

Care amiche ed amici delegati,

innanzitutto vi porgo il saluto ed il benvenuto al X° Congresso della Federazione Trasporti della Cisl Marche e vi ringrazio per la partecipazione.

Un saluto agli invitati, agli amici e compagni di Filt Cgil e Uiltrasporti.

La realtà che abbiamo dovuto affrontare in questi anni è stata caratterizzata da quelli che il Censis, nel Rapporto Annuale 2012, chiama “fenomeni enormi, per dimensione e complessità, fuori dalla nostra portata intellettuale e politica”, o “eventi estremi, quasi con caratteristiche di catastrofi naturali”, che di fatto hanno causato “una progressiva crisi della sovranità a tutti i livelli”....per cui “nessun soggetto politico e socio-economico si è rivelato più padrone della propria strategia d'azione, della propria operatività, del proprio stesso destino...”. Una realtà quindi tale da imporci “una radicale rottura di schema anche interpretativo, prima ancora che decisionale e operativo”.

La Crisi Globale

Non vorrei tediarvi con le fasi e le motivazioni della crisi neo liberista, ma un riepilogo sintetico delle cause che hanno determinato uno sconvolgimento globale nell'economia mondiale è necessario ed indispensabile per comprendere gli effetti sugli ambiti industriali che noi intercettiamo.

Nel 2007 si è aperta una parentesi che appare chiaro a tutti non finirà nel breve tempo.

Le ipotesi sulla fine di questo periodo si susseguono, ma per la maggioranza degli economisti questa crisi non avrà una fine, si è aperta una parentesi che non si chiuderà: questo perché c'erano e ci sono tendenze

globali epocali, ad es. lo spostamento dell'economia produttiva da ovest ad est, che da sole avrebbero potuto già cambiare il mondo; a questo si sono aggiunte la crisi dei subprime, la bolla immobiliare, etc. che hanno accelerato questa deriva.

Quello che appare certo è che non siamo, oggi, in grado di conoscere quale mondo avremo alla fine della crisi, ed è altrettanto certo che alla fine non ci troveremo di fronte più questa realtà, ma ne troveremo una completamente diversa, nuova.

Di ciò dobbiamo prendere atto velocemente, anche se questa considerazione può sembrare lapalissiana; il mondo sta cambiando, anzi è già cambiato.

Questa crisi del neoliberismo, secondo certi economisti, sta ponendo in evidenza tre contraddizioni;

- la prima: il risultato di trent'anni di neoliberismo ha portato ad una redistribuzione del reddito ad un livello di iniquità inaccettabile, sia eticamente che economicamente (l'1% della popolazione mondiale più ricca ha in mano il 40% della ricchezza) (altro esempio: il reddito del sig. Ferrero è uguale al PIL di uno Stato come lo Zambia); come si può facilmente intuire questo è anche un elemento di compressione dei consumi; insomma la questione distributiva è andata oltre ogni limite di sopportabilità;

la seconda ancora più grave: oggi non si riesce più a creare lavoro, non si riescono più a recuperare posti di lavoro persi con la crisi; (questo per la bassa crescita e paradossalmente per un incremento della produttività che non ha avuto come conseguenza una redistribuzione della ricchezza fra coloro che hanno partecipato alla produzione);

la terza: è che alla fine di questa crisi o se ne esce oppure si manda in crisi anche la democrazia.

Questa è una grande crisi economica provocata da una grande crisi finanziaria: o meglio è un'ampia contrazione, legata all'elevato debito in mano ai mercati finanziari.

La congiuntura mondiale fotografa questa situazione: oggi non c'è nessuna area che fa da locomotiva nel mondo; ad esempio in Italia, rispetto ai massimi del 2007 la nostra produzione industriale è in calo del 22%: la seconda industria manifatturiera europea è in fase di sbriciolamento; la Cina, ultimo salvagente della domanda globale, è in rallentamento, così come tutti i paesi del "Bric" (Brasile, Russia, India e Cina); gli Stati Uniti sono in lenta ripresa, ma molto più debole di quello che ci si aspettava, sebbene ci sia stata una forte immissione di liquidità (tramite stampa moneta); l'Europa fa da zavorra, e complessivamente è in fase di recessione (con la Germania nell'ultimo trimestre in forte rallentamento, con l'Olanda in una bolla immobiliare peggiore di quella americana, e con altri paesi come Grecia, Portogallo, Italia, ecc. in forte recessione).

Questa crisi finanziaria ha determinato in Europa politiche economiche recessive (ovvero per molto tempo sono state attivate solo azioni di contenimento del debito pubblico, ovvero contrazione della spesa) ed a queste si è aggiunto il problema delle diverse realtà economiche con produttività differenti non mediate dalla variabile del tasso di cambio fra le monete.

Per quanto riguarda poi l'Italia, dopo cinque manovre recessive, quest'anno il nostro PIL si assesterà ad un valore ipotizzato tra -1,8 ed il -2%; questo dato non sarebbe un dramma se non fossimo in una fase

congiunturale che tende al ribasso; se ipotizziamo infatti un PIL 2007 pari a 100, la situazione consolidata per il 2012 ha determinato un PIL al 93%, gli investimenti vanno all'86%, l'utilizzo degli impianti va al 69% e consumi vanno al 95%.

Secondo gli economisti stiamo perdendo più di quello che è stato perso nella crisi del '29.

Tanto è che i giovani non trovano occupazione e la prova è data proprio dal valore basso dell'utilizzazione degli impianti (-25%). Un'analisi sconvolgente che sta determinando una crisi occupazionale senza precedenti (oltre l'11% di disoccupazione: dato 2012).

Come uscirne: alcune idee

Gli elementi di positività però ci sono e su quelli ci dobbiamo appoggiare per riprendere in mano il futuro dei nostri figli.

Dopodiché abbiamo ancora una ricchezza costruita negli anni che ci permetterà di rialzarci (ad esempio abbiamo un buon tessuto industriale e nonostante tutto siamo ancora in Europa il secondo paese manifatturiero, etc).

Rimane, comunque, il dato che il paese è fermo dal '95 e che stiamo dilapidando la ricchezza (intesa come ricchezza patrimoniale) che abbiamo costruito in tanti anni; malgrado questo ci sarebbe ancora la possibilità di partecipare al gioco competitivo.

E' necessario uno scatto che deve coinvolgere soprattutto le nuove generazioni. Queste generazioni credevano di avere un futuro assicurato e quando si sono resi conto che le prospettive si facevano incerte, sono passati dall'essere apolitici ad antipolitici.

Ma la parte più difficile è la proposta, non la protesta (quanto questo sia vero lo notiamo ancora oggi analizzando l'attuale scenario politico). E per costruire è necessaria anche la preparazione. I Paesi che usciranno per primi dal tunnel sono quelli che avranno saputo investire in istruzione e formazione.

Ma oltre a questo che rappresenta sicuramente un elemento fondamentale, resta l'interrogativo di come si esca da un debito pubblico che ci sta soffocando (il costo medio del debito pubblico è pari al 4% e corrisponde a 70/80 MLD di euro all'anno)?

Certo non bastano solo queste valutazioni, ma serve anche prendere coscienza che il 10% della popolazione possiede il 45% della ricchezza del Paese (9000 MLD di euro il valore della ricchezza tra valori immobiliari e risparmio posseduto) e perciò va introdotto qualche meccanismo di redistribuzione.

Queste risorse liberate servirebbero per attivare la crescita o meglio una spesa qualitativa strutturale, per esempio, finalizzata :

- a far funzionare le scuole/la ricerca, la sanità, trasporti, servizi pubblici ;
- a fare tutto il possibile per aumentare il PIL , orientando il tutto ad uno sviluppo qualitativo ed intelligente (non serve la terza auto, ma serve l'auto ad idrogeno: economia di sostituzione) (non servono altre infrastrutture, ma serve farle funzionare in modo da costituire sistema integrato);

Oltre a valutare l'utilizzo e le modalità di reperimento delle risorse, c'è la necessità però di mettere in campo comportamenti virtuosi con un'azione comune e non più solo simbolica.

Un esempio è dato dalla facoltà che ogni cittadino ha di acquistare socialmente ed ambientalmente in maniera sostenibile; si tratta, come afferma qualche economista, di realizzare “il voto con il portafoglio”; ovvero acquistare prodotti socialmente compatibili.

Sarebbe in altre parole la capacità di conciliare la creazione di valore economico e sostenibilità del lavoro, la tutela ambientale con l’eliminazione dei rischi per la salute; un percorso virtuoso che avrà un effetto gratificante su chi mette in atto certi comportamenti, attivando al contempo anche una capacità di contagio non indifferente (anche le grandi aziende, infatti, comincerebbero ad assumere un comportamento imitativo quando capirebbero che c’è un interesse ad andare verso un determinato prodotto).

Occorre cioè creare le condizioni per un nuovo modello di sviluppo finalizzato ad aumentare, non i consumi in quanto tali, ma a migliorare la qualità della vita, incidendo non solo su chi produce ma maggiormente su chi vende istituendo delle regole ancor più restrittive.

Esempi di questo tipo, modelli virtuosi di comportamento, sono rintracciabili anche nell’ambito di azione della nostra Federazione: ad esempio l’abbandono del trasporto centrato sul mezzo privato, la protezione e riqualificazione ambientale, i servizi di raccolta differenziata e di recupero delle materie prime, ecc...

Anche qui: la mobilità, la gestione dei rifiuti e delle infrastrutture certamente non sono attività che possono essere lasciate nelle mani dell’individualismo economico (con i disastri che sono sotto gli occhi di tutti), ma non sono neanche solo un servizio da rendere semplicemente più efficiente con più concorrenza (sebbene sotto il controllo pubblico).

La mobilità ma anche la gestione dei rifiuti sono uno dei beni comuni che definiscono la cittadinanza.

Pensare di recuperare alla qualità ed alla bellezza le nostre città con i tecnicismi o con gli incentivi economici è illusorio; la sola strada possibile è quella di riaprire uno spazio pubblico in cui i cittadini possano tornare sovrani del proprio territorio e partecipare direttamente al ripensamento delle funzioni della mobilità e della gestione dei rifiuti.

In questo scenario l'iniziativa economica dell'Unione Europea è stata sino ad oggi basata su due pilastri fondamentali:

- l'innalzamento del mercato e della concorrenza a valori assoluti;
- la politica economica anti-inflattiva a carattere esclusivamente restrittivo.

Questo approccio risulta sempre più in forte contrasto con le oggettive potenzialità che una nuova iniziativa economica europea deve ormai rivestire:

- sotto il profilo interno: perché è proprio nella dimensione continentale che si potrebbe raggiungere quella che qualcuno definirebbe, "massa critica", necessaria per sostenere un modello di sviluppo che generi meno danni sociali, ambientali e sanitari;
- sotto il profilo esterno: perché l'Unione europea potrebbe fare di questo nuovo modello di sviluppo uno strumento per la ridefinizione delle relazioni internazionali, per rendere più equo a livello planetario l'accesso alle risorse e ridurre l'attuale tendenza verso il dominio di pochi.

Proprio a livello europeo potrebbe essere promosso un nuovo modello di sviluppo capace di combinare:

- ✓ la riconversione ed il rilancio dei settori industriali oggi in crisi,

- ✓ un'espansione delle attività nei settori che connotano la cittadinanza (recupero urbano, protezione ambientale, trasporti sostenibili, alimentazione e salute, gestione delle infrastrutture, istruzione e ricerca),
- ✓ la valorizzazione degli strumenti di incentivazione pubblica che sino ad oggi hanno provocato una dispersione massiccia di risorse nazionali e comunitarie.

In questo senso, l'impossibilità, in Italia ed in Europa, di realizzare politiche industriali selettive, che siano cioè in grado di promuovere lo sviluppo, finanziando ben individuate imprese e ben individuati prodotti o servizi, costituisce una grave limitazione.

La tecnocrazia di Bruxelles, nata col compito di creare il mercato europeo, ha alimentato, con massicce dosi di pensiero economico ortodosso, la propria ossessione per la concorrenza, dimenticandosi di tenere conto che, meno concorrenza oggi, può servire ad avere più sviluppo domani.

La situazione Politica

Certo, in Italia ha pesato anche un fattore aggiuntivo: una inadeguatezza dei governi che si sono succeduti in questi anni.

Però il "flash flood" della politica è arrivato; nel giro di poche ore il 26 febbraio 2013 si sono abbattute sull'Italia tonnellate di voti che hanno inondato i seggi elettorali e reso il paese difficilmente governabile; io dico che non c'è da gridare all'evento straordinario e nemmeno da prefigurare cambiamenti storici e tantomeno rivoluzioni civili; qui non si tratta della nascita dell'ennesima "repubblica"; si tratta semplicemente di prendere atto che la società civile non è più disposta ad accettare passivamente la melma di una superata dialettica, delle promesse, del "buon senso", delle "persone

perbene”.

Il momento “particolare” avrebbe richiesto una dose di coraggio aggiuntiva e straordinaria per affrontare quelle riforme che tutti chiedono a gran voce (alcune provengono niente meno che dall’Europa).

D'altronde questo Sindacato già prefigurava una simile evoluzione della storia contemporanea; quando la Cisl sosteneva fortemente la necessità di procedere immediatamente a realizzare i tagli della politica, la razionalizzazione dell'architettura costituzionale amministrativa/politica del paese con l'eliminazione delle province e con l'aggregazione dei comuni, la riforma fiscale e quella elettorale etc.

Mentre la confederazione argumentava sulla determinazione di ambiti territoriali ampi per la gestione della raccolta dei rifiuti, del Tpl, del gas, dell’acqua, incoraggiava la politica a ridurre i cda e concentrare le aziende pubbliche, richiamava continuamente il dramma dell’ emergenza lavoro, della necessità di politiche di sviluppo - internazionalizzazione delle aziende e si faceva espressione delle esigenze della gente “qualcuno”, invece, pensava di strappare consensi con le sole politiche di rigore.

Gli Investimenti e le Dotazione Infrastrutturali nella nostra Regione

Ma noi, come dicevamo, abbiamo l'obbligo di sollecitare la ripresa di una politica industriale selettiva.

E’ esattamente quello che oggi serve di più: attenzionare la dotazione infrastrutturale del paese che influisce sulla competitività dei territori, sulle strutture e sulla crescita del PIL.

Pertanto il tema delle infrastrutture resta un argomento di grande interesse, che permane, anche per la nostra Regione, in primo piano sia

quando l'enfasi è riposta sull'evoluzione di breve periodo dell'economia, sia in un'ottica di lungo periodo.

La natura di network delle infrastrutture diverse chiama in causa la questione del coordinamento, poiché nel caso della realizzazione di piattaforme logistiche deve accompagnarsi ad un'azione significativa volta al conseguimento di un adeguato posizionamento delle stesse in relazione alla rete nazionale ed internazionale.

E' pertanto necessario definire un modello di business, organizzativo e di gestione capace di valorizzare asset, al contempo promuovendo la qualificazione per esempio della domanda e dell'offerta di logistica sul nostro territorio.

Il modello potrà essere applicato anche al traffico passeggeri contribuendo a sviluppare la qualità dei servizi erogati e ad individuarne nuovi, in linea con le richieste aspettative dei clienti e nella logica di mercato e dei vettori utilizzatori nella gestione dei servizi delle infrastrutture marchigiane.

L'efficienza complessiva delle infrastrutture, quindi, influenza più sensibilmente la produttività dell'intero sistema economico, le scelte di localizzazione delle imprese sul territorio, la vita dei cittadini; la qualità delle infrastrutture riflette quella dei meccanismi istituzionali e di mercato.

Ecco perché, per la nostra Regione, è necessaria/o per il trasporto delle persone e delle merci:

- la certificazione del prolungamento del corridoio TEN-T Baltico Adriatico, secondo le ipotesi tracciate dalla Commissione Europea, che rappresenterebbe un obiettivo strategico perchè si

entrerebbe a far parte della spina dorsale della rete transeuropea di trasporto;

- il potenziamento ed ammodernamento dell'autostrada A14 con la realizzazione della terza corsia, il completamento del progetto "Quadrilatero Marche Umbria";
- il "Collegamento del Porto di Ancona alla grande viabilità", che, oltre a decongestionare l'accesso all'area portuale, consentirà una valorizzazione della portualità ed il potenziamento dei sistemi logistici integrati Porto-Interporto-Aeroporto;
- l'intervento relativo al "Nodo di Falconara", la cui realizzazione riveste carattere strategico per l'assetto ferroviario, garantendo l'interconnessione tra la linea "Orte-Falconara" e la linea Adriatica;
- il collegamento ferroviario della Darsena Marche del Porto di Ancona con la stazione Ferroviaria di Ancona ed il recupero dell'Ex-scalo Marotti, da destinare a terminal intermodale;
- il completamento delle opere del mare di difesa esterne e dei banchinamenti del porto di Ancona;
- l'elettrificazione della Ascoli – Porto D'Ascoli che permetterà un collegamento per il TPL su ferro più agevole ed efficace;
- l'auspicabile ammodernamento, attraverso minimi investimenti, dell'Aeroporto di Falconara che permetterebbe di poter usufruire di uno scalo con caratteristiche di sicurezza maggiormente elevate (con attestazione ad una categoria superiore, specie dopo la certificazione dell'aeroporto a rilevanza strategica nazionale sia per il trasporto merci che passeggeri).

Non minor rilievo hanno le dotazioni infrastrutturali /impiantistiche per il riuso, riciclo e trattamento dei rifiuti urbani che devono puntare all'innovazione (abbiamo nel nostro territorio impianti ambientalmente e tecnologicamente obsoleti, poco redditizi, che producono un prodotto di riciclo di bassa qualità), per aumentare la capacità di recupero dei materiali ed arrivare a zero conferimenti in discarica, per il recupero non solo ai fini energetici dei materiali di risulta e ad aumentare le quantità di materie inviate al riciclo; per raggiungere al più presto l'obiettivo, posto dalla legge, del 65% di differenziata.

Significativo, della ricerca di soluzioni tecnologicamente avanzate nel trattamento dei rifiuti solidi urbani indifferenziati, è il fatto che, al fine di ridurre le quantità di rifiuti solidi da destinare alla termovalorizzazione, alcune realtà stanno verificando il ricorso a impianti di selezione spinta, di separazione delle frazioni e di triturazione.

Si tratta di impianti avanzati sotto il profilo tecnologico, che usano le fibre ottiche, la pesatura e il soffio d'aria per distinguere e separare le parti di cartone da quelle di plastica e sono destinati a integrare il ciclo dei rifiuti solidi urbani.

Questa fattispecie riscontrata deve ancora una volta far riflettere sul fatto che la gestione dei rifiuti urbani deve ormai essere impostata e realizzata, esclusivamente, mediante una raccolta differenziata molto spinta, fatta a monte, per destinare a recupero le frazioni raccolte ovvero mediante lo smaltimento « certo » delle frazioni non differenziabili in impianti consolidati nella loro progettazione e realizzazione, quali impianti di incenerimento/termovalorizzazione e, solo in ultima istanza, discariche controllate.

Sulla base di quanto riscontrato la cosiddetta « filiera corta » nella gestione del rifiuto indifferenziato – basata quindi sulle sole fasi di raccolta/smaltimento – è l'unica garanzia sul piano tanto dell'efficacia della gestione, quanto sul piano delle migliori garanzie di legalità e trasparenza delle operazioni eseguite.

Trasporto delle merci e delle persone

Nell'attuale contesto economico anche l'efficienza operativa guida la crescita e perciò per valorizzare il settore dei trasporti, della logistica e dei servizi nella nostra Regione, questi vanno analizzati ed eventualmente riformati.

Emblematica è la situazione nel porto di Ancona, dove si rischia di essere "traghettati" da un gestione monopolistica e concessionaria all'altra; i burocratismi interni ed esterni poi sembrano frenare uno sviluppo armonico e coerente con la velocità di cambiamento dei mercati (crescita del traffico container +19%). Le opportunità andrebbero invece colte e così pure andrebbero affievolite le resistenze conservatrici ai cambiamenti che sembrano prevalere sulla logica necessità; con la chiusura della Raffineria Api il porto subirà un ridimensionamento operativo (per il 2013 si prevede un calo potenziale del 50% del traffico merci liquide complessivo, in attesa che venga completata la conversione dell'impianto) considerevole e, se non si innescheranno capacità manageriali adeguate, il porto si ridurrà ad essere meramente "la banchina per un mercato a carattere locale", perciò limitato e non coerente con il circuito strategico in cui oggi viene inserito.

Altri settori – come l'autotrasporto di merci – sono caratterizzati da una tale parcellizzazione imprenditoriale (sono 4.376 le imprese attualmente attive nelle Marche nel settore dell'autotrasporto e della logistica, rispetto al 2011 il calo è dell'1,66%), che rende impossibile qualsiasi strategia di crescita.

La struttura dimensionale dell'autotrasporto regionale riflette la caratterizzazione dominante di piccole imprese del nostro Paese ed evidenzia pertanto un numero elevatissimo di padroncini (operatori individuali con un solo mezzo) e poche grandi flotte, che possono offrire maggiore efficienza organizzativa e nuovi sistemi di gestione dei carichi.

Nel settore ferroviario si riescano ad impostare strategie puramente difensive. Paradossalmente per il management FS il risanamento passa attraverso la diminuzione dei servizi di manutenzione rotabili e infrastrutture, sia dei servizi di lunga percorrenza che del trasporto locale, la delocalizzazione dei centri direzionali, di riduzione dei servizi accessori dati in appalto e di rallentamento nella infrastrutturazione (necessario l'adeguamento e l'implementazione della rete ferroviaria per ottenere quei vantaggi competitivi legati alla velocizzazione della linea).

A sua volta l'Anas, accantonata l'idea deleteria di una riforma mirata alla regionalizzazione sta finalmente rivalutando le attività di esercizio nelle Direzioni Compartimentali rafforzandone la centralità e cercando di rendere più efficace ed efficiente il servizio per l'utenza.

L'aeroporto, dopo l'acquisizione certificata di un ruolo strategico nazionale, sembra impantanato in una crisi finanziaria che ne limita lo sviluppo sia nel segmento del trasporto passeggeri (acquisizione di altre rotte) che nell'ambito del trasporto merci con l'eventuale possibilità di creare un hub postale.

Risultato: un Paese ad elevata vocazione all'export ed al turismo, sempre più carente nell'offerta di mobilità e trasporto.

I problemi, aggravati dall'attuale crisi, ci sono e sono seri.

Quali risposte sono finora venute dalla politica e da larga parte dell'ambientalismo? Nient'altro che importare la concorrenza ed i suoi "benefici" (e quindi: gare, privatizzazioni, "spezzatini" vari).

Resta da spiegare perché mercati liberalizzati, servizi locali messi a gara, aumento dei pedaggi dovrebbero realizzare una riduzione dei danni provocati del trasporto.

Per farlo bisogna infatti credere ad una doppia favola: che un fenomeno complesso come la mobilità sia un mercato, e – di nuovo – che in questo supposto mercato sia sufficiente che i prezzi coprano tutti i costi (anche quelli ambientali, sanitari, ecc.) perché si arrivi ad un uso efficiente delle risorse (nel presupposto che, in questa visione, l'ambiente, la salute e il paesaggio siano monetizzabili).

Ma appunto di favole si tratta.

Se si vuole ridurre drasticamente l'effetto negativo del trasporto sulla nostra vita e su quella dell'ambiente in cui viviamo è necessario mettere mano ad un processo di trasformazione radicale nel modo in cui il trasporto è oggi prodotto e consumato.

Primo imputato alla sbarra è l'autoproduzione (altri direbbero uso del mezzo privato), dal momento che la maggior parte degli spostamenti di persone avviene con auto e moto di proprietà. Qui la crisi attuale paradossalmente ha segnato un labile elemento positivo, indirizzando le persone ad utilizzare maggiormente il servizio pubblico.

Ma non bisogna esaltarsi, perché un buon sistema di trasporto urbano collettivo (oggi nella nostra Regione penalizzato da tagli di KM/servizi che dal 2010 hanno raggiunto la riguardevole quota dell'8%), affiancato da forme evolute di trasporto individuale come il servizio a chiamata, costerebbe

sicuramente meno a ciascuno di noi, creerebbe meno traffico e inquinamento, restituirebbe le città ad usi più appropriati che non siano solo la sosta e la circolazione di veicoli.

Lo stesso vale per le merci; seppure oggi questo comparto risulta quello più aggredito dall'attuale crisi economica, non va dimenticato come il trasporto collettivo delle merci operato da più soggetti riduce i costi vivi e consente, ad imprese che singolarmente non avrebbero potuto permetterselo, l'uso di trasporti marittimi e ferroviari, meno inquinanti e meno congestionanti di quello stradale.

Quanti soldi servono per gestire una politica siffatta? Tanti.

Del resto taluni hanno, di recente, sottolineato quanto sia preferibile un piano pubblico (gestito a livello europeo e finanziato con un volume di risorse dello stesso ordine di grandezza di quelli che normalmente si stanziavano per le infrastrutture) finalizzato però ad aumentare direttamente la capacità di spesa delle famiglie e delle imprese.

Non si capisce, però, perché quest'operazione non possa essere mantenuta all'interno del settore dei trasporti, dove certamente è necessario elevare il livello di innovazione organizzativa e tecnologica:

- per ridurre il ricorso all'autoproduzione del trasporto e favorire il ricorso a sistemi di trasporto meno costosi;
- per limitare l'impatto negativo che i trasporti hanno sulla salute, sull'ambiente e sulla qualità del tessuto urbano ed extra-urbano; grazie, non solo alle innovazioni tecnologiche nei sistemi di propulsione, ma anche e soprattutto alle innovazioni organizzative, tutte in grado di ridurre i cosiddetti "costi esterni" per unità di trasporto.

Occorre quindi:

1. Potenziare il Trasporto Pubblico Locale tradizionale.

(I sistemi tradizionali di TPL, urbano ed extra-urbano, costituiscono l'elemento portante di una strategia di contrasto alla diffusione dei mezzi di trasporto di proprietà. Nel TPL devono essere inoltre potenziate le caratteristiche qualitative fondamentali: aumento della capillarità delle reti, incremento delle frequenze, aumento della velocità commerciale, mentre importante è anche intervenire sugli aspetti organizzativi e tecnologici, migliorando i termini dell'integrazione - gomma-ferro, degli orari, delle infrastrutture, delle tariffe, delle informazioni - e riducendo l'impatto ambientale dei mezzi. Servono dunque più autobus - ecologici -, ma non solo: servono anche più corsie preferenziali, adeguamento delle reti su ferro. Più in generale, serve una grande campagna di ripianamento e di rilancio dei sistemi del trasporto pubblico locale e la consapevolezza importante di svolgere un servizio essenziale per la collettività).

2. Razionalizzare la logistica urbana.

(Una parte consistente della mobilità urbana - e dei suoi effetti negativi - dipende direttamente dalle attività di distribuzione finale delle merci. Camion e furgoni - comunemente di proprietà delle stesse imprese commerciali e con standard ecologici certamente più bassi dei TIR autostradali - contribuiscono ad aggravare la circolazione e la sosta, di solito con coefficienti di carico scandalosamente bassi. La riorganizzazione radicale della distribuzione urbana delle merci - coinvolgendo amministrazioni locali, imprese commerciali e imprese di logistica e di trasporto - è la soluzione che consentirebbe contemporaneamente di migliorare l'efficienza economica - grazie ad un

maggior riempimento dei mezzi - ed ambientale - grazie all'introduzione di flotte di mezzi a metano o elettrici-).

3. Industrializzare il trasporto merci

(Fatto salvo l'attuale stato di crisi: fino ad oggi circa il 60% dei flussi internazionali di merci e circa il 90% di quelli nazionali sono garantiti dal trasporto stradale. Si tratta di percentuali eccessive, per l'impatto che questa modalità ha in termini ambientali e in termini economici. E' dunque condivisa la necessità di aumentare il ricorso ad altre forme di trasporto. Anche in questo caso però l'operazione è molto più facile a dirsi che a farsi; non si tratta, infatti, di organizzare l'apparentemente banale passaggio "dalla strada alla rotaia", ma di riprogettare i processi del trasporto e della logistica - con effetti che si riflettono sino alla produzione e alla commercializzazione - e di creare le condizioni trasportistiche favorevoli all'uso della ferrovia e del mare, per riservare al trasporto stradale il ruolo che gli è proprio. Anche in questo caso dunque servono capacità imprenditoriali e manageriali - in larga parte già esistenti sul mercato -, ma serve soprattutto un cambiamento radicale nell'organizzazione della domanda di trasporto. Dovrà essere quindi attuato un processo innovativo, che richiederà i suoi tempi e le sue risorse, ma può avere effetti benefici in termini sia economici che ambientali - il trasporto integrato e multimodale costa di meno e inquina di meno-).

Un intervento di politica industriale centrato sulle linee appena esposte richiede sicuramente l'attivazione di tutta la gamma degli strumenti a disposizione: introduzione di nuove norme, fissazione di standard o divieti, interventi pubblici diretti alla produzione dei servizi, attivazione di poste in entrata e in uscita dei bilanci pubblici.

La CISL

In una fase comunque così impegnativa e complicata, diventa sempre più centrale il ruolo del Sindacato che, avendo superato da tempo vecchi archetipi ideologici, che lo vedevano estraneo, se non antagonista, all'andamento economico delle imprese, con la scelta di introdurre la concertazione come strumento per comporre le controversie e raggiungere obiettivi condivisi, deve attualmente confrontarsi con una mutata condizione generale, che sta penalizzando fortemente l'occupazione e cercare di ricondurre all'attenzione della politica la centralità del lavoro e la giusta remunerazione del medesimo.

Non giova, per superare le difficoltà fin qui elencate, che il Sindacato sia diviso, va sicuramente recuperata e promossa, seppur nella distinzione delle varie identità e, senza alcuno sconto ai propri principi fondativi, un'azione la più unitaria possibile.

La Cisl nasce negli anni '50 dalla necessità interpretata da Giulio Pastore di costituire un Sindacato assolutamente autonomo dai partiti ed in questo solco tracciato è opportuno proseguire senza tentennamenti, resistendo a qualsiasi ammiccamento.

La Fit Cisl ha percorso un lungo cammino dalla data della sua fondazione ma le trasformazioni operate finora non esauriscono l'esigenza di adattamento che il mutato contesto nel quale operiamo ci richiede.

Questa tornata congressuale si caratterizza sul territorio con la conferma del mantenimento della capillarità della Fit Cisl su tutto il territorio regionale attraverso l'istituzione di Presidi territoriali in sinergia con la razionalizzazione delle strutture della Cisl.

La Cisl fa bene a procedere a razionalizzazioni, noi facciamo bene a rimanere nelle aziende che, ovviamente, sono ovunque.

Abbiamo accentrato l'amministrazione e amplificato l'azione contrattuale territoriale incardinata con quella politica regionale.

Questa ostinazione sulla capillarità era dovuta alla richiamata esigenza di avvicinare i delegati al livello politico; lo è di più oggi perché sono tempi eccezionali e serve un'organizzazione in grado di rispondere velocemente e con continuità.

Le strutture sul territorio devono dedicare la loro quotidianità all'azione sindacale senza distrazioni o dispersioni per attività orizzontali che è giusto siano concentrate a livello regionale.

Il 13 settembre 2012 a Reggio Calabria la Fit Cisl ha condiviso un Patto Federativo con altre due categorie, la Flaei Cisl e la Fistel Cisl.

Il perché di questo apparentamento è da ricercare nella matrice comune dei servizi a rete che esiste nel DNA di ognuna delle tre categorie, pur avendo esse all'interno aggregate tante realtà contrattuali che hanno avuto storie diverse.

Lo sviluppo di sinergie e la messa a fattor comune di conoscenze, buone pratiche, esperienze contrattuali e della bilateralità, esperienze organizzative, dell'informazione, della formazione, delle politiche del proselitismo, della convegnistica e di mille altre esperienze dovrà rappresentare l'inizio di una nuova prospettiva tesa ad un processo di vero e proprio accorpamento che nel tempo di un mandato congressuale possa vedere realizzato il suo primo stadio.

Sarà un processo impegnativo sicuramente, denso anche di problematiche complesse da risolvere, ma sarà un processo del quale ci dobbiamo sentire pienamente partecipi come fondatori di una nuova realtà molto importante nel panorama della Cisl e del mondo del lavoro italiano.

La futura attività delle tre federazioni si dispiega nel cuore pulsante dell'economia nazionale ed europea.

Le reti secondo la UE genereranno nel prossimo decennio almeno 500 miliardi di euro di investimenti.

L'ambizione del nostro sindacato deve essere quella di creare un sistema di relazioni industriali integrate, si pensi ad esempio alle Multiutility, ove già operiamo fianco a fianco per energia e ambiente. Si apre una ricchezza di opportunità e l'occasione per essere soggetto unico di interessi in grado di assumere un ruolo significativo in un contesto economico di assoluto rilievo.

Un'esperienza pilota capace di arricchire e sviluppare le prerogative di ogni singola struttura delle attuali tre federazioni.

Fit - Fistel e Flaei hanno già avviato gruppi di lavoro comuni che dovranno sviluppare la loro azione durante la fase congressuale.

Inoltre si dovrà dar vita, subito dopo i congressi, a coordinamenti strutturati tra le Federazioni, nelle aree di interesse comuni a livelli regionali e territoriali. Ciò è funzionale anche a nuovi progetti di proselitismo in ambiti sino ad oggi poco presidiati.

Ma arriviamo a noi: oggi celebriamo un Congresso che deve riposizionare la nostra organizzazione rispetto alle mutate condizioni che negli ultimi quattro anni si sono determinate nel mondo del lavoro e nella sua rappresentanza. Stiamo, infatti, verificando come in settori maturi di controllo pubblico indiretto come, ad esempio, ferrovieri ed autoferrotranvieri e parte dell'ambiente, si sia attenuata la richiesta di sindacato dando per scontato l'immutabilità di tutte le garanzie sul lavoro e sul contratto; questo per non aver acquisito totalmente la consapevolezza della crisi e del cambiamento in atto.

A fronte di ciò in altri settori, in cui ci siamo cimentati in maniera più intensa in tempi più recenti, vedi logistica ed autotrasporto, stiamo assistendo a fenomeni di sfruttamento che rasentano l'inumanità nei confronti di

lavoratori perlopiù extracomunitari e considerati di minori diritti, dove si evidenziano grandi difficoltà nella tutela e nel rapporto con le imprese.

Questa è una condizione frustrante che assorbe quotidianamente risorse e presenza sindacale ben più che in altri ambiti.

La nostra Federazione, che rappresenta una realtà minore di quella di altre regioni, è comunque coinvolta nelle stesse specificità e non può che essere gestita, per le poche risorse umane disponibili, con competenze interdisciplinari e con disponibilità trasversali, realizzando concretamente il superamento di appartenenza settoriale.

Nonostante ciò, pur nelle condizioni descritte la Fit Cisl Marche ha incrementato negli ultimi 4 anni e nella situazione di crisi generale i propri iscritti del 9% per merito dell'attività svolta dai responsabili territoriali, dai vari riferimenti di area contrattuale e da tutti gli attivisti e, non ultima, dalla stessa segreteria regionale in un discorso di solidarietà e fungibilità di funzioni.

Speriamo, per il futuro, di poter continuare in tal senso, con un rinnovato spirito di collaborazione e uno sforzo per reclutare nuove leve alla nostra organizzazione e garantire una continuità all'interno della stessa.

A questo punto ritengo doveroso un ringraziamento finale a tutti Voi per la pazienza che avete avuto nel seguire questa esposizione sicuramente non esaustiva di tutte le problematiche, per le quali rimando agli approfondimenti del dibattito.