociale molto positiva: meno traffico, meno inquinamento, meno incidenti, avere delle vere e proprie autostrade del mare.

È proprio sul trasporto merci, oggi effettuato per più del 90% su gomma, che si gioca la partita più importante. Bisogna completare le infrastrutture esistenti, progettarne e realizzarne altre che consentano di trasferirne una parte consistente su forme alternative quali il treno, l'aereo, le navi.

La saturazione della sede stradale, l'alto costo dei consumi energetici e dei costi legati al sistema ambientale ma anche le nuove normative comunitarie sull'orario di lavoro dei conducenti, ci impongono veloci cambiamenti.

Vanno quindi prioritariamente completati e messi in funzione gli autoporti di Roseto e S. Salvo, il centro smistamento merci di Avezzano e messi in collegamento con le reti ferroviarie e stradali. Va completato in tempi rapidi l'interporto d'Abruzzo, situato nel territorio di Manoppello, una struttura di 18 mila metri quadrati, con magazzini per il trasporto gomma-gomma e gomma-ferro. Va completato e messo in collegamento con la ferrovia e il sistema dei porti (principalmente quello di Ortona).

Aeroporto: L'aeroporto d'Abruzzo sta assumendo in questi ultimi anni un ruolo importante sia per i collegamenti, sia per il numero dei passeggeri trasportati.

Riteniamo che le infrastrutture esistenti favoriscano un adeguato sviluppo anche alla luce di una serie di interventi in corso di attuazione dirette sia a migliorare la sicurezza che a consentire l'atterraggio di aerei di grandi dimensioni

Occorre migliorare la capacità di acquisire traffico puntando anche al potenziamento del trasporto merci, oggi anello debole delle attività svolte.

La rete ferroviaria sta pagando forse il prezzo più alto della politica economica del governo. Le risorse fortemente ridotte nelle ultime finanziarie, hanno rallentato anche gli investimenti in corso per opere indispensabili all'ammodernamento delle linee e all'acquisto del parco rotabile. I pochi investimenti destinati dal governo nazionale al trasporto ferroviario hanno interessato i progetti sull'alta velocità e sull'alta frequenza, tagliando conseguentemente fuori la nostra regione.

A nostro avviso è un errore pensare che la modernizzazione del trasporto ferroviario possa avvenire soltanto lungo le linee dell'alta velocità. I numeri dicono che il trasporto regionale con più dell'80% degli utenti trasportati, costituisce il cuore delle ferrovie italiane.

Anche per questo più volte in questi mesi abbiamo chiesto di impiegare i 28 milioni di euro previsti nei fondi DOCUP 2000/2006 sulle infrastrutture ferroviarie locali come la Sulmona - L'Aquila o la Avezzano - Roccasecca visto che il progetto per la realizzazione della funivia Scanno Roccaraso è stato bocciato dalla Comunità europea.

Elettrificare, ammodernare, velocizzare queste tratte significa ridare vitalità ad alcune linee considerate rami secchi.

Quello attuale è sicuramente il momento peggiore per le nostre ferrovie. La mancanza di sicurezza e i tanti guasti al materiale rotabile provocano continui incidenti e interruzioni del servizio.

La carenza di pulizia con la presenza di cimici, zecche, scorpioni, ha comportato il fermo obbligatorio di 508 carrozze su ottomila per effettuare le necessarie pulizie straordinarie.

Anche la campagna pubblicitaria per promuovere il servizio è risultata inadeguata: **“Andate a trovare lo zio Pietro a Matera in treno”** salvo poi scoprire che a Matera non esiste alcuna stazione ferroviaria.

Nella nostra regione la mancanza cronica di personale viaggiante, ovvero di macchinisti e capitreno, ha comportato per un lungo periodo la soppressione di convogli giornalieri. Lo stato del trasporto ferroviario in Abruzzo, con particolare riferimento alla tratta Pescara-Roma, necessita di interventi immediati. Le condizioni del materiale rotabile utilizzato e della rete ferroviaria, provocano continui guasti e disservizi con conseguenti e legittime proteste dei numerosi pendolari.

Nella regione Piemonte, l'assessore regionale ai trasporti in attesa di predisporre un piano per la restituzione ai pendolari dei proventi derivanti dalle penali imposte a Trenitalia per i ritardi e le soppressioni di servizi, ha garantito un mese di abbonamento gratis a tutti i viaggiatori colpiti dai disservizi.

Se anche L'Abruzzo dovesse seguire tale indirizzo i nostri pendolari, rispetto ai tanti disagi sopportati, avrebbero il viaggio gratis per anni.

Il recente summit di Sulmona del 27 luglio scorso voluto dal presidente Del Turco con i vertici nazionali di FS, aveva generato aspettative per una soluzione positiva della crisi del sistema ferroviario regionale. Si è trasformata in una riunione celebrativa di FS con poche novità rispetto al passato e senza che nessuno (visto come è stata organizzato l'incontro) abbia potuto evidenziare le criticità chiedendo interventi urgenti.

Sulle infrastrutture stradali, in un contesto in cui i propositi governativi sono volti soprattutto a tamponare le emergenze di finanza pubblica, l'Abruzzo occupa l'ultimo posto tra le regioni italiane per quanto riguarda gli investimenti indirizzati all'ammodernamento e alla realizzazione di infrastrutture stradali.

C'è la necessità di completare in tempi certi tutti quegli interventi già progettati e in parte finanziati, per dare risposta allo sviluppo sociale ed economico dei nostri territori, favorendo i collegamenti interni, ma anche quelli con le regioni limitrofe e il resto del paese. Oggi

invece è a rischio anche la manutenzione ordinaria, i lavori di ripavimentazione, la posa in opera delle barriera metalliche di sicurezza, lo sfalcio dell'erba, la pulizia del piano viabile, lo sgombrò neve.

Le nostre autostrade, oggetto da alcuni anni di un processo di privatizzazione, sono passate dal monopolio pubblico a quello privato, producendo un aumento elevato delle tariffe a fronte di impegni assunti per il completamento di opere, di investimenti per gli interventi sulle aree protette, sui punti di assistenza al traffico, sul manto stradale.

I riscontri oggettivi ci fanno sostenere che tali interventi non si sono realizzati, o sono stati realizzati solo in parte.

Le due aziende che gestiscono le nostre autostrade, sono accomunate oltre che dall'aumento dei pedaggi, anche dalle ricadute negative derivanti dalle automazioni che producono continuamente un ridimensionamento degli organici.

Neanche la chiusura di una delle due gallerie del traforo del Gran Sasso e la conseguente attesa di circa 30 minuti, ha indotto la Strada dei Parchi a rafforzare i punti di pagamento manuale all'uscita di Teramo, per cui ai ritardi spesso si sommano altri ritardi. Peggiorano i servizi, aumentano le tariffe: in definitiva è il risultato di una privatizzazione senza regole certe.

La mancanza di sicurezza, più volte denunciata, è emersa in tutta la sua drammaticità nel tragico incidente sulla A/25 di qualche giorno fa, con cinque morti e venticinque feriti.

Sarà la magistratura ad accertare eventuali responsabilità nei ritardi della chiusura dell'autostrada, **dovrà** essere la politica però a rimettere in discussione l'affidamento della concessione ricreando condizioni accettabili in costi e sicurezza per i cittadini e le imprese abruzzesi.

Altrettanto importanti sono le scelte da fare sulle **infrastrutture per la mobilità cittadina**. Il passaggio da una economia prevalentemente agricola ad una industriale e turistica, senza essere accompagnata da una puntuale realizzazione di opere infrastrutturali, ha determinato negli anni, da una parte il progressivo abbandono delle aree interne e dall'altra la congestione delle aree urbane e costiere.

Per anni abbiamo modellato l'organizzazione urbanistica delle nostre città sull'idea della risposta privata alla esigenza di mobilità ed ora che sono evidenti la congestione, l'invivibilità e i crescenti costi diretti e indiretti derivanti da traffico e inquinamento, bisogna passare alla programmazione degli interventi e delle risorse.

Priorità va data ai parcheggi da realizzare fuori dalle nostre città, collegati con sistemi filoviari, di metropolitane di superficie che sono comode, veloci, non inquinanti.

Costruire nodi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto. Dotare i capolinea principali di condizioni di sicurezza, di sale di attesa, di servizi all'altezza dei tempi per i viaggiatori e per i lavoratori.

Creare condizioni vincenti rispetto al mezzo privato, primo fra tutti l'aumento della velocità commerciale oggi limitata tra i 15 e 18 km/h. Quindi corsie preferenziali, strade interamente dedicate al mezzo pubblico.

Il direttore della GTM di Pescara intervenendo tempo fa in una commissione consiliare del comune dedicata alla mobilità, ha affermato che un aumento di appena il 20% della velocità commerciale sarebbe in grado di produrre un milioni di km in più a parità di costi.

Va superata la condizione di emergenza ambientale in cui vivono le nostre città.

L'acquisto di sessanta autobus a metano annunciato dall'assessore regionale ai trasporti e destinati all'area metropolitana Chieti-Pescara, l'area più inquinata della nostra regione, va nella giusta direzione.

Segnaliamo però la contestuale mancanza di impianti di rifornimento nonostante gli impegni sottoscritti nell'accordo di programma del 6 dicembre 2004.

Ad oggi non sappiamo che fine abbia fatto tale accordo e non sappiamo come verranno riforniti i nuovi autobus.

E' opportuno tuttavia far presente che un processo di metanizzazione come quello progettato sarebbe in grado di ridurre del 100% il valore del PM10 e del 95% il biossido di azoto.

Note liete per i sindaci e gli amministratori alle prese quotidianamente con blocchi del traffico e targhe alterne

La politica dei trasporti, tuttavia, non può essere fatta solo di infrastrutture che pure sono fondamentali.

C'è bisogno di una politica appunto.

E il primo obiettivo è quello di disincentivare l'uso del mezzo privato, in Abruzzo ad esempio solo il 20% degli spostamenti sistematici avviene con il mezzo pubblico sia esso su gomma o su ferro.

Un dato che seppur negativo evidenzia un ampio margine di miglioramento, in una regione dove è in continua crescita la domanda di mobilità collettiva e dove sempre più spesso, non solo il treno, ma anche il trasporto su gomma non riesce a dare risposta.

Spesso non abbiamo autobus sufficienti per garantire i servizi, spesso le condizioni di viaggio sono insopportabili.

Ci sono poi interventi che richiedono poche risorse, decisioni più politiche che tecniche, ma scomode da assumere per gli amministratori che guardano al consenso elettorale a breve termine.

Ne elenco alcuni a titolo esemplificativo:

- liberare le aree riservate al trasporto collettivo;
- rendere le fermate accessibili. Un autobus che non può accostarsi non solo rende difficoltose e pericolose le operazioni di carico e scarico, ma contribuisce a bloccare la normale circolazione;
- migliorare le informazioni sui servizi (es. paline intelligenti);
- coordinare l'attività di controllo e direzione del traffico dei vigili urbani spesso assente o inefficiente.
- chiudere i centri cittadini al traffico privato, collegarli con bus-navetta ecologici e restituire alle città la primaria funzione di luogo della vita e delle relazioni tra le persone.

Il riequilibrio a favore del trasporto pubblico si può fare, si può davvero migliorare la qualità e porre rimedio agli attuali disastri se, ogni volta che si assume una decisione, non ci si ferma davanti al primo gruppo di pressione che protesta.

Risorse: le risorse ormai ferme da molti anni, costituiscono un ostacolo per la realizzazione degli interventi richiesti a favore del Trasporto Pubblico Locale.

Se per dare risposte ad un rinnovo contrattuale bisogna istituire una tassa di scopo sulla benzina o non si vuole riconoscere un normale trattamento economico ai lavoratori del settore in malattia, si capisce che trovare risorse aggiuntive diventa difficile se non impossibile.

Dobbiamo convincerci tutti che:

- le risorse oggi destinate al settore non garantiscono un livello di qualità del servizio tale da spingere il cittadino a preferire il mezzo pubblico per i propri spostamenti;
- bisogna eliminare sprechi e sovrapposizioni. Spesso più vettori percorrono la stessa direttrice e in assenza dell'integrazione tariffaria non sono fruibili dagli utenti;
- è necessario destinare i proventi delle soste a pagamento a tempo nelle città per migliorare il trasporto pubblico;
- occorre defiscalizzare le spese di trasporto che le famiglie sostengono soprattutto per quelle meno abbienti.

Necessariamente le province, i comuni, le comunità montane devono prevedere nei loro bilanci risorse da destinare al trasporto collettivo.

Alla regione riconosciamo la positività del provvedimento atto a ridurre il numero dei componenti nei consigli di amministrazione delle società partecipate nonché dei relativi compensi.

Riteniamo altrettanto importante porre rimedio urgentemente al provvedimento approvato nella fase finale dell'ultima legislatura e che consente agli appartenenti di tutte le forze dell'ordine la gratuità dei viaggi.

Questo provvedimento sta creando seri problemi economici alle aziende del settore, cui vanno aggiunte le difficoltà dei lavoratori nell'adempimento del proprio lavoro.

Non è giustificabile in alcun modo che si possano **accordare e mantenere** privilegi in una regione in grande difficoltà e con tanti disoccupati e pensionati al minimo.

Inoltre chiediamo alla regione di intervenire sulla grave anomalia del finanziamento per decenni ad alcune aziende di contributi

chilometrici su ferro, quando in realtà il servizio viene espletato con autobus sostitutivi e quindi con costi notevolmente inferiori.

In questo modo si sono create condizioni di disparità tra le aziende del settore e si sono dissipate risorse necessarie per l'intero comparto dei trasporti.

La riforma: il processo di liberalizzazione avviato con il Decreto Legislativo 422/97, con il passaggio dal monopolio al mercato si sta realizzando in assenza di regole certe e con una carenza di risorse trasferite.

In un processo di cambiamento così importante si sono sommati ritardi, inadempienze, contraddizioni.

La scadenza del 31/12/2003 che doveva rappresentare il limite per la messa a gara dei servizi, è passata nel pieno conflitto normativo e con un rinvio al 31/12/2005.

In questo quadro incerto ogni regione si è mossa per proprio conto, alcune hanno concluso le gare, altre sono in leggero ritardo, altre lontano da questo traguardo.

Nessuna o quasi però ha colto l'obiettivo della riforma, spesso confermando l'esistente, senza individuare le criticità, senza eliminare sprechi e sovrapposizioni e senza migliorare l'offerta di mobilità.

Ora con il collegato all'ultima finanziaria, la scadenza è stata prorogata al 31/12/2006. Le regioni e gli enti locali avranno un anno di tempo per completare o effettuare l'affidamento tramite gara dei servizi, siano essi su autobus, tram metropolitane e treni locali e regionali.

Nella nostra regione dopo una fase di confronto e di concertazione alla fine del 1998, si è arrivati all'emanazione della legge regionale di recepimento, la 152/98 "norme per il trasporto pubblico locale".

Nel 2000, il cambio della maggioranza in regione ha comportato un'altra linea politica: quella del temporeggiamento e della dilazione non solo rinviando le gare ma non facendo tutti quei passaggi propedeutici della riforma.

L'onorevole De Laurentiis in un suo articolo pubblicato sulla stampa qualche giorno fa ha bacchettato la nostra regione, imputandole gravi ritardi nel processo di riforma ed invitandola a fare scelte coerenti. Peccato però che l'onorevole De Laurentiis non abbia tenuto conto nella sua valutazione, della maggioranza politica che ha governato questa regione negli ultimi anni e del fatto che l'allora assessore ai trasporti era ed è un suo compagno di partito.

Non crediamo sia possibile affidarsi alla politica dell'attendismo, è necessario che si lavori per mettere sulla strada giusta questo processo di cambiamento.

Bisogna intanto definire i **contratti di servizio** che non possono tener conto solo della migliore offerta economica ma anche e soprattutto prevedere il rispetto delle leggi e dei contratti, la qualità del servizio, la pulizia e l'età dei mezzi e che deve necessariamente definire gli organici da mettere a gara, quindi il costo del lavoro.

E poi chiediamo di modificare la legge regionale 152/98 per la parte che riguarda i bacini passando dai 10 previsti nella legge a uno per provincia, e quindi 4, le unità da mettere a gara.

Questo ci consentirà sicuramente di superare la frammentazione delle aziende recuperando sprechi e sovrapposizioni, avere aziende solide, competitive in grado di stare sul mercato, capaci di lavorare sulla riorganizzazione del lavoro senza incidere sui diritti dei lavoratori.

Punto focale dell'avvio della riforma è il **PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI**, non solo perché costituisce il passaggio indispensabile per l'avvio delle gare, ma anche perché consente di definire le risorse per i servizi minimi finanziati dalla regione e quelli aggiuntivi a carico delle amministrazioni locali.

Il lavoro prospettato nei mesi scorsi dalla regione propone come punti qualificanti un **nuovo servizio ferroviario regionale** e nei **servizi a lunga percorrenza** la strategia è quella di creare una rete integrata ferro – gomma per risolvere principalmente le criticità d'ingresso nell'area urbana della città di Roma.

Ed è questo uno dei problemi più urgenti da affrontare, per dare risposta alle migliaia di viaggiatori che ogni giorno raggiungono la capitale dalla nostra regione e che impiegano mediamente più di un'ora da Lunghezza alla stazione Tiburtina.

Decisione urgente da assumere vista anche la scelta del Comune Capitolino di delocalizzare gli autobus dal centro della città.

Decisione importante e delicata visto che queste linee rappresentano sicuramente per l'economia delle future aziende del nostro bacino un punto importante per quanto riguarda i ricavi, consentendo di poter garantire quei servizi nelle aree interne, deboli dal punto di vista dei viaggiatori trasportati e mantenere al trasporto collettivo la sua funzione sociale.

Noi della Filt Abruzzo insieme alla confederazione più volte abbiamo approfondito e discusso il Piano Regionale Integrato dei Trasporti e il Piano Triennale dei Servizi.

Di questi due importanti documenti programmatici condividiamo:

- il trasferimento di quote di trasporto merci su modalità alternative alla gomma;

- la proposta per un trasporto di persone intermodale gomma - ferro;
- L'assegnazione di un ruolo strategico al trasporto su ferro;
- La realizzazione di infrastrutture per migliorare l'accessibilità delle aree interne.

Vogliamo, invece approfondire e definire con la regione i seguenti aspetti:

- La disponibilità effettiva delle risorse per la realizzazione delle infrastrutture;
- Le diverse scadenze temporali tra l'effettuazione delle gare e la realizzazione delle infrastrutture necessarie per potenziare la rete, il materiale rotabile e la frequenza dei treni, per un trasporto intermodale.
- Le ripercussioni occupazionali derivanti dal nuovo servizio ferroviario metropolitano con la conseguente soppressione di 1 milione di Km su gomma e la rispondenza alla domanda di mobilità dei cittadini.

Sono tante quindi le cose da discutere e da fare, per offrire ai cittadini un trasporto pubblico migliore.

Ci vogliono decisioni politiche impegnative, si tratta di agire sugli equilibri esistenti, modificare abitudini, toccare interessi consolidati.

A otto mesi dall'insediamento della nuova maggioranza, crediamo sia necessario avviare un confronto vero con l'assessore ai trasporti, un confronto stringente sulle questioni prioritarie e porre nel contempo le premesse per qualificare gli impegni e le scelte programmatiche per il futuro.

Superare in un modo o nell'altro la grande discussione sullo spoil-system, la legge regionale per sostituire i vertici delle aziende partecipate dalla regione, una legge di difficile applicazione che sta generando tensioni tra i partiti e nei partiti. L'impressione che si ha è che ci si occupi più delle poltrone che dei lavoratori.

Noi al riguardo riportiamo le ultime righe della nostra **lettera aperta** inviata al presidente della regione in data 18 aprile 2005, subito dopo le elezioni e con la quale chiedevamo alla regione di:

Esercitare appieno il ruolo di controllo soprattutto nei confronti di quelle aziende private del trasporto pubblico locale che, pur finanziate per circa due terzi da soldi pubblici, si ostinano a non rispettare le leggi e i contratti.

Verificare se, nelle aziende pubbliche, i comportamenti assunti dai rispettivi organismi deliberanti abbiano prodotto qualità ed economicità nei servizi, monitorando e censurando le modifiche agli statuti aziendali deliberati a ridosso delle elezioni atte a salvaguardare e garantire i presidenti e i consiglieri di amministrazione in carica.

Intervenire con celerità sui quei vertici aziendali che nel corso di questi ultimi anni hanno svolto delle vere e proprie campagne elettorali, bloccando graduatorie di concorsi già definite, favorendo assunzioni senza alcuna selezione e garantendo carriere lampo all'interno delle aziende.

Oggi in più diciamo che l'intero settore e le aziende pubbliche in particolare hanno bisogno di certezze. In un senso o nell'altro bisogna decidere.

Negli ultimi quattro anni, tanto è stato il lavoro del sindacato dei trasporti, a tutti i livelli, a difesa dei diritti dei lavoratori, dei livelli occupazionali, dei rinnovi contrattuali e dei bienni economici.

Un percorso difficile, a volte carico di tensioni, ma che alla fine ha prodotto risultati positivi in tutti i settori.

Voglio ricordare solo gli ultimi:

19 settembre 2005 con l'accordo sul trattamento di malattia degli autoferrotranvieri si è ribadito il diritto dei lavoratori a un trattamento equo e giusto.

19 novembre 2005 accordo per il nuovo contratto degli appalti ferroviari, che prevede l'applicazione per tutti i lavoratori del settore del contratto dell'attività ferroviaria.

6 dicembre 2005 firmato il contratto unico del trasporto merci, spedizioni e logistica, dopo una lunghissima vertenza si è adottato un testo unico per più di venti associazioni datoriali del settore.

Risultati raggiunti dal sindacato nazionale grazie alla determinazione, coerenza, capacità e soprattutto grazie all'unità del sindacato confederale.

In Abruzzo i rapporti, sicuramente buoni, sono da rafforzare e migliorare, sarebbe sicuramente positivo stabilire un calendario di incontri periodici, avviare tra di noi una discussione costante, tante sono le cose che ci uniscono.

FILT, FIT, e Uiltrasporti rappresentano nella nostra realtà la quasi totalità dei lavoratori dei trasporti. Abbiamo l'obbligo di superare a volte vizi di primogenitura, nell'interesse dei tanti lavoratori che ci hanno delegato a rappresentarli.

Quando affrontiamo le problematiche congiuntamente, otteniamo quasi sempre risultati positivi.

Riteniamo necessario completare nella nostra regione le elezioni delle RSU e dei Responsabili dei Lavoratori per la Sicurezza e lavorare prioritariamente per estendere la contrattazione di secondo livello anche nelle piccole aziende.

La Filt Abruzzo arriva a questo congresso dopo quattro anni di lavoro intenso, riuscendo a superare una fase difficile, dove insieme alle tante difficoltà presenti nel lavoro quotidiano, abbiamo dovuto governare situazioni nuove e impreviste

- la costituzione del comprensorio di Pescara,
- il passaggio da una segreteria regionale a un esecutivo regionale.
- la sostituzione del segretario FILT di Chieti dopo il pensionamento del compagno Rocco Piccirelli
- le elezioni di due segretari generali intervallati da due periodi privi della relativa guida
- le poche disponibilità economiche che hanno limitato a volte la nostra attività, e non consentito la necessaria formazione per i nostri delegati, in primis i giovani.
- le agibilità sindacali spesso insufficienti che hanno richiesto molte volte ai compagni sacrifici del proprio tempo libero.

Oggi chiudiamo questa fase con un bilancio positivo che non era né facile, né scontato. Il rapporto con i lavoratori nostri iscritti è sicuramente migliorato, è aumentato il loro consenso al nostro lavoro, il numero delle adesioni al nostro sindacato è cresciuto in questo periodo di circa 200 unità.

Il merito è ascrivibile a tutti i compagni, alla loro passione e al loro attaccamento all'organizzazione, al loro lavoro difficile e di responsabilità, giorno per giorno, per permettere alla Filt di crescere e di continuare a svolgere il ruolo che gli è proprio: la difesa dei diritti di tutti i lavoratori.

Lo abbiamo detto tante volte in questi giorni, il congresso è un momento di democrazia e di discussione straordinario e questo congresso lo è in particolare perché coincide con il centenario della nostra organizzazione. Centenario che festeggeremo con tante iniziative che però non devono essere solo celebrative, ma capaci di trasmettere all'esterno, ai giovani, alle nuove generazioni

il valore delle lotte , dei sacrifici di tanti compagni per la conquista e la difesa dei diritti e delle tutele del mondo del lavoro.

Voglio concludere con il pensiero con cui Paolo Castellucci, segretario regionale della FILT fino a maggio 2004, ha chiuso il suo congresso della camera del lavoro di Pescara:

Care compagne, Cari compagni,
abbiamo dietro di noi cento anni di storia importante, che ci fa essere una grande organizzazione sociale, che non ha cambiato nome, simboli, valori.

Che ci fa essere radicati nella vita concreta delle persone che lavorano, che lottano, che sperano, che hanno dato le gambe, non solo la testa a questo lungo percorso.

Abbiamo dietro di noi un grande passato.

La sfida che abbiamo davanti è quella di costruire un futuro migliore, per la CGIL, per il Paese.

Buon Lavoro.

