

Intervento

Claudio Lonati

Segretario

Fit-Cisl Lombardia

Convegno

**STATI GENERALI DELLA
MOBILITA'
E DELLE INFRASTRUTTURE:
LE POLITICHE E LE
INIZIATIVE PER L'AREA
METROPOLITANA MILANESE**

Sala Colonne

Palazzo Giureconsulti

29 gennaio 2008

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito **www.mobilityconference.it**

MCE 2008

Stati generali della mobilità e delle infrastrutture: le politiche e le iniziative per l'area metropolitana milanese

29 gennaio 2008

Claudio Lonati, Segretario Fit-Cisl Lombardia

Intervento

Sono grato della opportunità che mi viene offerta per portare al convegno il punto di vista del sindacato dei lavoratori dei trasporti della CISL Lombardia.

Il nostro contributo vuole rispondere il più fedelmente possibile alla sollecitazione posta a monte di questo importante momento di discussione e di confronto, e cioè "poter rendere visibile il contributo che ognuno può portare alla soluzione delle attuali criticità, in termini di infrastrutture e mobilità" nella vasta area metropolitana milanese.

Il compito non è facile ma di sicuro stimolo e interesse.

L'elenco delle opere in cantiere, di quelle in progettazione o in fase di studio è davvero significativo con progetti infrastrutturali sempre molto ambiziosi, tempi di realizzazione necessariamente lunghi, che giorno dopo giorno diventano sempre più lunghi, anche perché scontiamo il peso e l'aggravio di difficoltà costituito da un ritardo ormai pluridecennale, difficilmente recuperabile nel medio periodo: un disastro che non richiede qui ulteriori commenti.

Di conseguenza, restano comunque da soddisfare molte richieste in termini di mobilità e infrastrutture, che giungono da molte parti, dalle istituzioni dagli enti locali, dal mondo dell'impresa, del sindacato o dai cittadini.

Purtroppo sempre più spesso accade che per non deludere queste aspettative e per non perdere consenso, si promettono nuove strade, tangenziali, autostrade, più mezzi pubblici nelle ore di punta per non viaggiare come sardine, autobus e treni più puntuali con corsie preferenziali per i primi e più binari per i secondi, pur sapendo, e non per mala fede che molte di queste promesse sono e rimarranno dei semplici annunci.

Un esempio su tutti la famosa Pedemontana lombarda, opera viabilistica che avrebbe dovuto collegare sei tra le province più strategiche del Nord Italia (Bergamo, Milano, Lecco, Como, Varese, Monza). Risale al lontano 1965 la costituzione della società e, tra elaborazione di progetti, modifiche di tracciati, autoscioglimenti, arriviamo agli ultimi atti formali, la delibera del CIPE del marzo 2006 per l'approvazione preliminare dell'opera. Ma oltre a questo, oggi, non ce traccia, anche se pur minima di un qualsiasi cantiere aperto; se ne deduce alla luce di questi fatti, che sarebbe più realistico affermare che l'Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. non realizzerà mai questa arteria.

Aspettiamo la smentita dai fatti, che potrebbe essere generata dalla recente presa di comando della società da parte della Provincia di Milano per mezzo della sua controllata Milano Serravalle. Saremmo i primi ad esserne contenti perché la FIT CISL della Lombardia ha sempre sostenuto che questa è una delle opere realmente più utile e più necessaria di tutte quelle progettate, pensate e annunciate nella nostra Regione.

Noi pensiamo, ed è quasi un appello quello che sentiamo di rivolgere a tutti i livelli istituzionali di governo che debba essere recuperato da subito il senso delle priorità strategiche, concentrando le risorse disponibili sui progetti irrinunciabili.

Non servono le "lenzuolate" di provvedimenti, bastano poche opere, utili, che abbiano una data certa d'inizio lavori, tempi ragionevoli di realizzazione. Ma soprattutto è necessario che le opere vengano realizzate con tutte le azioni di partecipazione che costruiscono l'indispensabile consenso.

Troppo frequentemente i tempi che trascorrono dalla progettazione al compimento definitivo dell'opera siano così lunghi che alla fine dei lavori l'opera sia già superata. La domanda di mobilità, infatti, non è un fenomeno statico, ma in continua evoluzione e di conseguenza per citare un esempio: una tangenziale progettata a due corsie, dopo anni risultano già insufficienti e, per correre ai ripari si verifica la necessità di realizzarne la

terza corsia, con costi molto più alti, non solo in termini di denaro, ma con pesanti ripercussioni per l'intera viabilità.

Serve allora una cultura progettuale diversa che porti ad una drastica riduzione dei tempi.

Ma anche questo sarà inutile se non sapremo rispondere alla nostra vera urgenza, che è quella di una classe politica e manageriale capace di una visione strategica del futuro.

Particolare attenzione va posta anche a quei lavori, da assegnare tramite procedure di gara, sia essa privata o ad evidenza pubblica.

A nostro avviso la selezione dei soggetti deve essere più accurata e mirata, in special modo per quanto attiene ai capitolati di gara, i quali debbono contenere norme più esplicite e restrittive, valorizzando attraverso punteggi più alti i soggetti che applicano correttamente: i contratti nazionali di lavoro specifici per quelle mansioni e le normative sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, tema oggi di drammatica attualità, in quanto in una società che si definisce civile e progredita nessuno dovrebbe morire di lavoro.

Dobbiamo arrivare senza timori di sorta ad escludere dal partecipare alle gare d'appalto imprese, cooperative che non hanno i requisiti necessari.

Se non si pagano correttamente i lavoratori, si è disonesti ed episodi di lavoratori retribuiti sotto il minimo contrattuale sono sempre più frequenti, ma se non si applicano le norme sulla sicurezza, anche le più elementari, si è dei criminali.

Non si può scherzare sulla vita delle persone eludendo la legge e tanto meno essere superficiali nella sua corretta applicazione.

Come dicevo poco fa, altro elemento centrale su cui lavorare è quello sui metodi di pianificazione e di raccolta del consenso riguardo le grandi opere pubbliche. L'eccessiva frammentazione dei livelli decisionali tipica del nostro Paese, non solo è resa complicata da forme federaliste a volte incoerenti, ma anche da una diffusa vocazione al particolare, al localismo ad estremismi ecologici.

Le infrastrutture non si possono fare con la forza. Ci vuole il consenso. Ma il consenso va creato. Ci vuole una visione non provinciale del Paese, ci vuole entusiasmo per crescere e adeguarsi al resto d'Europa.

Di fronte a tanti "no", a tanti comitati più o meno spontanei che ogni opera pubblica si porta in dote, occorre un serio approfondimento da parte dei decisori pubblici. La cultura del "no" è figlia di quello che dicevo in apertura: la contraddittorietà delle scelte; le lungaggini; gli sprechi; la mancata definizione delle priorità.

E tutto avviene quando ci sono aree di produzione e di sviluppo, come la nostra, dove i comitati e le campagne bisognerebbe che nascessero per farle le infrastrutture, non per rifiutarle!

Mi capita spesso di chiedermi come sia stato possibile che nei primi decenni del Novecento lo Stato unitario abbia saputo costruire tunnel ferroviari e alpini, oltre ad una rete di viabilità nazionale che ancora oggi ci lega saldamente al resto d'Europa. E lo stesso vale per quello che è stato possibile fare negli anni Sessanta con la costruzione della rete autostradale. Da allora ad oggi poco o niente è stato fatto, mentre la mobilità e le esigenze ad essa collegate aumentano in modo esponenziale.

Io non credo che le istituzioni di allora fossero pervase da una passione spasmodica per il cemento e che fosse del tutto assente la sensibilità verso le questioni ambientali. Sono convinto che a sostenere quelle opere fosse un consenso fortemente consapevole: era evidente a tutti che la mancata realizzazione di quelle opere avrebbe pesato negativamente sul futuro del Paese, sull'economia e sul diritto alla mobilità dei cittadini.

Oggi i ragionamenti, le riflessioni e la metodologia che porta a definire se quell'opera sia più o meno utile non crediamo siano molto diversi da quelli adottati nel passato, anzi, una cosa è sostanzialmente cambiata l'abbattimento delle frontiere e l'allargamento ad altri stati della Unione Europea, questo obbliga tutti noi portatori di interessi collettivi a ragionare e decidere quotidianamente in questo contesto con un approccio mentale obbligatoriamente più aperto.

Qualcuno potrebbe asserire che la nostra sia un'analisi prettamente di parte, orientata verso una semplicistica equazione: infrastrutture uguale occupazione; certo le grandi opere hanno generato lavoro e di conseguenza benessere, ma è l'economia in generale a beneficiarne maggiormente, cioè l'intero sistema Paese, ancora di più, oggi, in un contesto ormai globalizzato, dove l'economia, il mercato e il conseguente sviluppo non sono più relegati nei classici confini provinciali, metropolitani o nazionali.

Per fare un esempio pratico: se la Tangenziale Esterna di Milano dovesse essere costruita, cosa che noi auspichiamo, non sarebbero solo i milioni d'abitanti dell'area metropolitana milanese a goderne i benefici.

Come immediata conseguenza le tangenziali milanesi, sarebbero da subito liberate dai veicoli privati e industriali diretti verso la Liguria, (porto di Genova) il Piemonte, la Francia e la Spagna, per l'area metropolitana milanese, le tangenziali assolverebbero esclusivamente al ruolo tipico di collegamento centro periferia e, non fungerebbero come oggi da arterie autostradali con una tasso di intasamento pressoché costante e tempi di percorrenza mai preventivabili.

Della TEM ne trarrebbe beneficio non solo l'economia lombarda, ma l'intera l'Europa, in quanto nell'attesa di una politica più aggressiva verso il trasporto merci su rotaia e via mare, cosa assai improbabile, (oggi la realtà è che più dell'ottanta per cento delle merci viaggia su gomma), si aumenterebbe la velocità commerciale delle merci e questo significherebbe non solo rendere qualitativamente migliore il lavoro dei nostri camionisti, ma ridurre la forbice tra il costo della merce alla produzione e il costo del prodotto immesso sul mercato.

Dobbiamo decidere che cosa è meglio per i cittadini di questa vasta area metropolitana e, partendo dal centro, dal capoluogo si deve intervenire con immediate politiche sul traffico nei centri urbani, a favore di tram, autobus e metropolitane, sottraendo i cittadini da code spaventose e liberando le città dalla morsa soffocante di un traffico individuale e privato, che le ha ormai paralizzate, basti pensare che la velocità media del trasporto urbano a Milano è di circa 17 Km/h, (velocità di un podista con una buona preparazione e di un discreto ciclista) certo se può consolare siamo in buona compagnia, Roma 12 Km/h, Napoli

o Palermo scende sotto i 10; il solo raddoppio di questa velocità funzionerebbe da moltiplicatore positivo per i cittadini e i lavoratori addetti.

Guardiamo con favore ai piani d'ampliamento della metropolitana, dalla nuova linea M5 e M4 fino al prolungamento della linea 2.

Sono politiche che vanno costantemente perseguite. Siamo ancora però lontani dai valori d'altre città europee.

A Londra i binari in sotterranea sono 415 Km, a Mosca 269 Km,

Madrid risulta essere al terzo posto con 228 KM di rete, 100 dei quali realizzati in solo otto anni dal 1995 al 2003.

A Parigi la metropolitana si sviluppa su complessivi 209 chilometri, a Stoccolma 120, a Milano 93, a Barcellona 91, a Roma meno di 40.

A Londra viaggia su ferro il 65,1% degli utenti dei mezzi pubblici, il 65,9%, a Parigi, il 46,1% a Madrid, l'80,8% a Vienna.

Da noi le percentuali sono tutte a favore delle automobili, più per mancanza d'alternative che per cattiva volontà dei lombardi.

Non c'è crisi di domanda, ma di offerta, crisi che riguarda la quantità e qualità dell'offerta. Attuare politiche a favore dei mezzi pubblici significa non solo avere un parco autobus più confortevoli e non inquinanti, ma anche un numero di mezzi adeguato e passaggi più frequenti.

Oppure, a parità di autobus disponibili in superficie, la dove è possibile e la viabilità lo consente, utilizzare più autosnodati (mezzi con capienza di passeggeri quasi doppia rispetto al classico 12 metri), incentivandone l'acquisto; altro possibile intervento potrebbe essere quello di assumere più personale part-time da utilizzare nelle fasce di maggior richiesta di mezzi, incrementato anche in questo modo l'occupazione femminile.

Dobbiamo porci l'obiettivo di aumentare i passeggeri sui mezzi pubblici, incentivando politiche di integrazione tariffaria non solo ferro-gomma ma anche gomma-gomma.

Dal nostro punto di vista è però necessario che le imprese di trasporto si raggruppino sviluppando economie di scala, costituendo un ossatura di "campioni nazionali", che si aprano alle sfide dei mercati liberalizzati, aziende piccole frammentate, con scarsi mezzi non possono che lasciare spazio ad operatori concorrenti stranieri rendendo anche le tutele del lavoro più problematiche.

La nostra non vuole essere solo una sollecitazione verbale, a questo proposito il sindacato confederale ha chiesto che nella proposta di modifica della legge di riforma del settore fosse trovata la possibilità di incentivare l'integrazione tra aziende. Di conseguenza guardiamo con interesse alle possibili alleanze tra GTT di Torino e ATM di Milano.

Riteniamo che oltre a sostenere queste iniziative, sia indispensabile la partecipazione dei lavoratori ai processi di innovazione del TPL, consentendone certamente una più adeguata e fattibile accelerazione.

A dimostrazione della nostra buona volontà, la nostra Federazione sta lavorando celermente all'unificazione tra il contratto della Mobilità e delle Attività Ferroviare, come primo passo verso il contratto unico dei trasporti.

Il confronto che si sta sviluppando è di estremo interesse e, non solo per gli addetti ai lavori, in quanto non si tratta solo di far coincidere aspetti normativi ed economici dei due contratti nazionali di lavoro, attraverso operazioni matematiche di somma o sottrazione, ma si misurano due culture trasportistiche, storicamente diverse. Molto radicate sul territorio le prime, molto accentrate le seconde con una logica prettamente nazionale.

Siamo convinti che le ricadute di questa prima unificazione contrattuale, non potranno che essere positive; ed i primi a beneficiarne saranno gli utenti, in quanto potranno usufruire di politiche tariffarie e servizi di trasporto pubblico più rispondente alle loro esigenze di mobilità.

Ad oggi, i dati sul supero delle polveri sottili certificano che nei primi 20 giorni del 2008, 51 capoluoghi su 63 hanno superato il valore limite medio giornaliero e i dati del 2007 non sono stati confortanti: Torino 190 superi, Cagliari 162, Vicenza 140, Reggio Emilia 139,

Piemonte, Emilia Romagna, Veneto e Lombardia sono le Regioni in cui si registrano i valori più elevati. Tra le città metropolitane, dopo Torino ci sono Milano, Roma e Napoli.

Il trasporto su gomma pesa da solo per il 35% sulle emissioni di anidride carbonica che tra il 1995 al 2005 sono aumentate del 12%, ben lontano dalla riduzione al 6,5% delle emissioni che è l'obiettivo del protocollo di Kyoto da realizzare tra il 2008 e il 2012.

Noi ribadiamo che il mezzo pubblico deve essere una adeguata risposta, insieme ad altre politiche per la tutela della nostra salute. Ne consegue che anche il tentativo, seppur timido, di chiudere le città al traffico privato o di far pagare un pedaggio per scoraggiare l'utilizzo del mezzo privato è un positivo tentativo di risposta, che va sostenuto con i necessari aggiustamenti e proposte costruttive.

Sull'Ecopass introdotto a Milano noi abbiamo una testimonianza diretta da offrire alla riflessione, quella dei conducenti di autobus che lavorano quotidianamente in quelle zone e che hanno visto sensibilmente migliorare la loro qualità del lavoro, in termini di velocità commerciale, (da un minimo dello 0,2% ad un massimo del 40,01%) puntualità, passeggeri trasportati (10.000 abbonamenti in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e riduzione dei tassi di inquinamento.

Dobbiamo rendere appetibile e conveniente l'utilizzo del mezzo pubblico, riducendo i costi dei parcheggi scambiatori, oltre logicamente a costruirne altri nelle zone limitrofe alla città, fino ad arrivare alla completa gratuita del posteggio per chi acquista l'abbonamento al mezzo pubblico.

L'area metropolitana milanese è veramente molto vasta.

Secondo la definizione OCSE, è composta dalle province lombarde di Milano, Bergamo, Como, Lecco, Lodi, Monza e Brianza, Pavia, Varese e della provincia piemontese di Novara. La popolazione ammonta a 7.400.000 abitanti distribuiti su un territorio di circa 12.000 KMq. Per popolazione è la prima area metropolitana italiana e la quarta dell'Unione Europea.

Nell'analisi sulle infrastrutture, non possiamo oggi non fare un accenno alla situazione di Malpensa. La prospettata riduzione del numero dei voli avrebbe ricadute pesanti sull'efficienza e sull'incidenza nei processi economici dei collegamenti della maggiore area industriale del Paese con il resto d'Italia, d'Europa e del mondo. Siamo fortemente preoccupati sia sul fronte occupazionale che sulle ricadute generali che questo ridimensionamento dei voli comporterebbe.

La politica, le imprese e il sindacato devono attuare una forte politica di concertazione, sviluppando maggiori sinergie in quanto, mai come oggi gli interessi su Malpensa sono stati così convergenti.

Certo, errori ne sono stati commessi, lo sviluppo di Malpensa non è mai avvenuto come sarebbe stato auspicabile, non si è lavorato seriamente ad un sistema integrato aeroportuale lombardo e, le infrastrutture di mobilità a sostegno di Malpensa sono ancora inadeguate.

Oggi noi dobbiamo avere la forza di riconoscere che non serve a nulla che ognuno giochi singolarmente la propria partita.

Salvaguardare il ruolo di Malpensa e la sua centralità per tutto il Nord è un obiettivo che deve registrare il massimo di unità possibile.

Con l'auspicio che questa grave situazione non solo si possa risolvere positivamente, ma che quanto sta accadendo possa essere di stimolo all'apertura di un dibattito sulla situazione degli aeroporti in Lombardia, in un confronto che porti realmente a definire tempi, modalità e specificità di ciascuno degli aeroporti della nostra Regione.