

NOTA SU FUNZIONE CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE E CONSEGUENTE RICHIESTA URGENTE DI UN CONFRONTO PREVENTIVO

Le Segreterie Regionali CGIL CISL UIL dell'Emilia - Romagna congiuntamente alle Segreterie Regionali di Categoria FILT FIT ULTRASPORTI con detto Appunto sindacale intendono partecipare alla Conferenza di Pianificazione per il PRIT 2010-2020.

Contestualmente richiedono la disponibilità della Giunta Regionale ad attivare un apposito confronto preventivo in riferimento al riassetto organizzativo e la tutela del lavoro per conseguire un sistema di mobilità sostenibile, da prevedersi nel progetto di PRIT 2010 -2020 che sarà proposto dalla Giunta stessa utilizzando anche i contributi pervenuti nella Conferenza di Pianificazione.

PER UN SISTEMA REGIONALE INTEGRATO DI MOBILITA' SOSTENIBILE ED INTERMODALE

PER PERSONE E MERCI CON UNA NUOVA CARATTERIZZAZIONE DEI TERRITORI
PREMESSA

Il Sindacato dell' Emilia Romagna chiede di approntare il nuovo Piano Integrato dei Trasporti 2010 - 2020 per conseguire il sistema integrato regionale di mobilità sostenibile ed intermodale per persone e merci, con una qualificata organizzazione ed una nuova caratterizzazione dei nodi territoriali conseguendo un'azione positiva per attraversare la crisi economica in atto.

Non serve un PRIT sommatoria o che prende atto che gli unici interventi sono "3° o 4° corsie autostradali", che certo portano più sicurezza ma non fanno riequilibrio intermodale ne conseguono una strutturale tutela dell'aria e continuano ad incrementare il carico ambientale sul territorio.

LE PRIORITA' NEL SISTEMA TRASPORTISTICO REGIONALE

1. Per la mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Come è noto ogni anno il trasporto pubblico regionale e locale su ferro e gomma è utilizzato mediamente da oltre 285 milioni di passeggeri ma è urgente migliorarlo ulteriormente per offrire un positivo sistema di mobilità sostenibile in alternativa all'uso dell'auto che determina un evidente inquinamento dell'aria in quasi tutte le città dell'Emilia-Romagna.

Ovviamente serve dare continuità all'azione di regolazione degli Enti Locali affinché si incrementi la velocità commerciale dei mezzi pubblici dando seguito al un completamento della chiusura all'accesso ai centri storici attuato in modo differenziato tra le città.

Inoltre vanno agevolate le azioni affinché il Trasporto Pubblico Locale si attui con mezzi pubblici non inquinati (es. rinnovo mezzi, taxi elettrici ecc...).

Alla Regione il Sindacato chiede di promuovere un'azione integrata sulla necessaria riconversione del settore AUTOMOTIVE con riferimento all'interfacciamento con Piano Attività Produttiva, Piano Ricerca, Piano Energetico.

Inoltre la proposta del Sindacato è quella di promuovere una "industrializzazione" del settore TpL con 3 condizioni:

- progettualità su scala regionale facendo interagire i diversi attori della mobilità così da risaltarne le specificità e integrazioni, conseguendo adeguata massa critica con necessarie capacità industriale e finanziaria
- integrazione ferro/gomma
- monitoraggio sistemico nelle evoluzioni in termini di richiesta di mobilità delle persone e delle merci per un miglior utilizzo delle risorse e per maggiori funzioni nel ciclo della mobilità (gomma,ferro,merci)

2. Potenziamento trasporto ferroviario regionale e nell'area metropolitana di Bologna.

Come è noto si sta completando nel territorio regionale il quadruplicamento ferroviario AV/AC da Milano/Bologna/Firenze che ha impegnato una striscia di pianura padana larga 14 metri da Bologna a Milano.

Costruita con interconnessioni che comprendono le città (Piacenza, Parma, Modena) risulta idonea strutturalmente per trasportare anche merci a differenza dei noti sistemi costruiti in Spagna e Francia. Nonostante questo impegno infrastrutturale, la sua realizzazione rischia di essere un'opera al solo servizio di un ben determinata tipo di utenza.

Le scelte operate in questi anni da parte di Trenitalia sono state quelle di ridurre progressivamente nel tempo l'offerta del trasporto di massa quello meglio identificato come "Servizio Universale" a vantaggio di quello ad Alta Velocità.

Il tutto accompagnato da un riposizionamento in termini di diminuito interesse rispetto al servizio Regionale che oggi nella nostra realtà dimostra di non essere in grado di intercettare a pieno le necessità di mobilità della cittadinanza; palesando chiare difficoltà in termini di offerta e qualità del servizio e con previsioni di maggiori sofferenza rispetto ai già preannunciati tagli di risorse.

Il rischio per assurdo è che in presenza di un sensibile miglioramento della capacità infrastrutturale non faccia riscontro un altrettanto miglioramento della capacità di trasporto con ripercussioni sensibili rispetto al piano della Mobilità Regionale e al patto del contenimento del inquinamento ambientale.

In concreto il trasporto regionale rischia di non ricevere alcun miglioramento, infatti pur se in presenza di treni che quasi viaggiano in orario presentano troppo spesso carrozze chiuse e prive di condizionamento/riscaldamento.

Il Sindacato richiede un "ruolo industriale" dei gestori ferroviari attraverso:

- gestioni integrate nel garantire un buon servizio all'interno
- caratterizzazione delle funzioni di officina e di servizio

Inoltre per il Servizio Ferroviario Metropolitano serve una finalizzazione al servizio dell'area vasta di Bologna per costituire una rete integrata con il trasporto pubblica su gomma (vedi ruolo 8 direttrici passanti e 16 fermate nel comune di Bologna ed 86 nell'intera provincia). Contestualmente è urgente la riqualificazione della stazione di Bologna e l'attuazione di un sistema d'accesso con caratteristiche intermodali.

Ovviamente la caratterizzazione trasportista ferroviaria di Bologna derivante anche dal completamento della stazione AV/AC richiede che sia rafforzata e qualificata una capacità di manutenzione dei mezzi di locomozione e trasporto mantenendo l'attuale capacità operativa di manutenzione nell'ambito di un Polo manutentivo regionale.

3. Per un sistema regionale aeroportuale per persone e merci

Le difficoltà economiche che sta attraversando l'intero settore del trasporto aereo richiedono di attuare una progettualità ed azione per integrazione degli scali della nostra regione. Vi è la necessità di procedere ad un'analisi sullo stato dei diversi scali, sia sul versante extra-aviation che aviation, per promuovere accordi tra i gestori e dar corso ad un piano industriale che tenga conto delle diverse caratteristiche degli scali e che possa permettere l'ingresso di risorse economiche di soci privati prevedendo anche la funzione di trasporto celere di merci.

Infatti, già attualmente si delinea per alcuni settori del nostro sistema produttivo l'esigenza di competere con aree orientali (es. Cina) per cui servirà un sistema integrato di trasporto aereo prevedendo ad esempio la caratterizzazione prevalentemente una funzione di trasporto merci e consolidando un necessario collegamento ferroviario e celere tra siti aeroportuali contigui.

4. Per la Logistica Integrata

La persistente mancanza di una vera politica nazionale dei trasporti e della logistica ha prodotto un sistema disarticolato e squilibrato tra le diverse modalità di trasporto, con costi complessivi per il Paese sul piano dell'inefficienza, dell'ambiente e dell'occupazione. Anche l'ipotesi di un riequilibrio modale ha dovuto scontare il fatto che il sistema intermodale ferro - gomma rimane legato a logiche di politica industriale delle FS e non a strategie nazionali, così come il gomma - mare è ancora troppo limitato per essere considerato un'alternativa efficace. In tale ambito anche le più recenti scelte del Governo, in merito agli incentivi per il settore dell'autotrasporto, non rispondono ad una strategia finalizzata ad incentivare il dimensionamento delle aziende, ma piuttosto a logiche legate all'emergenza e al consenso. Per il settore della logistica, infine, non è mai stato avviato un percorso che valorizzi la collocazione italiana a piattaforma logistica del mediterraneo con conseguenti ricadute positive per l'occupazione e la fiscalità, contrariamente a quanto fatto da altri paesi della Comunità Europea che di questo segmento hanno fatto un punto di forza dell'economia nazionale.

Il confronto aperto con la Conferenza Regionale per la Pianificazione rappresenta l'occasione anche per riaffermare e consolidare la scelta fatta sulla ricomposizione anche contrattuale dell'intero ciclo della movimentazione delle merci, il cui fine era - e rimane tuttora - volto a un'omogeneizzazione dei diritti dei lavoratori/lavoratrici e del costo del lavoro, con una strategia che propone un impianto di relazioni industriali e una impostazione contrattuale funzionale a favorire la strutturazione delle imprese e l'innovazione nei processi produttivi.

A questo fine è necessario introdurre ulteriori regole per garantire la crescita ed il consolidamento delle imprese strutturate che fanno della qualità l'arma vincente per la sfida sulla competizione e, nel contempo, per evitare che la concorrenza si sviluppi unicamente sul costo del lavoro, con ripercussioni molto negative per la qualità del servizio prestato, per la sicurezza dei lavoratori/lavoratrici e della circolazione stradale, nonché per la fiscalità generale. Come il comparto del trasporto merci, anche il comparto del facchinaggio è caratterizzato, in misura crescente, da un diffuso ricorso a pratiche elusive e da una forte presenza di lavoro irregolare che sta producendo effetti gravi sulle cooperative regolari e sui salari e sui diritti dei lavoratori/lavoratrici. Anche l'entrata in vigore del Decreto 221/03 che ha disciplinato il funzionamento del Registro sulle imprese di facchinaggio, peraltro depotenziato pesantemente dal decreto 223/06 sulle

liberalizzazioni, è risultato inefficace rispetto alla crescita dell'irregolarità del settore. In questo scenario, dumping contrattuale e appalti concessi al massimo ribasso, il rinnovo del CCNL UNIFICATO rappresenta l'occasione per un patto che impegni tutti i soggetti firmatari a riproporre un insieme di regole minime che consenta di salvaguardare diritti e tutele, qualità e professionalità. In tal senso il Sindacato chiede che anche il Tavolo Istituzionale insediato presso l'Assessorato Regionale al Lavoro, in data 9 novembre 2009, su "Sicurezza e regolarità del rapporto di lavoro nella logistica" va riattivato nel più breve tempo possibile ritenendo, che dalla crisi se ne esca anche contrastando l'illegalità e che la ripresa economica si concretizza e si consolida con e nella legalità.

Nella logistica e la movimentazione delle merci in Emilia Romagna sono impegnate un numero rilevante di operatori che utilizzando dati Unioncamere indica:

- 22.000 operatori con funzioni di facchinaggio
- 14.000 persone nell'Autotrasporto conto terzi (serve verificare parametri di iscrizione agli Albi Provinciali Autotrasporto con l'obiettivo di creare condizioni di trasparenza sul fronte dell'offerta)
- 7.000 dipendenti Imprese Autotrasporto

Per il Sindacato le priorità/obiettivo per una "buona logistica" nel nuovo PRIT 2010/2020 riguardano:

- a. La riorganizzazione delle filiere produttive in atto, causa la crisi, richiede che si ridiscuta del "franco/fabbrica" e "franco destino" rispondendo ad obiettivi tra di loro interdipendenti quali:
 - Le necessarie "reinternalizzazioni" delle attività di ciclo necessarie per conseguire "qualità e rispetto tempi" nelle singole produzioni.
 - Nel caso di esternalizzazione, appalti e/o fornitura di servizi di autotrasporto, logistici e di movimentazione delle merci il rispetto delle condizioni economiche e normative agli addetti del settore così come disciplinate dal CCNL di categoria rappresenta un primo elemento per evitare che la concorrenza scarichi i suoi costi unicamente sui lavoratori/lavoratrici, sia in termini di tutele e retribuzioni sia dal versante della sicurezza sul lavoro. Va altresì sollecitata, al Governo, l'emanazione di specifico provvedimento per una diversa disciplina della legge 223/1991. Infine, va richiesto al Governo un ulteriore provvedimento che, a fronte di un reale potere di controllo in capo al committente sui doveri dell'appaltatore rispetto ai quali è chiamato a rispondere in solido, ed in presenza delle seguenti caratteristiche "nell'ambito di quanto previsto dall'art. 29 del DLgs 276/2003 e dall'art. 35 della legge 248/96" va introdotta una procedura che se attivata dall'impresa appaltante nell'ambito di una tempistica predefinita, la esoneri dalla responsabilità in solido. (es. elenco nominativo lavoratori, DURC, ecc...)
 - Come organizzare nelle aree ecologicamente attrezzate servizi comuni per attivare piattaforme logistiche con le necessarie connessioni intermodali, compito primario degli Enti che governano il territorio (Nel vecchio PRIT riscontrate in 165 Comuni presenza di Sistemi Produttivi Locali, oggi sono definite n.° 44 Aree Ecologicamente Attrezzate)
 - Le regole sociali e le necessarie azioni di formazione per figure professionali di sistema e utilizzo nuove tecnologie, compreso mezzi ecologicamente positivi.
- b. Il trasporto merci su ferro e il ruolo degli interporti e del porto di Ravenna

Il disimpegno di Trenitalia su trasporto di merci su ferro presuppone un'azione integrata per costruire un sistema attrattivo che proponga il trasporto merci con modalità sostenibili ambientalmente, con un ruolo organizzato ed attrezzato degli interporti, peraltro in fase di potenziamento (es. Marzaglia/Mo, Selva/Fo, Le Mose/ Pc), attraverso la collocazione baricentrica dell'Interporto di Bologna nel collegamento con il Brennero per raggiungere il Centro-Europa dello stesso porto di Ravenna con riferimento ai sistemi produttivi che la crisi economica sta modificando ampiamente.

Al riguardo l'attuale capacità operativa presente in Emilia-Romagna con le strutture FS/CARGO occorre sia anche utilizzata per l'organizzazione di un trasporto intermodale che caratterizza il ruolo del "trasporto su ferro" su direttrici con riferimento al Centro - Europa e il Nord - Est e il Corridoio Adriatico. In questa nuova necessaria "magliatura della rete ferroviaria" si colloca anche la funzione della FER nel trasportare merci a scavalco tra Liguria ed Emilia Romagna prevedendo una necessaria strutturata organizzazione con idonee tutele per il personale.

LA NUOVA FUNZIONE DEI SITI TERRITORIALI NEL SISTEMA REGIONALE

- a) Si chiede di valutare la organizzazione di una logistica integrata e sostenibile ambientalmente nel distretto ceramico e la funzione gli interporti di Marzaglia e Dinazzano connessi dal necessario collegamento ferroviario tenuto conto della costruzione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo
- b) La ormai prossima realizzazione della autostrada regionale Cispadana da Reggio a Ferrara, che si intreccerà, mediante il tratto di Cispadana "stradale" già realizzato da Reggio verso Parma, con la autostrada Ti-Bre, richiede fin d'ora di valutare anche in raccordo con le regioni confinanti - le ricadute di questo sistema di collegamenti nel cuore della pianura padana "manifatturiera" sulle aree industriali, sulla logistica delle merci, sui grandi insediamenti commerciali. Quindi un ruolo della Cispadana come asse alternativo a Via Emilia, ma con caratteristiche di corridoio trasportistico come propone UE (con strade/ferro/compensazioni ambientali e navigazione PO). Va verificata la nuova caratterizzazione del territorio di Reggio Emilia come "cerniera" di transito merce verso il Brennero e necessarie connessioni alla fermata AV/AC Medio-padana.
- c) Il nodo trasportistico di Bologna può trovare una "qualificazione strutturale" se il previsto passante autostradale a Nord di Bologna avrà caratteristiche adeguate per ridurre l'impatto territoriale e contemporaneamente renderà

disponibile completamente all'uso del traffico cittadino l'intera Tangenziale e penalizzerà il transito l'attuale traffico pesante di transito tra Nord/Sud.

- d) Occorre una verifica del rapporto tra il sistema produttivo di Parma (industria agroalimentare) e la funzione dell'Interporto su l'asse trasportistico TIBRE. Serve ripensare anche al trasporto merci sul Po (vedi non uso banchina di Pieve Saliceto) partendo dall'affermazione che il progetto di bacinizzazione del medio corso del fiume non serve alla navigabilità e l'uso del fiume stesso, può avere un futuro realistico solo in una logica di valorizzazione ambientale turistico-ricreativa. Per il trasporto merci non può essere ignorare l'esistenza in parallelo al Po della linea ferroviaria Parma - Suzzara e della sua possibile connessione con la ipotizzata "Ti-Bre ferroviaria".
- e) Precisare la già delineata nuova funzione del territorio di Piacenza di interconnessione tra il sistema Emilia - Romagna e il sistema Lombardia che è polarizzato verso Milano.
- f) Il territorio di Ferrara richiede un potenziamento della rete di trasporti adeguata per l'estensione geografica della provincia stessa, caratterizzate da zone a vocazione industriale e zone turistiche.
Contestualmente è prevedibile un incremento della necessità di connessioni rafforzate con la direttrice Brennero e con Padova / Mestre.
- g) Il ruolo del Porto di Ravenna come "finestra" del sistema regionale sull'Adriatico che presuppone un potenziamento certo dei fondali marini ma anche una migliore organizzazione delle connessioni modali con il territorio. Va favorita la realizzazione del nuovo terminal container (350/400000 teus anno stimabili realisticamente, in un periodo di medio termine, a fronte di interventi concreti di promozione e ricerca) nella chiarezza degli impegni e delle strategie dei soggetti imprenditoriali che intervengono o vorranno intervenire nella specifica attività.
- h) A fronte della necessaria riconversione dell'attività turistica si richiede una azione integrata sia sulla Costa Adriatica sia sui territori che sono connessi con offerta turistica complementare(es. Forlì, Cesena) per cui serve sia attiva una rete di mobilità integrata e sostenibile ambientalmente.

Bologna 5 novembre 2010