

X CONGRESSO FIT CISL VENETO

**Relazione Gaetano ANTONELLO
Segretario Generale**

Castelnuovo del Garda 18 marzo 2013

1. La crisi economica e politica: il ruolo del Sindacato

Dobbiamo innanzitutto premettere da subito che per tutto il 2013 e probabilmente anche nei prossimi anni la crisi non finirà. Il rallentamento consistente della domanda aggregata nell'area dei Paesi dell'U.E. si associa però, nel caso italiano, a limiti strutturali e vizi antichi: da quindici anni la nostra produttività è inferiore alla media europea, che è la più bassa delle grandi zone economiche globali, la pressione fiscale e il debito pubblico sono aumentati, la domanda interna è ai minimi storici.

Una delle componenti fondamentali dell'aumento del debito pubblico, oltre alla fase recessiva con conseguente diminuzione del P.I.L., è costituito dalla pesantezza, inefficienza e costo della nostra struttura amministrativa e politica, che si è modellata su un "contratto recessivo", un obbligo costitutivo a soggiacere alle logiche di corporazioni e piccoli monopoli localistici.

Non vogliamo appuntarci inutili medaglie al petto, ma non possiamo nemmeno tacere che la Cisl, già da anni ha messo in guardia tutti i soggetti istituzionali dall'impossibilità di continuare su questa strada (un solo esempio: l'abolizione delle Province) e dalla necessità di liberare risorse per diminuire il costo del lavoro e "appesantire" le buste paga dei lavoratori. Purtroppo chi doveva ascoltare è rimasto colpevolmente inerte e i risultati delle ultime elezioni politiche non possono cogliere di sorpresa chi, come noi, è costantemente a contatto con la realtà sociale e produttiva del Paese, specialmente nel nostro "Nord-est".

2. Le relazioni industriali e le relazioni istituzionali: una convergenza di responsabilità

Non possiamo non rilevare che la FIT Cisl, in virtù della sua capillare ramificazione nei più importanti e significativi luoghi di lavoro, è un soggetto che dispone di una forte delega da parte dei lavoratori. Ma non siamo ancora soddisfatti, perché il modello delle relazioni industriali viene assecondato su linee settorializzate, su segmenti troppo piccoli, in dimensioni locali; insomma stiamo bene dentro le aziende, ma non riusciamo a dare respiro a una rappresentanza che punti ad una effettiva integrazione del sistema dei trasporti, da intendersi in un'accezione quantitativamente e qualitativamente dimensionata a livello interprovinciale e/o regionale.

Puntiamo su relazioni sindacali fortemente partecipative da parte dei lavoratori, ma questo non deve rappresentare un alibi per inseguire particolarismi o localismi. Come nella migliore tradizione del nostro sindacalismo, dobbiamo coniugare una presenza vivace a livello aziendale con il perseguimento di finalità più ampie e lungimiranti, miranti all'aggregazione ed alla crescita dei molteplici operatori che presidiano i servizi a rete.

Questo obiettivo di lungo respiro può diventare realisticamente perseguibile se tutti gli attori coinvolti ne siano persuasi e soprattutto se il decisore politico-istituzionale sia disponibile a un confronto stabile sulle forme di programmazione dell'affidamento dei servizi. Siamo indietro rispetto ad altre realtà simili alla nostra, ma c'è ancora tempo per invertire la rotta. La liberalizzazione dei servizi pubblici a rilevanza economica quali il trasporto pubblico locale e

la raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani non costituisce per la Fit Cisl un tabù, ma nemmeno un assioma indiscutibile cui inchinarsi senza se e senza ma. La recente sentenza della Corte Costituzionale ha giustamente ripristinato l'esito del referendum del giugno del 2011, stravolto da un Legislatore sordo alla volontà popolare, fintamente europeista e troppo incline ad assecondare le mire di certi poteri forti. Le liberalizzazioni di tali mercati sono finalmente tornate ad essere una facoltà, da perseguire a scelta dei decisori politici-istituzionali quando effettivamente rispondenti a criteri di interesse pubblico, e non un obbligo da perseguire a tutti i costi.

La situazione normativa di tale settore è tornata così ad essere corrispondente a quella vigente nell'Unione Europea, a differenza di quello che ci volevano far credere. Il modello privatistico, nel settore dei servizi pubblici a rilevanza economica, non v'è certamente demonizzato, ma neanche osannato e proposto come unico rimedio alle indiscutibili inefficienze del sistema, pena il rischio di "buttar via il bambino con l'acqua sporca"...

3. Il Veneto nei grandi Corridoi europei e la trasformazione delle istituzioni di governo del territorio (aree metropolitane, federazione dei Comuni, aree vaste di montagna e di pianura)

Il Veneto ha accentuato i suoi processi di cambiamento a causa della crisi. Il primato della manifattura e dei distretti industriali di piccola impresa, delle reti corte di prossimità non è più efficace e vitale come qualche anno fa. Oggi il territorio sta mutando velocemente. Le imprese si muovono nell'ambiente con una libertà assoluta, spostando all'estero le loro catene di fornitura. Ora cominciano anche a valutare convenienze localizzative per le funzioni superiori, vedi la polemica sulla fuga in Carinzia.

Quale rischio ci segnala questa delocalizzazione minacciata e a volte realizzata? Che uno dei fattori di successo del modello veneto, l'efficienza del territorio a servizio dell'impresa, come base per i cosiddetti rendimenti esterni, non è più tale. Perdiamo produttività dentro le aziende, ma soprattutto fuori, per l'inadeguatezza delle reti e dei servizi. Anche le famiglie, i cittadini, le utenze civili soffrono di questa inefficienza, per il continuo aggravio delle tariffe a compensazione di un'organizzazione troppo frammentata, di scarse economie di scala, di investimenti tecnologici troppo costosi, di una scarsa integrazione del territorio.

Oggi lo sviluppo, lo sostiene a ragione l'Unione Europea, è basato sui territori e il loro funzionamento è fortemente influenzato dall'efficienza delle reti e dei servizi. Per questo operiamo in un settore – quello delle reti – che è e sarà sempre più strategico. Il Veneto dei mille campanili non c'è più, al suo posto stanno prendendo forma delle aree metropolitane, dei corridoi di connessione che sono indispensabili per evitare la marginalità delle zone meno urbanizzate.

Di conseguenza le reti servono sia ai sistemi più evoluti, come le aree metropolitane, quali sono Venezia, anche dal punto di vista istituzionale, Verona e Padova in attesa di riconoscimento; sia ai sistemi meno integrati, per connetterli sia ai grandi corridoi infrastrutturali, che ai bacini metropolitani. Oggi una realtà è definita metropolitana sia perché ci vive molta gente, sia perché è attrattiva di un forte pendolarismo in entrata per ragioni di lavoro, di studio, di servizi e di tempo libero. Si tenga conto di questo: tre quarti dei veneti

abitano in una realtà di campagna urbanizzata, ma questo accentua il bisogno di reti di collegamento veloce e di servizi efficienti, non lo diminuisce.

Per questa evoluzione in termini di aree metropolitane, di integrazione attraverso i collegamenti e i servizi, la frammentazione delle reti è un vincolo alla crescita e una limitazione alle opportunità dei cittadini. Per questo motivo la FIT Cisl del Veneto ha impostato l'azione di questi anni tentando di realizzare un equilibrio sempre maggiore tra il miglioramento qualitativo dei servizi erogati alla cittadinanza e la crescita professionale in termini di tutela, di sicurezza e di formazione dei lavoratori che quei servizi li erogano. In quest'ottica, tale obiettivo necessita di un quadro istituzionale e normativo coerente, di una logica industriale nelle società di servizio, le c.d. "multi utility", conseguente, la cui geografia societaria non a caso sta velocemente mutando in termini dimensionali.

Il Nostro Sindacato vuole essere un protagonista attento dei modi in cui avviene questo cambiamento, consapevole che non è più proponibile un modello basato sul localismo, sulle assunzioni di natura clientelare e sulla micro-corporativizzazione delle relazioni sindacali. Questo modello non è più sostenibile e, soprattutto, non è più efficace.

Dobbiamo favorire la specializzazione, l'integrazione a sistema, la logica delle economie di scala e la centralità del cittadino in un quadro di sostenibilità economico-finanziaria, gestionale e ambientale. Vediamo come questo cambiamento interessa i nostri settori.

4. TPL: il diritto alla mobilità dei cittadini, la sostenibilità e la riforma dell'offerta

In occasione del convegno "Un progetto per una mobilità sostenibile" da noi promosso ed organizzato, svoltosi l'8 maggio 2012 a Venezia, avevamo tentato di lanciare dei segnali e, soprattutto, avevamo fatto proposte concrete e perseguibili. I fatti ci stanno dando ragione e questo rende i ritardi del decisore politico-istituzionale ancora più gravi. Sappiamo tutti che le risorse destinate a compensare i deficit gestionali stanno diminuendo, come pure sappiamo che l'orientamento ormai prevalente sia a livello comunitario che statale, consiste nell'aumentare l'efficienza e diminuire i costi attraverso la concorrenza e, quindi, l'**indizione** di gare aperte, che rendano il servizio davvero contendibile.

Ma siamo altresì convinti che la domanda di TPL in Italia e in Veneto sta aumentando in modo consistente; i soggetti che la esprimono non sono più solo i due segmenti tradizionali dell'utenza, ovvero studenti e immigrati, ma anche altre categorie di cittadini, vuoi per il costo della benzina, vuoi per la maggiore consapevolezza ambientale, rinunciano all'automobile e si rivolgono al trasporto pubblico. In una realtà a noi vicina, il Comune di Brescia, è stata recentemente inaugurata la metropolitana leggera e la risposta di tutta la cittadinanza è stata di gran lunga superiore alle attese, a dimostrazione che, se il servizio offerto è efficiente e confortevole, la gente ne usufruisce volentieri e senza bisogno di incentivi di sorta.

Siamo pertanto a proporre un deciso cambio di rotta in un settore che si è assestato con una certa pigrizia su modalità gestionali ed operative vecchie ed obsolete. Il problema non è solo l'abuso degli affidamenti c.d. "in house", ma il fatto che questo sistema è troppo ingessato per poter affrontare in modo attivo e non solo difensivo i tagli del finanziamento pubblico.

Tra pubbliche e private, urbane ed extraurbane, sono ben 36 le Società che in Veneto gestiscono il trasporto pubblico locale su gomma. Alcune di queste Società hanno anche raggiunto un buon grado di organizzazione e di efficienza, con il contributo essenziale dei lavoratori che hanno assicurato una decisa flessibilità a costo calmierato, con risultati economici di tutto rispetto, in particolar modo sul fronte dei ricavi di biglietteria.

Tuttavia, a fronte di questa situazione, dopo l'emanazione dell' art. 25 della L. n. 27 del 24/03/2012, noi assistiamo al fatto che alcune Regioni, soprattutto del Nord, si sono attivate: alcune elaborando ex novo le leggi sulla mobilità, come la Lombardia e l' Emilia Romagna, altre programmando gare uniche di standard europeo per la gestione coordinata delle reti, come la Toscana e il Friuli Venezia Giulia. In tutti questi casi la scelta dell' opzione aperta, concorrenziale, è finalizzata a risparmiare risorse e aumentare gli incassi per destinarli agli investimenti.

Ebbene, noi pensiamo che il Veneto, la Regione Veneto, non può più stare ferma al suo frazionamento e la mancanza di sinergia tra trasporti stradali, ferroviari, l' integrazione informatica, tariffaria e organizzativa.

Ricordo in estrema sintesi i punti base della nostra proposta in merito, enunciata nel Convegno sopra ricordato, lasciata ancora senza risposte convincenti da parte della Regione Veneto:

- **Istituire tre ambiti 1. Pa.Tre.Ve. 2. Verona Adige Garda e Polesine Occidentale, 3. Centro e Pedemontana veneta) nei quali assegnare tramite gare aperte il servizio a un solo gestore per ambito:** si tratta di tre bacini che corrispondono credibilmente a delimitazioni territoriali fortemente interessate dai cambiamenti di questi anni e, quindi, rappresentano le dinamiche reali della domanda di mobilità dei cittadini veneti;
- **Integrare l' intermodalità tra ferro e gomma:** invociamo che la Regione Veneto d' intesa con RFI e con le società di gestione del TPL, sperimentino nelle fasce di punta il coordinamento dei mezzi presso le stazioni ferroviarie eliminando gli attuali doppioni a favore di una stretta complementarietà delle corse.
- **Unificare titoli di viaggio e tariffe, coordinare orari e interscambi:** dobbiamo quanto prima approdare a una carta unica di mobilità per tutta la Regione Veneto.
- **L' organizzazione dei servizi nelle aree o fasce a domanda debole:** nei bandi di gara si deve poter prevedere una notevole flessibilità organizzativa per poter ricorrere nelle aree a domanda debole, come la montagna o le aree marginali o poco urbanizzate di pianura, dei servizi a chiamata, che siano espletati dai taxi o dai mezzi di scuola bus soprattutto nelle fasce orarie di "bassa".
- **Industrializzare i servizi di TPL in base ai parametri comunitari:** per ricevere i finanziamenti europei, il TPL è sempre più vincolato alla corrispondenza con i parametri di sostenibilità ambientale, di intermodalità dei diversi tipi di trasporto e di

integrazione metropolitana di aree urbane ed extraurbane. Con le soluzioni qui prospettate si rafforzerebbe l'accesso a questi fondamentali finanziamenti.

Vorrei evidenziare nuovamente come, la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico del Veneto, nei termini di maggior efficienza, qualità e sostenibilità economico-finanziaria, richieda un concorso stretto di tutti gli Attori in campo: Regione, Comuni, Società ferroviarie, Società di trasporto su gomma, che spesso non si parlano e vanno ognuno per conto suo. Come FIT Cisl ci siamo ostinatamente posti l'obiettivo di realizzare un dialogo plurale ma teso a raggiungere obiettivi condivisi. Da questo punto di vista possiamo e dobbiamo organizzare meglio il ruolo dei cittadini-utenti al fine di farli entrare a pieno titolo nel ruolo di soggetti coinvolti nelle scelte che li riguardano.

5. La nuova frontiera dei rifiuti: lo smaltimento differenziato ad alto recupero energetico

Un altro servizio a rete strategico per la vita sociale è quello della raccolta e smaltimento dei rifiuti. In Italia non siamo ancora riusciti ad imboccare una strada di modernizzazione. Anche il ritorno dalla tariffa a servizio alla tassa, (dalla T.I.A. alla TARES) non è un buon segno, rappresenta il passaggio da una logica industriale a una amministrativa. La direttiva europea impone oggi di misurare il quantitativo che non va a discarica per determinare la virtuosità dello smaltimento differenziato. Da noi si conteggia ancora solo la quota di raccolta differenziata, dimenticandosi poi di verificare che quanto è stato differenziato nella raccolta non finisca nello stesso smaltitore.

Come per il trasporto pubblico, anche sul versante della raccolta e smaltimento dei rifiuti il Veneto è segnato da un'eccessiva parcellizzazione delle attività di raccolta e smaltimento: un numero elevato di Società di dimensioni minime che operano su ambiti territoriali infraprovinciali di modesta entità dimensionale. La recentissima legge regionale 52 approvata il 29 dicembre 2012 al fotofinish, che doveva accompagnare un processo di semplificazione e integrazione, in realtà non appare uno strumento sufficientemente solido. Vengono istituiti i "nuovi" Consigli di bacino al posto dei vecchi consorzi di bacino, ma se ne ammette in linea teorica la medesima estensione territoriale di limitate dimensioni. Il rischio è che, citando un grande scrittore del novecento, grande conoscitore degli italici vizi "...si cambi tutto per non cambiare niente...". Possiamo qui anticipare che, come FIT Cisl, stiamo preparando un progetto organico al riguardo, in maniera simile a quanto predisposto per il tema del trasporto pubblico locale, che presenteremo ufficialmente nel mese di maggio.

Vale la pena, in questa sede, anticipare le linee guida che stiamo abbozzando e sulle quali intendiamo aprire confronti preparatori in tutte le UST del Veneto:

- **individuazione di quattro/cinque macro bacini in Veneto** caratterizzati dalla presenza della filiera completa di impianti di smaltimento, per massimizzare la raccolta differenziata e per efficientare lo smaltimento differenziato, abbassando i costi (economie di scala) e con alti recuperi energetici; non determinare i confini con criteri amministrativi ma funzionali, allargando per esempio il bacino che ruota sull'impianto di Fusina anche al Basso Friuli e all' Emilia;

- **ottimizzare il principio di prossimità** evitando che i rifiuti siano smaltiti all' estero per aggirare il fenomeno "Nimby", ma con un aggravio insostenibile dei costi. E' paradossale che si lascino sottoutilizzati gli impianti di Padova o Venezia per motivi "razziali" mandando RSU di Napoli a bruciare in Germania o Olanda;
- **favorire gli investimenti su impianti che chiudano il ciclo di smaltimento** in modo da servire uno o più bacini.

Il Governatore Zaia e una certa cultura di governo propone una sorta di smaltimento a kilometro zero: "ognuno si smaltisca i rifiuti a casa sua". E' una posizione non solo miope per la sostenibilità dei costi, ma anche dal punto di vista ambientale: solo facendo economie di scala ampie sono sostenibili impianti specializzati nel riciclaggio.

Il rifiuto è una risorsa.

6. Da Veneto Strade a un sistema evoluto e intermodale di infrastrutture

Il Veneto è caratterizzato da due aree di particolare dinamicità, che con gli attuali indicatori socio-economici a buon diritto si possono definire metropolitane: Verona a ovest e l' asse Padova-Mestre-Venezia a est. I medesimi indicatori allo stesso tempo mostrano il rafforzamento di Verona, realtà dotata di un interporto unico in Italia per dimensioni quantitative e opportunità logistiche, come città corridoio sull' asse del Brennero, sul quale Unione Europea e accordi intergovernativi con Austria e Germania stanno riversando una colossale quantità di risorse per quadruplicare la ferrovia e il tunnel di base sotto le Alpi.

Vorrei fare una riflessione di scenario. Che cosa succede a est di Verona? A est di Verona il quadro appare semplicemente sconcertante: l' infrastruttura di riferimento, l' Autostrada BS-PD spa ha la concessione in scadenza (2013), i soggetti pubblici ormai ridotti a minoranza di scarso peso all' interno del C.D.A, risorse economiche bruciate negli anni per via di avventure sconsiderate nel campo di attività economiche con nessuna connessione al proprio "core-business" ("Infracom" su tutte), rese possibili solo dal sicuro ricavo dei pedaggi, registra un costante calo del traffico e gioca, sul piano del rinnovo, una carta molto debole come la Valdastico Nord fortemente osteggiata dalle Province Autonome di Trento e Bolzano.

La Superstrada Pedemontana Veneta, dopo un iter di assegnazione in project financing segnato da una congerie di ricorsi, come si dice in gergo "sta ballando" dal punto di vista economico – finanziario.

Non si riesce a sbloccare l' incaglio del passaggio a Vicenza dell' Alta velocità ferroviaria con il correlato rinvio del Sistema Ferroviario Metropolitano. Ma oltre Venezia la situazione non è certamente migliore: non è realizzata la ferrovia per l' aeroporto Marco Polo, non viene perseguita la linea di Alta velocità, anche il piano finanziario per la realizzazione della terza corsia autostradale sull' A4 da Venezia a Palmanova è ancora affetto da molte criticità. Inoltre, a differenza di Verona, lo stato di infrastrutturazione ferroviaria a nord di Tarvisio verso l' Austria e la Slovenia è ancora arretrato.

Se si guarda al quadrante complessivo del Nord Est, il vero e unico rafforzamento strategico intermodale è quello del Brennero. Padova e Venezia, nel loro segmento di congiunzione, si

avvalgono sia del quadruplicamento autostradale (Passante largo) sia di quello ferroviario e la mobilità delle persone tra i due centri si sta infittendo fino quasi a qualificare un' unica area metropolitana.

Questa situazione ci porta a fare una proposta forte, per sbloccare la situazione:

- trasformare Veneto Strade in Veneto Infrastrutture con una revisione delle concessionarie autostradali venete per favorire una loro evoluzione più efficiente e soprattutto di sistema.
- destinare una quota di finanziamento di Veneto Infrastrutture e dei concessionari anche all' intermodalità, come nell' esempio del tunnel del Brennero per ottemperare al meglio la politica europea dei trasporti volta ad implementare il trasferimento del trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia.
- realizzare le tratte di SFMR che sono strategiche, anche avvalendosi delle risorse dei pedaggi autostradali: Mestre – Marco Polo; Verona – Catullo; Verona – Padova.

7. Dalle Grandi Opere alla Valutazione di sostenibilità

Non da oggi siamo fortemente critici del modo che il Veneto ha adottato per la realizzazione delle grandi opere. Si progettano infrastrutture importanti anche a livello esecutivo prima di un confronto diretto con la popolazione interessata, si preconstituiscono strumenti finanziari (project financing) invocando principi di riservatezza che fanno strame delle più elementari norme di trasparenza della Pubblica Amministrazione. Poi ci si scontra con le opposizioni forsennate del territorio.

Proponiamo di rovesciare il processo: prima di fare il progetto esecutivo di Grandi opere ci si confronti con la popolazione e si spieghi bene che cosa si intende fare (un' autostrada, un inceneritore, una centrale ecc...) dando tutte le informazioni necessarie sulle conseguenze positive e negative che si rifletteranno sulle popolazioni interessate. Poi, solo dopo aver raccolto osservazioni e richieste di modifiche si proceda al progetto, cercando ovviamente di accogliere tutto ciò che va a tutela dell'ambiente e della salute.

In Francia è stato fatto così. E vediamo la differenza di situazioni sulla TAV in Val di Susa e nelle Valli dalla parte francese.

8. Avviare una grande stagione contrattuale

I dati Veneto Lavoro mostrano che i servizi a rete sono tra i pochissimi settori con il turismo e i servizi alla persona che hanno (poco) aumentato l' occupazione nel terribile 2012.

La formazione dei lavoratori come “ascensore interno” della crescita

Il caso Etra del fondo sociale per l' occupabilità

9. La riorganizzazione categoriale

Prima di concludere questa relazione con alcuni cenni riguardanti la futura riorganizzazione che interesserà la nostra categoria ad ogni livello territoriale, dobbiamo evidenziare ulteriori due aspetti rilevanti che, pur non vedendoci direttamente coinvolti, ci riguardano da vicino. Innanzitutto, ribadiamo per l'ennesima volta l'esigenza imprescindibile che ogni gara inerente i servizi pubblici di rilevanza economica debba necessariamente ed inderogabilmente prevedere la c.d. clausola sociale, sul modello di quanto previsto ad esempio, nei contratti nazionali dell'igiene ambiente. Tale clausola, come noto, garantisce l'occupazione dei lavoratori dipendenti di un'azienda che abbia perso un appalto, imponendone la riassunzione alla Società vincitrice della gara. Costituisce un'elementare norma di civiltà giuridica di cui è inutile spiegare l'essenzialità. Dobbiamo inoltre continuare nella strada che porti ad una semplificazione contrattuale, esigenza ormai ineludibile in una realtà socio economica quale quella attuale. In tale prospettiva, nell'attesa che si giunga finalmente alla stipula del c.d. contratto unico della mobilità, proponiamo come tappa intermedia che si giunga almeno a regolare con il contratto degli autoferrotranvieri tutti coloro che effettuano il trasporto pubblico di persone su gomma e acqua e con il contratto dei ferrovieri, tutti coloro che operano il trasporto pubblico di persone e di merci su rotaia.

La nostra organizzazione deve inoltre potenziare ulteriormente il livello regionale, che mantiene comunque presidi territoriali nelle realtà più importanti, ma non si fa subordinare dalla struttura amministrativa del territorio, la quale è talmente polverizzata, a mio parere, da non poter essere ancora a lungo immune da riforme strutturali.

Infine, non mi è possibile in questa sede esimermi dal rammentare che il 13 settembre 2012 la FIT nazionale ha sottoscritto un patto federativo con le categorie della Flaei e della Fistel con l'obiettivo di dare vita a una grande federazione delle Reti. Appena terminata la stagione congressuale inizierà il vero e proprio percorso di integrazione che si concluderà entro i prossimi anni. E' una scelta strategica e lungimirante per il Paese, prima ancora che per la Cisl, che non posso che condividere pienamente e che ci vedrà impegnati in prima persona anche in Veneto.

Grazie per l'ascolto e concludo augurando a tutti i partecipanti i miei migliori auguri di buon lavoro!