

GUIDIAMO IL CAMBIAMENTO

La qualità del lavoro nei trasporti e servizi attraverso la partecipazione

Buongiorno a voi tutti e benvenuti al IV congresso della Fit Cisl Abruzzo Molise.

Il nostro percorso congressuale, partito dai posti di lavoro due mesi fa, si innesta in un contesto politico, sociale ed economico di profondo cambiamento.

Secondo l'Istituto statunitense per le ricerche statistiche e l'analisi dell'opinione pubblica Gallup, il 96% dei lavoratori del nostro Paese è insoddisfatto del proprio lavoro, e la causa principale di questa insoddisfazione sta nella scarsa percezione di coinvolgimento diretto alle sorti dell'azienda, il cosiddetto **engagement lavorativo**, che definisce il livello di coinvolgimento, dedizione e motivazione che i dipendenti dimostrano nei confronti del loro lavoro e dell'organizzazione dello stesso, definito in termini sociologici **employee motivation**.

È legato al modo in cui i lavoratori percepiscono il proprio ruolo e a quanto si sentano allineati agli obiettivi e ai valori aziendali.

Rimanendo nei confini più ristretti delle nostre due Regioni di riferimento, Abruzzo e Molise, questa insoddisfazione, considerando l'arco temporale 2019 – 2024, si colloca in un quadro statistico che vede aumentare gli occupati nel settore dei servizi, in crescita unitamente all'edilizia, quest'ultima condizionata però dagli effetti del superbonus, il tutto con un bacino potenziale di forza lavoro in diminuzione.

Quadro simile nel Molise, con una variazione però più accentuata per quanto attiene il dato della forza lavoro.

Potremmo riassumere affermando che per l'Abruzzo e per il Molise la tendenza di medio periodo è quella di un aumento occupazionale nel terziario, con gli altri indici settoriali in diminuzione, in un contesto caratterizzato dal continuo diminuire della forza lavoro, il tutto accompagnato da una crescente insoddisfazione tra i lavoratori stessi.

Benché sia difficile individuare con certezza ricette risolutive, siamo tutti chiamati, ognuno per il proprio ruolo, a proporre contributi utili ad aumentare la competitività.

A partire dalle dinamiche macroeconomiche, servono investimenti, che abbiano al centro l'infrastrutturazione dei territori, con una visione keynesiana delle politiche economiche capaci di attrarre capitali, superando gli effetti negativi della cosiddetta sindrome **NIMBY**, acronimo di *not in my back yard*, letteralmente non nel mio giardino, ovvero l'approccio negativo delle comunità alla costruzione di opere infrastrutturali, industriali ed energetiche.

Un fenomeno che genera costi quantificabili, denominati **COSTI DEL NON FARE**, che per l'intero sistema Paese sono stimati in più di 474 miliardi di euro nell'arco temporale 2012 – 2027, di cui oltre 10 nel settore dei rifiuti, 73 per la logistica, poco meno di 103 per la viabilità e ben 132 per le ferrovie.

A questo va associata una diversa visione del ruolo del fattore lavoro, responsabilizzato alle sorti dell'impresa, con il recupero di quel coinvolgimento diretto oggi insufficiente, anche e soprattutto attraverso un forte investimento sulle competenze, per contribuire a migliorare gli indici di produttività.

C'è bisogno quindi di coinvolgimento, dialogo costruttivo, coesione sociale, in una parola: c'è bisogno di **PARTECIPAZIONE**.

E qui entra in gioco il ruolo delle organizzazioni sindacali.

Guidare il cambiamento attraverso la rappresentanza non può essere una responsabilità delegata al potere legislativo, perché l'ipotesi di una tutela delle retribuzioni definita da un salario minimo stabilito dal Parlamento limiterebbe la tutela stessa e la confinerebbe in una singola voce che, non essendo esaustiva, risulterebbe persino peggiorativa delle condizioni complessive dei lavoratori.

La stessa considerazione va fatta sul tema della misurazione della rappresentanza, che perderebbe la sua oggettiva quantificazione se da un tesseramento certificato, come il nostro, si dovesse passare ad una norma di Legge ad hoc, peraltro inevitabilmente suscettibile di modifiche in base alle maggioranze politiche che di volta in volta si succedono.

Non è forse questa una delle ragioni alla base della mancata attuazione dell'art. 39 della Costituzione, nella parte relativa alla registrazione delle Organizzazioni sindacali quale condizione di legittimità delle stesse e di riconoscimento della personalità giuridica?

È la consapevolezza dell'efficacia della contrattazione e delle relazioni industriali, declinate con approccio partecipato, lo strumento per salvaguardare e definire la dignità del lavoratore in quanto persona, il bene comune, la sussidiarietà e la solidarietà attraverso il lavoro, in condivisione dei principi della nostra stessa Costituzione, richiamati all'art. 46, e di quella dottrina sociale che da 75 anni è alla base della volontà cislina di valorizzare la sussidiarietà.

Mai come adesso si avverte l'ineludibilità di ratificare questi principi, e la CISL si è fatta promotrice del cambiamento, di un processo irreversibile se non si vuole perdere la sfida della competitività declinata avendo a riferimento l'etica del lavoro.

Partecipazione gestionale

Partecipazione economico finanziaria

Partecipazione organizzativa

Partecipazione consultiva.

Queste le quattro forme di partecipazione previste dal disegno di Legge di iniziativa popolare promosso dalla Cisl, che opportunamente evita qualsiasi approccio impositivo, affermando il ruolo decisivo della contrattazione.

La sfida sarà quella di rendere fruibili i principi attraverso la stipula di contratti ed accordi, obiettivo che richiede la condivisione del metodo da parte di tutti gli attori della contrattazione.

Nell'ambito dei trasporti e dei servizi, per quanto attiene le realtà delle nostre Regioni di riferimento, cominciamo oggi un confronto di merito, a partire dal mondo delle imprese.

Per essere pronti a vincere la sfida della partecipazione gestionale ed organizzativa nonché dell'aumento della competitività serve formazione continua.

Il nostro contesto soffre di un fenomeno negativo denominato **skill mismatch**, ovvero la mancata corrispondenza tra competenze richieste e quelle possedute tra chi il lavoro lo cerca ed anche per chi un lavoro ce l'ha, quando interessato da fasi di riqualificazione dei processi produttivi.

Secondo una recente indagine di Unioncamere e ANPAL, il mismatch di competenze è passato dal 38,6 % al 45,6 %, cosa che determina una mancanza di candidati pari al 27,8% sul totale delle offerte di lavoro.

Nell'arco temporale 2024 – 2028 emerge che una quota rilevante del fabbisogno previsto riguarderà lavoratori di alto profilo, ossia dirigenti, specialisti e tecnici.

La ricerca di queste figure professionali varrà circa il 41% del totale, sia in virtù dell'espansione dell'occupazione che per la sostituzione di persone in uscita dal mercato del lavoro.

A questo dato aggiungiamo un fabbisogno stimato di conduttori di impianti e veicoli a motore pari al 5,6% del totale.

Su questo terreno, nel quale il nostro Paese risulta essere quello con il maggior impatto positivo nella correlazione tra riduzione del mismatch e produttività, è fondamentale il ruolo svolto dagli ITS, gli Istituti Tecnologici Superiori, come quello per la Mobilità Sostenibile con sede ad Ortona, chiamati a colmare un gap che ci vede fanalino di coda in Europa.

Troppi fanno ancora fatica a comprendere la proporzionalità diretta che c'è tra ITS e crescita del territorio, ma dovrebbe far riflettere apprendere dalla stampa che un imprenditore come O'Leary, Amministratore Delegato di Ryanair, alla delegazione di Regione Abruzzo e Saga recentemente incontrata a Dublino, ha posto fondamentalmente tre domande: quale sia il livello di ricezione alberghiera, quali e quanti corsi di laurea ha la facoltà di ingegneria dell'Aquila e quanti e quali ITS operano in Regione.

C'è bisogno di partecipazione anche per quanto attiene la formazione, e noi della Fit Cisl abbiamo la presunzione di averlo capito dal 29 ottobre del 2020, data nella quale abbiamo sottoscritto il Protocollo di partnership con il MOST, ed all'inizio di quest'anno, convinti della fondamentale interazione tra mondo accademico e formazione post diploma, abbiamo formalizzato una ulteriore intesa, questa volta con l'Università di Teramo, per quanto attiene il corso di laurea in Diritto dell'Ambiente e dell'Energia che ha sede a Lanciano, prevedendo con l'Ateneo la possibilità di attività didattiche on line per sindacalisti Fit e lavoratori iscritti, nonché l'interazione per iniziative di carattere culturale, divulgativo e progettuale ai fini della ricerca.

Il tutto sempre finalizzato all'aumento delle competenze, tanto per i lavoratori quanto per chi li rappresenta, ed in entrambi i casi con il fine di partecipare alle sorti dell'impresa.

Competenze e nuove professionalità che risultano determinanti soprattutto per i sistemi intermodali, per i quali il primo elemento sul quale lavorare è la connessione tra le diverse infrastrutture e tra le diverse modalità di trasporto.

Il fulcro di questa connessione risiede nella portualità.

Già nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 2018, ovvero la norma che ha istituito le Zone Economiche Speciali, la centralità del sistema portuale ha trovato una sua certificazione.

Siamo passati dalla ZES Abruzzo, con livelli di attuazione progettuale e rapidità autorizzativa di assoluto rilievo, ad una ZES unica per il Mezzogiorno che rischia di soffocare le capacità imprenditoriali del territorio, non tanto per l'impostazione politica data al provvedimento, finalizzato ad una visione unica di sviluppo del sud Italia, per tanti aspetti condivisibile e suffragata anche da dati importanti in termini di tempi medi per le procedure di autorizzazione ed erogazione del credito d'imposta, ma per l'inevitabile e prevedibile concorrenza tra Regioni, in disallineamento con la natura del provvedimento, che rischia di condizionare in negativo realtà come quella abruzzese e molisana.

Per quanto attiene il Molise, come Fit ribadiamo la non condivisione di scelte fatte in passato, quando la politica si è fatta attrarre da parametri economici di altri territori, spesso previsionali, sperando nell'effetto traino, abdicando all'idea di ZES Abruzzo Molise.

Il paradosso è che nemmeno la ZES unica sta facendo registrare una inversione di tendenza, mantenendo la Regione in ruolo comprimario e non protagonista.

La portualità è punto di partenza e di arrivo di quella che è la più grande scommessa intermodale del nostro territorio, ovvero l'insieme di infrastrutture che nella loro interazione vengono individuate come il cosiddetto **Corridoio Mediterraneo**.

Il fatto che se ne parli da anni non rappresenta un elemento positivo, ma la certificazione di quanto tempo si stia perdendo.

Nel merito, la scelta strategica di individuare la linea ferroviaria adriatica come Autostrada viaggiante per il trasporto delle merci e la velocizzazione e l'aumento della capacità della linea ferroviaria Pescara Roma restano obiettivi ineludibili, verso i quali tutti dobbiamo convergere, sia quando si chiede certezza dei finanziamenti e dei tempi di realizzazione, sia quando siamo chiamati ad assumere la responsabilità di mettere al primo posto gli interessi collettivi rispetto agli interessi particolari.

Soffriamo della sindrome NIMBY anche in Abruzzo, con posizioni di facciata che troppo spesso parlano alla pancia delle comunità, e quando questa viene superata scontiamo le ricadute negative di appartenenze a famiglie politiche eguali tra Regioni limitrofe, che portano a non poter dire che per l'asset infrastrutturale trasversale siamo a tutti gli effetti in competizione con la Regione Marche.

Non si tratta di sterile campanilismo, ma di visione di lungo periodo per la quale la destinazione di risorse e la celerità di realizzazione condizioneranno la nostra economia per decenni, specie nelle aree interne.

E se questo è vero, è ancora più allarmante riscontrare che in Commissione di vigilanza della Regione Abruzzo sia venuta fuori una proposta bipartisan che ha l'obiettivo di capovolgere l'operatività del raddoppio, iniziando i lavori dalla Marsica e non da Pescara.

Una simile scelta rappresenterebbe la definitiva rinuncia all'idea di Corridoio trasversale, perché a fronte di una risposta nel breve periodo ad una parte della nostra comunità regionale, si andrebbe inevitabilmente ad indebolire la necessaria coalizione tra portatori di interesse per tutta la Regione, imprescindibile per la realizzazione dell'intera opera, perdendo ancora una volta di vista la maggiore valenza che la stessa ha per il trasporto delle merci, a fronte delle pur positive ricadute sul trasporto passeggeri.

Sovvertire le priorità non fa altro che giustificare la protesta di chi mette in dubbio il rapporto costi benefici, e che questo approccio arrivi dall'ente Regione lascia a dir poco perplessi.

La rete ferroviaria ha sempre rappresentato l'elemento di coesione sociale ed economico dei territori.

Così si esprimeva Cavour già nel 1853, parlando al Parlamento subalpino: ***“L'influenza delle ferrovie si estenderà su tutto l'universo. Nei Paesi che hanno***

raggiunto un alto grado di civilizzazione esse imprimeranno all'industria un enorme impulso; avranno sin dall'inizio un'ottima resa economica, accelereranno la marcia in avanti della società“.

Troppe volte dimentichiamo la storia, pagandone poi le conseguenze, e questo vale anche per il Molise, dove la situazione delle ferrovie è drammatica.

Tempi biblici per l'elettrificazione della linea che da Campobasso va verso Isernia, con costi triplicati rispetto ai progetti esecutivi, con servizi sospesi da anni e prospettive incerte specie per la connessione della costa con le aree interne, sempre più isolate.

Uno stato dell'arte insostenibile, perché non solo non consente visione prospettica e di sviluppo, ma di fatto nega il diritto costituzionale alla mobilità dei cittadini, che non può essere riconosciuto con il solo utilizzo delle corse sostitutive su gomma in una Regione che già in passato, nel 2014, aveva abdicato al trasporto ferroviario, non ottemperando agli obblighi del Contratto di Servizio con Trenitalia per un importo di 90 milioni di euro, cancellati dal governo Renzi con un Decreto Legge che li sottraeva però dai Fondi di Sviluppo e Coesione.

La pezza peggio del buco, su di una infrastruttura che in Molise dovrebbe ricoprire un ruolo portante per una delle voci economiche in crescita, ovvero il fatturato legato al turismo.

Turismo diffuso, turismo delle radici e turismo religioso.

Più 15% nel 2024 con oltre 500.000 visitatori nella Regione e 1500 nuovi posti di lavoro creati.

Turismo e trasporti, due settori legati a doppio filo, citando le parole del nostro Segretario nazionale Salvatore Pellicchia, proferite nell'ambito di un recente convegno sul tema.

In Abruzzo questo filo non sempre si annoda come dovrebbe, e qui entra in gioco il ruolo che in tal senso dovrebbe rivestire la Divisione Business Regionale e Sviluppo intermodale di Trenitalia.

Partiamo da un assunto, ovvero che c'è già nel rinnovato Contratto di Servizio sottoscritto tra Regione e Trenitalia il primo problema, laddove non vi sono, da parte del committente, le sufficienti richieste di presenziamento minimo di località

che, specie nel periodo estivo, risultano prive di qualsivoglia servizio di vendita o assistenza alla clientela.

Il trasporto pubblico, specie per l'Abruzzo, deve essere visto anche come strumento funzionale allo sviluppo del turismo, e non solo nel numero di collegamenti offerti o di qualità del materiale rotabile messo in esercizio, che comunque risulta essere notevolmente migliorato negli ultimi anni.

Prendiamo ad esempio la stazione di Vasto.

Recentemente rinnovata, la struttura rimane una scatola vuota se non si arricchisce, nei periodi di maggior traffico, della necessaria presenza di personale in carne ed ossa, che possa offrire al viaggiatore quello che nessuna emittitrice di biglietti sarà mai in grado di offrire, un sorriso.

E su questo tema dell'accoglienza proponiamo una cabina di regia, che coinvolga gli enti locali, al fine di individuare le priorità da garantire fornendo, come Sindacato, la disponibilità a ragionare sull'organizzazione del lavoro che possa essere funzionale al sistema.

Prima di chiedere le fermate dei Frecciarossa, preoccupiamoci di garantirci la fidelizzazione del turista, visto che con i sorrisi, in altre parti d'Italia, ci hanno costruito una intera economia.

La centralità del trasporto, sia in Abruzzo che in Molise, per noi deve quindi tornare ad essere la rete ferroviaria, con servizi di adduzione per il trasporto passeggeri e collegamenti di ultimo miglio per quello merci, e questo è ancor più vero se si tiene in considerazione la presenza a Pescara della Sala Controllo e Circolazione di RFI, ovvero l'apparato di controllo della circolazione treni per il centro Italia.

Una struttura per certi versi monca, perché rispetto ai progetti iniziali è venuto meno l'obiettivo di renderla a tutti gli effetti centro di controllo della mobilità territoriale, sia ferroviaria che stradale, stante il mancato inserimento al proprio interno di tecnici e responsabili di Anas Abruzzo, con i quali interagire specie in caso di criticità o calamità naturali che dovessero interrompere linee di collegamento.

Ciò malgrado, l'Abruzzo ha il diritto a vedersi riconosciuta la costituzione sul territorio di una Direzione Circolazione di Rete Ferroviaria Italiana, ovvero di un centro decisionale che completerebbe una organizzazione che oggettivamente, sia

per ragioni di centralità geografica che per opportunità tecnologiche, mette la nostra Regione nelle condizioni ottimali per vedersi riconosciuto questo ruolo.

Sul tema, unitamente alla Confederazione, abbiamo avviato un confronto di merito anche con la Giunta regionale e con il dott. Dolfi, quest'ultimo in veste di consulente tecnico del Presidente, che hanno condiviso l'obiettivo intuendone la portata.

Il doppio filo che lega turismo e trasporti ci porta inevitabilmente a ragionare anche di trasporto aereo e delle prospettive dell'aeroporto d'Abruzzo.

Nelle ultime settimane abbiamo assistito alla telenovela del badile, ovvero se quel famoso 5 febbraio del 2024, in clima preelettorale, ci fossero o meno le condizioni per dichiarare aperto il cantiere per l'allungamento della pista.

Come Fit riteniamo invece assolutamente necessario tornare ad affrontare le questioni legate all'aeroporto partendo dal ruolo che lo stesso avrà nel prossimo Piano Nazionale Aeroportuale, passando per le rotte necessarie all'aumento dell'incoming e alla domanda generata dal mondo delle imprese, argomenti che richiamano il riconoscimento del finanziamento ministeriale per la continuità territoriale ed il rilancio della funzione intermodale dello scalo per il trasporto delle merci, finendo per attenzionare le politiche fiscali, nazionali e regionali, che riguardano il settore, ed incidono in maniera diretta sull'appetibilità dell'infrastruttura da parte dei vettori.

In particolare, su quest'ultimo aspetto, non condividiamo le dichiarazioni del Presidente di Assaeroporti per la parte attinente la considerazione secondo la quale, tra le violazioni dei principi di concorrenza, vi sia anche la scelta delle amministrazioni locali di sopprimere l'addizionale comunale sui diritti di imbarco, decisione che la Regione Abruzzo ha recentemente assunto trovando anche le risorse per finanziarla, vista l'importanza che la stessa ricopre in termini di finanziamento del Fondo di sostegno al reddito per il settore in caso di crisi, la cui valenza si è dimostrata, ad esempio, nel periodo Covid.

La contrarietà a questa posizione nasce dal fatto che dietro la volontà di non far gravare la tassa sui viaggiatori, facendosene appunto carico come Regione, vi è una scelta politica di bilancio e di spesa che non può essere depotenziata da un intervento dal centro, generando di fatto l'esatto contrario di quanto auspicato dallo stesso Presidente Borromeo nel corso dell'evento dello scorso 5 febbraio,

denominato Airport Day, centrato sul tema dello sviluppo e del fondamentale dialogo tra aeroporti e, appunto, comunità locali.

Ben vengano invece i contributi e le idee che in questi ultimi giorni sembrano aver riaperto una dialettica positiva anche nel confronto politico locale, e ben venga la costituzione di una Consulta programmatica, preannunciata dal Presidente della Saga Fraccastoro, a patto che si coinvolgano anche le rappresentanze sindacali dei lavoratori, attori protagonisti dello sviluppo dello scalo, in linea con la concezione partecipata delle relazioni industriali così come auspicate in più di una occasione.

Concertazione, partecipazione, dialogo sociale.

Torniamo sempre su queste modalità relazionali, in tutti gli ambiti di nostro interesse.

Modalità che hanno permesso la sottoscrizione del fondamentale Accordo sulla clausola sociale e contrattuale nel settore della raccolta e smaltimento dei rifiuti, firmato il 24 febbraio dello scorso anno ed ancora oggi unico protocollo di questa natura in Italia.

L'AGIR, ovvero l'Autorità di gestione integrata dei rifiuti urbani della Regione Abruzzo, l'ANCI e i Sindacati di federazione confederali si sono ritrovati su di un principio: abolire il dumping contrattuale quale strumento di ribasso dell'offerta nelle gare di affidamento dei servizi, per tutelare dignità dei lavoratori e diritto dei cittadini ad avere un servizio che risponda ai criteri di efficacia, efficienza, economicità e trasparenza.

Obiettivi che hanno trovato nell'allora Assessore all'Ambiente Nicola Campitelli il garante del buon esito del confronto, cosa che va riconosciuta per il valore etico prima ancora che politico, con il determinante apporto dato dall'allora Presidente ANCI Abruzzo Gianguido D'Alberto e dal Direttore generale AGIR Luca Zaccagnini.

Mai come questa volta vanno citati i nomi, perché questo Accordo è un raro esempio di concertazione, partecipazione e dialogo bipartisan.

Proprio per queste ragioni, però, vogliamo evidenziare la posizione che, come Fit Cisl, abbiamo sul tema delle gare per l'affidamento dei servizi di igiene ambientale in Abruzzo.

Siamo contrari ad una scelta univoca che adotti la gara a doppio oggetto per tutto il comparto, così come preannunciato dalla stessa AGIR.

Siamo contrari ad ogni tipo di visione che non entri nel dettaglio delle realtà esistenti nei singoli ambiti di gara, perché riteniamo che ci siano Aziende pubbliche virtuose per le quali non si può che prevedere l'affidamento diretto dei servizi, in piena sintonia con il Decreto Legislativo 201 del 2022, ovvero quello che ha per oggetto la disciplina dei servizi di interesse economico generale prestati a livello locale, che all'art 17 prevede testualmente che **gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un'efficiente gestione del servizio, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell'ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house.**

Siamo altresì contrari ad ogni strumentalizzazione del concetto di privatizzazione del settore, e lo siamo perché convinti che la difesa dei lavoratori e dei salari non dipenda dalla natura della proprietà delle Aziende, ma dalla condivisione di imprescindibili regole normative ed economiche, esattamente come convenuto con l'Accordo sottoscritto con AGIR e ANCI, all'interno del quale si citano, non a caso, Aziende sia di natura pubblica che privata, per le quali le parti firmatarie condividono in egual misura il diritto alla tutela dei dipendenti.

Gli allarmismi di questi ultimi giorni non fanno bene al confronto che già ieri ha avuto un primo appuntamento in Regione, e se poi qualche compagno di viaggio non comprende nemmeno ciò che sottoscrive, il problema non è l'interpretazione autentica del contenuto, ma l'autenticità della rappresentanza.

In altri termini, rivendicando il principio per il quale la gestione pubblica virtuosa rappresenti il riferimento per il settore, non escludiamo che la gara, anche a doppio oggetto, in alcune realtà possa rappresentare la soluzione per risollevere bilanci tecnicamente falliti, a patto che in premessa, sempre e comunque, si richiami l'Accordo del febbraio 2024.

Lo stesso approccio vogliamo che si abbia per il Trasporto Pubblico Locale.

Il 31 dicembre 2027 scadrà l'affidamento *in house* della TUA.

In attesa di una riforma del settore che viene sempre annunciata ma mai realizzata, rimaniamo convinti della necessità di grandi player che possano operare, generando economie di scala e recuperi di produttività, quanto mai necessari in un contesto in cui le risorse sono sempre meno.

Anche in questo caso non ci sentiamo vincolati alla mostrina sul bavero della divisa, ma riteniamo che sia propedeutico ad ogni tipo di ragionamento il condividere gli stessi principi formalizzati per il settore rifiuti, ovvero che le gestioni aziendali non si giochino sulla pelle dei lavoratori.

Lanciamo da questa assise la proposta di un accordo regionale per il TPL che, sul tema gare, comprenda anche il riconoscimento del diritto al salario di secondo livello, esattamente come convenuto recentemente per la Società La Panoramica, che gestisce il trasporto nella Città di Chieti, attraverso l'impegno vincolante della percentuale del 5 % sul valore dei contributi chilometrici da destinare a tale fine.

Quanto sta accadendo con i subaffidamenti che la TUA sta utilizzando in diverse aree della Regione, ovvero l'appalto di tratte attraverso la corresponsione di un corrispettivo inferiore a quello riconosciuto dall'appaltante, cosa che genera sempre più inefficienze e dumping contrattuale, dimostra ancora una volta che non è la natura pubblica dell'appaltatore a garantire qualità del servizio, diritti e salario.

Abbiamo dato disponibilità ad accordi aziendali che potessero contribuire alla sostenibilità dell'Azienda, scommettendo su relazioni industriali costruttive, a partire dal 2015 quando, assumendocene sia la responsabilità del momento, che imponeva la fusione delle tre aziende pubbliche regionali, sia la prevedibile impopolarità, condividemmo un sacrificio economico sul contratto di secondo livello.

Così come abbiamo scommesso, con voce fuori dal coro, sulla necessità che la controllata Sangritana assumesse il ruolo di Ente strumentale, in linea con le finalità della Delibera di giunta regionale 422 del 2022, atto politico con il quale si equipara ai servizi di pubblico interesse il trasporto ferroviario delle merci.

Le ipotesi di apertura a soci di una parte minoritaria del capitale sociale ci ha sempre visti favorevoli, proprio in virtù della condivisione che l'intermodalità contribuisca alla crescita economica del territorio, quindi di interesse generale.

Proponemmo il coinvolgimento dell'Autorità di sistema portuale del mare adriatico centrale nell'operazione, avendo a modello l'esperienza di Adriafer che, nel porto di Trieste, gestisce anche i servizi a supporto del trasporto intermodale, con una tariffazione agevolata proprio perché strumentale alla crescita dei volumi di traffico.

Abbiamo la sensazione che anche su questa vicenda si rischia di far prevalere le logiche campanilistiche e di parte, mancando del dovuto decisionismo proprio quando se ne sente invece il bisogno.

Al nostro interno quindi, per quanto attiene le relazioni industriali con la TUA, dovremo fare una profonda riflessione sulla bontà delle scelte fatte.

Non abbiamo invece dubbi su come si debba procedere per il Trasporto Pubblico Locale in Molise.

Promuoviamo il sistema della gara, nelle sue diverse forme, per arrivare ad una soluzione definitiva delle criticità che da troppo tempo condizionano in negativo il comparto, auspicando altresì un ravvedimento sulla grandezza del bacino territoriale che per noi dovrebbe essere unico regionale.

Criticità che attengono la dignità dei lavoratori e la qualità del servizio reso ai cittadini, entrambi relegati al rango di obiettivi complementari in un ambito accomodato su posizioni di rendita che la normativa vigente non fa altro che alimentare.

Come se non bastasse, a queste ataviche problematiche si aggiunge una rete stradale fatiscente.

Troppe le situazioni di criticità che generano isolamento sociale e blocco di sviluppo dei territori, con dirette conseguenze in termini di spopolamento delle aree più depresse.

Servono risorse, certo, ma serve anche una cabina di regia che abbia in ANAS il riferimento progettuale e attuativo.

A tal fine, la struttura organizzativa territoriale accorpata tra Abruzzo e Molise è penalizzante, e siamo sempre convinti della necessità di ripristinare una direzione regionale in Molise.

In tema di strade e autostrade, tornando in Abruzzo, continuano le criticità legate ai lavori di manutenzione straordinaria, in particolare nel tratto a nord di Pescara della A14.

Pur non volendo esercitare l'inutile richiamo ai mancati investimenti degli anni passati, inutile non perché in questo Paese non si debba fare una seria riflessione sul tema delle privatizzazioni degli asset infrastrutturali, ma perché il tempo

trascorso non è recuperabile, condividiamo l'opportunità della costituzione di un tavolo di confronto che affronti anche le criticità della Strada Statale 16, arterie che nella loro complementarità incidono direttamente sulla capacità recettiva dei territori attraversati, specie nel periodo estivo.

Ed in continuità con il Protocollo sulla sicurezza firmato a livello nazionale, per quanto riguarda la Direzione 7° Tronco di Autostrade per l'Italia, ci facciamo promotori di una analoga intesa che abbia ad oggetto una diversa e dedicata organizzazione del lavoro che inevitabilmente, ed ancora per molti mesi, non può che essere condizionata dalle criticità evidenziate, con l'obiettivo di contribuire ad una loro più celere risoluzione, il tutto nel perimetro della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

Tante sono le sfide che ci aspettano ma che non ci attendono.

Le dinamiche congiunturali, infatti, si evolvono e si modificano con una velocità che non ammette tentennamenti.

“La classe dirigente sarà storicamente ricordata e giudicata sulla base della capacità che dimostrerà di avere nel gestire questa fase per cambiare il Paese”.

Così cita un passaggio fondamentale del Documento “Infrastrutture, Regole e Contratti per un Trasporto Sostenibile”, tipicamente cislino nei contenuti anche se unitario nella sottoscrizione, documento di proposta e di indirizzo per il comparto dei trasporti e della logistica, che a poco meno di quattro anni dalla redazione mantiene inalterata la sua attualità, anche per temi che generano profondo malessere come quello delle aggressioni subite dal personale viaggiante.

Ribadita l'urgenza dell'attuazione e del recepimento in sede ministeriale del Protocollo per la prevenzione delle aggressioni al personale viaggiante, tra le proposte per questa problematica che è a tutti gli effetti una piaga sociale, rammento quella per la quale le aziende che hanno in carico le lavoratrici e i lavoratori aggrediti devono sempre costituirsi parte civile nei confronti degli aggressori, chiedendo i risarcimenti economici anche per gli aspetti legati a ritardi accumulati o a soppressioni del pubblico servizio.

Una richiesta condivisa da Cisl, Cgil e Uil e dalle rispettive Federazioni di categoria.

Dovremmo tutti quindi convenire sulla bontà della proposta di Legge che propone la costituzione automatica della Regione Abruzzo come parte civile nei processi

contro le aggressioni subite dai servitori dello Stato e dalle Forze dell'ordine, per la quale come Fit Cisl abbiamo chiesto al promotore del provvedimento, il Consigliere D'Addazio, l'inserimento del personale del trasporto pubblico, integrazione peraltro accolta e che verrà ratificata attraverso un emendamento.

Succede invece che questo tema venga volgarmente ridotto a sterile polemica per il semplice fatto che la Fit Cisl, colpevole secondo alcuni di aver infranto le regole dell'unitarietà sindacale, ha praticato il *modus operandi* che da sempre la contraddistingue, ovvero quello del confronto e del dialogo con il fine di tutelare chi da noi è rappresentato.

È questo un tipico esempio di come la banalizzazione dei temi ad uso propagandistico finisca per produrre una visione distorta delle priorità, lasciando il carico delle negative conseguenze ai lavoratori.

L'unità del sindacato confederale è auspicabile perché inevitabilmente rafforza il potere contrattuale, ma all'orizzonte si intravede una sempre più netta distinzione nei modi di intendere e praticare la rappresentanza, che comunque in nessun caso esclude a priori il conflitto ed il ricorso allo strumento dello sciopero, oggi però talmente inflazionato tanto da generare una arrogante iniziativa della Commissione di garanzia sull'esercizio del diritto di sciopero nei trasporti che, unilateralmente, ha adottato una Delibera che inasprisce le regole nel trasporto ferroviario fino ad oggi condivise attraverso Accordi di settore.

E questo avviene anche perché le regole della rappresentanza, condivise con il Testo unico del 2014, non trovano piena applicazione laddove, da parte datoriale, si continua ad avere difficoltà nel considerare come legittime le maggioranze dettate dalle RSU elette o dalle RSA maggiormente rappresentative al fine della validità degli accordi.

O contano i numeri, e si fanno valere, o si devono rivedere le regole, perché troppo spesso la contrattazione, specie quella aziendale, è vittima della anacronistica ricerca del suffragio universale, in nome di una pace sociale che spesso è utilizzata in maniera impropria da soggetti sindacali privi di rappresentatività.

Nuovi lavori e nuove professionalità stanno emergendo, specie in settori come quello della logistica.

New economy, e-commerce, delivery sono termini anglosassoni ma di uso comune nella nostra quotidianità.

Hanno generato nuove esigenze ed approcci al confronto diversi, con parti datoriali molto lontane dalla cultura umanistica che invece ci contraddistingue, e che in economia equivale a mettere la persona al centro dei processi.

È il caso di Amazon, con la quale solo nel 2021 si è riusciti a condividere un Protocollo di Relazioni industriali partendo dall'enunciazione che "le relazioni industriali rappresentano un valore in sé".

Ed è il caso anche di Just Eat, con la quale si è recentemente rinnovato il contratto aziendale che inquadra i lavoratori come dipendenti subordinati, ricordando come non molto tempo fa, era il 2020, altra organizzazione sindacale aveva invece certificato inopinatamente il sussistere di un rapporto di lavoro come autonomo.

Certo che tanta strada c'è ancora da percorrere, con Amazon che non perde occasione per provare a reinterpretare le intese sul rinnovo del CCNL della Logistica e con Just Eat che sconta gli effetti negativi di una concorrenza squilibrata perché manca ancora il recepimento, nell'ordinamento italiano, della direttiva europea sui rider, che introduce una presunzione legale di subordinazione per molti lavoratori delle piattaforme digitali, determinante per una leale concorrenza nel mercato.

Ed allora le leve della partecipazione dei lavoratori alle sorti delle imprese assumono un valore ancora maggiore per queste figure professionali, dato che un approccio antagonista e di contrapposizione potrebbe ottenere l'effetto di giustificare l'uscita delle gig company dal perimetro della contrattazione nazionale di settore.

La prospettiva davanti a noi è complessa ma allo stesso tempo sfidante.

La Fit Cisl Abruzzo Molise è una Federazione in crescita, anche in termini associativi.

Siamo parte attiva e propositiva del rinnovato dialogo con la Confederazione, condividendo metodo e obiettivi, ed interagiamo con le altre Federazioni per temi centrali e di prospettiva.

Nel ringraziare ogni dirigente, ogni delegato, ogni attivista, tutte le nostre RSU, RSA ed RLS che quotidianamente contribuiscono alla crescita della Fit, sottolineo come sia determinante, per qualunque soggetto decisionale, sia esso politico, amministrativo, imprenditoriale o sindacale, sporcarsi le mani in un contesto che

sovrverte molte delle certezze che, dal dopoguerra, per decenni hanno governato le dinamiche sociali.

Può sembrare paradossale ma c'è bisogno di impopolarità al potere, che contrasti il populismo dilagante, assumendo quelle responsabilità che non generano dividendi nel breve periodo.

Consapevoli del nostro DNA, siamo pronti a guidare il cambiamento.

Grazie