

*"Entrare nella vita politica significa anche vivere attivamente nella propria università, nella propria scuola, nella officina ... per portare la voce e il contributo della gioventù all'edificazione di una scuola migliore, di una giustizia più alta, di una realtà più umana".*

Da una conversazione tra BRUNO TRENTIN e alcuni giovani universitari

# Il lavoro nei trasporti

Mensile di informazione, cultura e documentazione

In questo numero

- 2 Consapevoli del ruolo che abbiamo
- 3 Lavorare in sinergia
- 4 Riunificare i contratti per garantire i diritti
- 5 Speciale manovra governo
- 9 Servono risposte inedite
- 10 Tanti motivi per il nuovo contratto della mobilità

## L'indizio

Da ragazzo immaginava che chi faceva il suo mestiere fosse: "Come un vendicatore capace di riparare torti e ingiustizie".

Di Berlusconi ha detto: "Se avesse le tette farebbe anche l'annunciatrice! ... Uno che fa battute come quelle di Berlusconi dimostra che, nonostante si alzi i tacchi, non è all'altezza".

Eppure Berlusconi ha tentato invano di convincerlo ad entrare a Mediaset. Dopo qualche anno ha dichiarato pubblicamente: « Signor presidente ... la mia età e il senso di rispetto che ho verso me stesso mi vietano di adeguarmi ai suoi desideri".

L'accordo separato ha mostrato il vero obiettivo del Governo e delle associazioni datoriali: superare il contratto nazionale come sistema di tutele e regole comuni

## Un altro modello contrattuale

È passato un anno e mezzo dall'accordo separato sul sistema contrattuale del 22 gennaio 2009, un tempo sufficiente a far emergere lo scostamento clamoroso tra i fatti e le promesse del Governo.

Quell'accordo avrebbe dovuto rappresentare la svolta storica in grado di dare un nuovo esigibile sistema di regole, garantire la tutela del reddito e sviluppare la contrattazione, in particolare di secondo livello.

L'accordo separato ha invece messo in moto il vero obiettivo del Governo e delle associazioni datoriali: il superamento del contratto nazionale come elemento di tutele e regole comuni. Tutto quello che è successo dopo, dalla legislazione sul lavoro in discussione in Parlamento, al disegno di legge sul diritto di sciopero, dimostra che l'obiettivo è colpire i fondamenti della contrattazione collettiva e puntare alla destrutturazione del sistema di rappresentanza. Dopo l'accordo separato sono state molte le difficoltà nel presentare le piattaforme e nel gestire i negoziati, ma in molte categorie sono stati rinnovati unitariamente i contratti nazionali, anche a seguito delle iniziative di mobilitazione e di lotta promosse dalla Cgil.

Anche dove le trattative aperte non

hanno ancora portato a conclusione i negoziati, prima dei contenuti del modello contrattuale, sono le condizioni di merito a non consentire l'intesa con le controparti.

È possibile ridefinire il contratto nazionale, così come proposto dalla Cgil nel congresso, con un sistema di regole più leggere che favoriscano l'inclusione attraverso contratti più ampi e meno profondi, in grado anche di sviluppare la contrattazione decentrata.

Nel congresso della Filt abbiamo avanzato proposte per la rideterminazione dei confini contrattuali nei trasporti, in un processo di unificazione dei settori e delle filiere che, insieme alle clausole sociali, sia in grado di accompagnare con le tutele necessarie i processi di trasformazione. La crisi economica e i tagli che la manovra del Governo ha imposto all'intero comparto dei trasporti renderanno tutto più difficile. Una ragione in più per sostenere tutte le iniziative della Cgil e della Filt indirizzate a far cambiare una manovra iniqua che pesa sui trasporti al punto da mettere in discussione la sopravvivenza di molte aziende del settore.

**Franco Nasso**  
segretario generale Filt Cgil

GIOVENTÙ  
BRUCIATA



C'è un'intera generazione a cui il paese offre un futuro peggiore di quello dei genitori. La crisi e la mancanza di prospettive di crescita incidono sulla disoccupazione giovanile che, in Italia, ha raggiunto il 28%: otto punti percentuali in più rispetto alla media europea. Ai giovani è dedicato l'orizzonte di questo giornale.

FILT CGIL



Prevenzione, salute e sicurezza nei luoghi di lavoro: il compito della contrattazione

# Consapevoli del ruolo che abbiamo

In un panorama nazionale e internazionale, dove sono evidenti la crisi occupazionale e la continuata erosione di norme che fissano, insieme ai diritti dei lavoratori, chiare forme di rappresentanza, l'anello più debole potrebbe diventare il sistema di protezione dagli infortuni e dalle malattie professionali. È opportuno, quindi, richiamare gli strumenti di natura contrattuale che possono sorreggere l'impianto delle tutele antinfortunistiche. I rischi professionali non derivano solo da fattori strutturali/ambientali ma anche da una cattiva organizzazione del lavoro che non rispetta i limiti fisici e psichici dell'uomo e che ha frammentato i cicli produttivi accrescendone i rischi. A ciò, si aggiunge l'inclinazione negativa a considerare separatamente il ruolo dell'Rls da quello della Rsa/Rsu (vedi decalogo). Il Testo unico per la sicurezza, malgrado gli attacchi subiti, ha valorizzato questo concetto: si può parlare di una corretta prevenzione se si guarda non solo agli agenti nocivi o ai fattori strutturali, ma anche a come sono programmate le diverse attività e ai metodi organizzativi. Il sindacato deve affrontare il tema della contrattazione sulla sicurezza e salute in un'ottica di sistema, sapendo occupare gli spazi che derivano dalle leggi, ma provando a predisporre anche piattaforme che includano le materie di contrattazione che hanno ricadute dirette o indirette sulla salute e sulla sicurezza nel lavoro (orari, turni, riposi, appalti, etc.). In questa fase di crisi anche dei rapporti unitari e di modifica dell'impianto contrattuale, partire dai temi della sicurezza può esserci d'aiuto. Infatti, mentre resta fondamentale l'impianto

contrattuale nazionale, il secondo livello di contrattazione, attraverso il lavoro coordinato di Rls e Rsa/Rsu, diventa essenziale: per la salute e sicurezza nel lavoro è necessario un gioco di squadra. Indispensabile, poi, è il ruolo del sindacato europeo e dell'Etf: molti nostri settori subiscono regolamentazioni e deroghe dalla Comunità Europea. Ma che vuol dire sostenere, attraverso la contrattazione, il sistema della prevenzione? Vuol dire verificare, ad ogni tornata contrattuale, il numero dei rappresentanti per la sicurezza, le agibilità e gli strumenti loro assegnati e occuparsi della formazione a 360°. Vuol dire anche occuparsi della rappresentanza nei siti produttivi, con riferimento di eccellenza nell'accordo per i porti. Affrontare il tema della salute e sicurezza, ci obbliga a guardare anche agli appalti, preoccupandoci nei contratti delle figure professionali destinate al controllo delle attività esternalizzate (direttori dei lavori, coordinatori per la progettazione e l'esecuzione dei piani di sicurezza, etc.). Inserire nei contratti chiari percorsi di carriera, formazione, incentivi e un'organizzazione adeguata del loro lavoro è un contributo concreto. La scommessa è anche affermare modelli di organizzazione del lavoro che impediscano turni massacranti o straordinari fuori misura; che evitino ritmi determinati solo dalle merci che devono arrivare nei tempi prefissati. Proprio in periodi di crisi e di licenziamenti non è sconveniente parlare di rischi lavorativi e se le aziende proprio non vogliono ascoltare, parliamo di costi: quelli che derivano dalla non sicurezza.

Nadia Fanelli Filit Cgil

NEL MESE DI APRILE 2010 IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE  
NELLA FASCIA DI ETÀ TRA I 15 E I 24 ANNI, È ARRIVATO AL 29,5 %  
REGISTRANDO UN AUMENTO DI 4,5 PUNTI RISPETTO AD APRILE 2009

GIOVENTU' BRUCIATA



Il decalogo dei rappresentanti sindacali per la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro

# Lavorare in sinergia

Ecco le 10 azioni, essenziali, per rafforzare il sistema della rappresentanza per la prevenzione e la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori

## L'indizio

« I giornali sono un servizio pubblico come l'acquedotto. Non manderò nelle case acqua inquinata».

- 1** Prevedere l'inserimento formale anche delle Rls nell'Rsa, qualora non sia già stato individuato in quell'ambito, anche secondo le previsioni normative.
- 2** Far partecipare le Rls alle riunioni delle Rsu/Rsa, anche qualora non se ne faccia già parte.
- 3** Evitare che i datori di lavoro "dividano" le Rls dall'Rsa/Rsu.
- 4** Prevedere la partecipazione delle Rls agli incontri di contrattazione, anche come semplici uditori.
- 5** Non considerare le problematiche di sicurezza e salute di "esclusiva" competenza delle Rls, ma farle diventare oggetto di confronto nell'ambito di tutta la Rsa/RSU, durante le assemblee con i lavoratori e non solo in occasione dei gravi infortuni.
- 6** Non considerare il rappresentante Rls un tecnico, ma una/un delegata/o con maggiori competenze in materia di salute e sicurezza.
- 7** Decidere che, almeno una volta l'anno, in concomitanza ad esempio con la riunione periodica, si svolga un'assemblea dedicata ai temi della sicurezza e salute.
- 8** Prevedere l'avvio di "vertenze" per affrontare i problemi di sicurezza e salute e per sostenere i diritti di contrattazione e consultazione in materia.
- 9** Stabilire che la formazione sindacale in materia, avvenga sempre in modo congiunto Rls/Rsa/RSu.
- 10** Consultare sempre le Rls prima di siglare un'ipotesi di accordo, al fine di verificare che non incida negativamente sulla sicurezza dei lavoratori.



Si è rischiate la definitiva polverizzazione delle condizioni di lavoro e un inarrestabile allontanamento tra lavoratori garantiti e nuovi addetti privi dei diritti fondamentali

# Riunificare i contratti per garantire i diritti

Ad oltre dieci anni dalla scelta di Malpensa, e ancor di più dall'avvio della liberalizzazione nel settore del trasporto aereo, la scelta di rafforzare ed estendere i diritti dei lavoratori, attraverso la riunificazione dei contratti, si è confermata una scelta giusta. L'unica in grado di tutelare i lavoratori del settore, esposti ad un processo di liberalizzazioni non accompagnato, nel nostro Paese, da un compiuto sistema di regole.

Dalla "visione" di Malpensa sono passati molti, forse troppi anni. Anni in cui è stato necessario lavorare per condividere questa prospettiva con le altre Organizzazioni Sindacali del settore, gestire le emergenze che sono derivate dalle liberalizzazioni sfrenate e dalla crisi che ha colpito le fragili aziende italiane ex monopoliste e da ultimo, siamo all'attualità, la difficoltà aggiuntiva derivata dallo sfilacciarsi del rapporto unitario.

Tutto ciò ha messo seriamente in discussione il progetto negoziale. Si è rischiate la definitiva polverizzazione delle condizioni di lavoro, un inarrestabile allontanamento tra lavoratori garantiti e nuovi addetti privi dei diritti fondamentali con l'inevitabile rischio di contrapposizione interna e la conseguenza di veder sfumare ogni possibilità di coesione sociale. Malgrado queste enormi difficoltà, aver affermato con tenacia quella prospettiva è stato determinante, lo sarà ancora di più nel prossimo futuro. Ci attendono ancora tempi difficili segnati dalla difficoltà delle imprese a produrre proventi, tempi in

cui, in questa buia fase politica, la risposta delle imprese alle difficoltà continuerà ad essere il ridimensionamento, l'attacco al costo del lavoro e ai diritti. Tempi in cui sarà determinante per il lavoro saper imporre una contrattazione a tutto campo, una contrattazione vissuta da protagonisti, per rimanere nel solco negoziale e non essere tagliati fuori e messi di fronte a scelte negative irreversibili. La contrattazione nazionale per poter rendere davvero esigibile il Ccnl di settore, portare a conclusione il confronto con l'ente regolatore (Enac) ottenendo l'applicazione del Ccnl come requisito per le imprese operanti nelle attività aeroportuali. La confluenza nello stesso Ccnl della sezione Vettori e del Ccnl Fairo (quello applicato alle compagnie straniere che operano negli scali nazionali). L'avvio dei lavori per la stipula del Ccnl del personale navigante, ancora oggi senza contratto di riferimento ed in preda a veri e propri processi di dumping sociale, al pari di quanto da anni in atto nel personale di terra.

La contrattazione diffusa nel territorio per perseguire obiettivi altrettanto fondamentali come rispondere alle moltissime emergenze sul versante dei diritti, della precarizzazione, dei livelli occupazionali messi in discussione. La stessa contrattazione che questa volta in sede di confronto con il Governo ha dotato il settore di un sistema di ammortizzatori sociali senza il quale sarebbe stato impossibile gestire l'impatto sociale della crisi e dei fallimenti di diversi vettori, primo fra tutti per dimensioni Alitalia Linee Aeree Italiane.

**Mauro Rossi** segretario nazionale Filt Cgil



**FILT CGIL**



# **LA MANOVRA CORRETTIVA DEL GOVERNO È INIQUA E DANNOSA**

## **Come sempre i costi ricadranno sulle spalle dei lavoratori**

La manovra correttiva varata dal Governo è innanzitutto una manovra sbagliata, caratterizzata da un forte segno di iniquità sociale.

E' sbagliata perché non presenta provvedimenti di sostegno all'occupazione, alla crescita e allo sviluppo.

Il segno di forte iniquità è invece rappresentato dal fatto che i costi della manovra ricadono esclusivamente sulle spalle dei lavoratori e delle lavoratrici, delle Regioni, degli Enti Locali e sui cittadini più deboli.

E' iniqua perché non richiede alcun contributo a chi ha redditi elevati, evitando di intervenire, ancora una volta, sul blocco sociale che sostiene il Governo.

La manovra colpisce pesantemente tutti i lavoratori, quelli dipendenti, sia pubblici sia privati, i lavoratori a tempo determinato, i collaboratori, gli interinali. Colpisce il lavoro sia al Nord sia al Sud ed indistintamente i giovani ed i pensionati.

La manovra segna scelte sbagliate mentre la crisi continua a colpire i posti di lavoro, con moltissimi lavoratori già coinvolti dalla cassa integrazione.

### **Meno lavoro meno servizi**

## **Anche i pesanti tagli sulle Regioni e gli Enti Locali avranno una ricaduta sui lavoratori ma anche sui cittadini: produrranno meno lavoro ma anche meno servizi**

Nella manovra non si fa riferimento preciso ed esteso ai trasporti ed ai suoi settori, tranne che per un passaggio relativo all'Anas. Ma i riflessi di tali misure sono inevitabili e molto pesanti.

Nel privato, senza sostegno all'occupazione, senza ripresa e senza crescita, non si supereranno le situazioni di crisi e le casse integrazioni nelle aziende della logistica e del trasporto merci. Nei settori del servizio pubblico gli effetti saranno particolarmente pesanti.

Nel trasporto ferroviario saranno inevitabili i tagli nel servizio universale non commerciale della media e lunga percorrenza che richiede trasferimenti pubblici dallo Stato e, senza questi, subirà ulteriori tagli, con riflessi soprattutto sui collegamenti con il Mezzogiorno.

Nel trasporto pubblico locale i tagli alle Regioni e ai Comuni non potranno che amplificare le difficoltà delle aziende, si determinerà la mancanza di risorse necessarie a sostenere i contratti di servizio e aumenteranno le situazioni di crisi essendo vietati gli interventi di ripianamento dei deficit per le molte aziende indebitate.

Inevitabili saranno anche gli effetti della manovra sul rinnovo dei contratti come quello della Mobilità e sulle vertenze aperte come quella della privatizzazione di Tirrenia, su FS e anche su aziende già privatizzate come l'Alitalia.

Tutto questo avviene mentre nella Commissione Trasporti si sta esaminando, dopo essere stato varato dal Consiglio dei Ministri, il disegno di legge sullo sciopero che di fatto cancella l'esercizio di questo diritto a partire dal settore dei trasporti.

Per tutte queste ragioni anche del nostro settore è stata inevitabile la decisione di scioperare il 25 giugno.

È necessario che nel Paese sia avvertita la consapevolezza forte e diffusa dell'inadeguatezza e dell'iniquità della manovra per poter sostenere una manovra alternativa, necessaria per far tornare in ordine i conti pubblici, per difendere l'occupazione e la crescita, costruire una politica di sviluppo.

# QUESTA MANOVRA DANNEGGIA IL SISTEMA DEI TRASPORTI

Le misure contenute nella manovra correttiva del Governo, oltre a deprimere ancora di più l'economia del nostro Paese, logorano ulteriormente il sistema trasporti.

Indebolita tutta la vasta area dei servizi sussidiati, la manovra rischia addirittura di essere devastante per il trasporto pubblico locale e di impedire i necessari investimenti infrastrutturali nella mobilità locale, nella viabilità, nella portualità e nella logistica. I tagli previsti, sommativi ai vincoli stabiliti, tracciano uno scenario futuro di estrema difficoltà per tutti i lavoratori dei trasporti.

## Regioni, province, comuni

Si tratta della parte principale della manovra che incide sul settore trasporti. Le misure fissate dal decreto prevedono: per le Regioni a statuto ordinario, 4.000 milioni in meno nel 2011 e 4.500 nel 2012; per quelle a statuto speciale, 500 milioni nel 2011 e 1.000 nel 2012; per le Province, rispettivamente, 300 e 500 milioni; per i Comuni, 1.500 e 2.500. L'operazione riguarda i trasferimenti ordinari, sia per spesa corrente sia per investimenti, con esclusione della sanità, capitolo oggetto di altre parti del decreto.

Gli effetti stimati dalle prime elaborazioni delle amministrazioni regionali (Vedi tab. 1) risultano particolarmente pesanti nei capitoli di spesa che riguardano i trasporti (per esempio, 954 milioni di euro nell'arco del biennio per la viabilità di competenza regionale) e addirittura devastanti nel trasporto locale (1.678 milioni nel 2011 e 1.882 nel 2012, valori che, rispettivamente, rappresentano un taglio medio nazionale di almeno il 25%, con punte oltre il 30%), dove andranno stimati anche gli effetti aggiuntivi dei tagli a Province e Comuni.

L'operazione sul trasporto locale riguarderebbe sia il TPL sia Trenitalia.

## Spese ministeriali

Nell'ambito del taglio "lineare" del 10% delle spese ministeriali rientrano anche le dotazioni finanziarie attribuite alle cosiddette "missioni di spesa" dei Ministeri.

Per l'insieme del settore trasporti, si tratta nel prossimo triennio di 745 milioni di euro in conto Ministero dell'Economia (232 nel 2011, 280 nel 2012 e 233 nel 2013) e 32,5 in conto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Allo stato, non è possibile valutare la ripartizione dei tagli tra i diversi capitoli di spesa (aereo, marittimo, ferroviario, stradale, mobilità locale, ecc.) del settore, operazione che avverrà con la prossima Finanziaria.

Le riduzioni descritte si sommano a quelle già operate nel corso dell'ultimo biennio, per cui, per esempio, la missione "Mobilità" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti totalizzerà, nel 2013, quasi 300 milioni di euro di riduzione rispetto all'originaria dotazione del 2008.

Le missioni di spesa descritte sono a vario titolo indirizzate in conto esercizio ed in conto investimenti al settore e in buona parte regolano i rapporti di concessione (contratti di servizio e contratti di programma) dello Stato con Anas e con FS.

## Turn over

Anche le società pubbliche non quotate sono sottoposte, per gli anni dal 2011 al 2013, ad una gestione del turn-over con un tetto massimo di assunzioni fino al 20% dei rapporti cessati nell'anno precedente. Tale contingentamento sale al 50% nel 2014 e al 100% nel 2015.

Nel settore dei trasporti, rientrano certamente in questa norma Anas e le sue controllate, nonché le Autorità Portuali.

Nel caso sul decreto prevalga la interpretazione più estensiva dell'incerto testo attualmente adottato, i limiti descritti

TAB. 1 - RIDUZIONE TRASFERIMENTI DA STATO A REGIONI S.O. PER FUNZIONI  
(2011-2012, esclusa Sanità, in milioni di euro)

Regioni	Totale riduzioni dei trasferimenti	Le riduzioni per singoli settori											
		Trasporto Locale	Viabilità	Ambiente	Opere Pubbliche	Altro (1)							
						2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Piemonte	411,4	462,3	161,8	181,8	49,1	55,2	22,8	25,6	33,6	37,7	144,1	162,0	
Lombardia	629,9	707,8	279,5	314,1	49,4	55,5	35,9	40,3	2,8	3,2	262,3	294,7	
Veneto	301,4	338,8	84,0	94,4	40,0	44,9	15,4	17,3	12,1	13,6	149,9	168,6	
Liguria	133,1	149,5	61,7	69,3	18,2	20,4	7,7	8,7	0,4	0,5	45,1	50,6	
Emilia R.	344,4	386,8	95,6	107,4	52,9	59,4	22,7	25,5	1,0	1,1	172,2	193,4	
Toscana	333,6	374,7	140,4	157,7	53,5	60,1	23,8	26,7	n.d.	n.d.	115,9	130,2	
Umbria	104,8	117,7	36,0	40,4	25,5	28,7	6,3	7,1	0,4	0,4	36,6	41,1	
Marche	106,7	120,0	25,1	28,2	24,2	27,2	2,9	3,3	0,4	0,4	54,1	60,9	
Lazio	408,2	458,4	192,9	216,7	39,9	44,8	23,0	25,8	8,5	9,5	143,9	161,6	
Abruzzo	151,8	170,5	54,0	60,7	38,7	43,5	9,6	10,8	0,7	0,8	48,8	54,7	
Molise	38,4	43,1	15,8	17,7	3,6	4,1	3,6	4,0	1,7	1,9	13,7	15,4	
Campania	394,5	443,1	206,4	231,9	10,2	11,5	9,7	10,9	0,7	0,8	167,5	188,0	
Puglia	379,0	422,8	193,0	213,8	22,4	25,2	22,5	25,3	8,3	9,3	132,8	149,2	
Basilicata	95,6	107,4	36,1	40,6	21,1	23,7	7,1	8,0	0,1	0,1	31,2	35,0	
Calabria	172,5	193,9	95,9	107,7	0,5	0,6	8,8	9,9	0,4	0,56	6,9	75,2	
<b>Totale</b>	<b>4.005,3</b>	<b>4.496,8</b>	<b>1.678,2</b>	<b>1.882,4</b>	<b>449,2</b>	<b>504,8</b>	<b>221,8</b>	<b>249,2</b>	<b>71,1</b>	<b>79,8</b>	<b>1.585,0</b>	<b>1.780,6</b>	
<b>Totale sul biennio</b>	<b>8.502,1</b>	<b>3.560,6</b>	<b>954,0</b>	<b>471,0</b>	<b>150,9</b>	<b>3.365,6</b>							

(1) Altro: incentivi imprese, edilizia res. Pubblica, agricoltura, veterinaria, mercato del lavoro, personale, altre funzioni  
Elaborazione Filt-Cgil su dati "Il Sole24ore" e altre fonti



interesserebbero anche, tra gli altri, FS, Tirrenia, le aziende regionali e provinciali della viabilità, le aziende pubbliche del TPL, diverse concessionarie autostradali e buona parte dei gestori aeroportuali. Addirittura, il testo del decreto, nella versione originaria, si presta all'interpretazione che per Anas ed Autorità Portuali le nuove norme, per effetto di provvedimenti precedenti, si applicherebbero già dal 2010.

### Ricapitalizzazione società pubbliche non quotate

Le amministrazioni pubbliche che detengono quote di controllo di società non quotate non possono effettuare ricapitalizzazioni, aperture di credito, rilascio di garanzie, trasferimenti straordinari qualora dette aziende abbiano chiuso in perdita gli ultimi tre bilanci annuali di esercizio o, nello stesso periodo, abbiano fatto ricorso a riserve per ripianare perdite. Sono escluse dal divieto le aziende che abbiano registrato nel triennio una riduzione del capitale sociale di almeno il 33%. È fatta salva la continuità dei trasferimenti previsti dall'erogazione dei servizi, attraverso, però, il rinvio ad apposito DPCM delle casistiche per le quali tale continuità resterà in ogni caso garantita.

### Fondo aree sottoutilizzate (FAS)

Delega alla Presidenza del Consiglio per la definizione delle modalità di taglio del FAS per 900 milioni nel 2011, 460 nel 2011 e 1.100 nel 2012.

Considerando che la quasi totalità delle risorse di FAS di competenza nazionale sono già state impegnate, con altri provvedimenti di legge, soprattutto a partire dal 2009, nelle più disparate necessità (Vedi tab. 2), è quasi certo che il taglio ricada in buona parte sulle destinazioni regionali assegnate per il periodo 2007-2013, con effetti più pesanti nel Mezzogiorno.

In caso di soluzioni diverse, invece, potrebbero tornare in discussione alcune delle destinazioni già decise l'anno scorso, di cui diverse riguardano anche i trasporti (1.770 milioni di euro per il rinnovo dei contratti Trenitalia nel trasporto locale, 960 per investimenti RFI sulla rete tradizionale, 300 per l'esercizio di Tirrenia).

TAB. 2 - **DESTINAZIONI FAS NAZIONALE ANTE ULTIMO DECRETO**

Provvedimenti legislativi 2008-2010 su programmi pluriennali, in milioni di euro

VOCE	DESTINAZIONE
ADEGUAMENTO PREZZI CEMENTO	900,0
ALTRO (1)	1.800,0
AMMORTIZZATORI SOCIALI	4.000,0
BANDA LARGA	800,0
DIRITTO ALLO STUDIO	470,0
EDILIZIA SCOLASTICA	1.000,0
FIAT POMIGLIANO	300,0
FONDO GARANZIA	1.000,0
GRUPPO TIRRENIA (ESERCIZIO)	390,0
INFRASTRUTTURE	12.356,0
PONTE STRETTO MESSINA	1.637,0
RFI (INVESTIMENTI)	960,0
RIFIUTI CAMPANIA	400,0
RIFIUTI PALERMO	150,0
TERREMOTO ABRUZZO	4.000,0
TRENITALIA (ESERCIZIO)	1.770,0
TOTALE	31.933,0

(1) di cui 1.400 ipotizzati per infrastrutture  
Elaborazione Filt-Cgil su fonti varie

### Pedaggi stradali

Previsto un apposito DPCM per l'introduzione, a cura di Anas, del pedaggio su particolari tratte stradali in sua gestione interconnesse con autostrade in concessione.

L'operazione è finalizzata a compensare i minori trasferimenti da Stato all'azienda per importi che, si dice, dovrebbero risultare equivalenti. Il rinvio al DPCM impedisce però, al momento, di verificare l'effettività di tale previsione e le modalità di regolazione dei flussi finanziari generati da questo nuovo balzello.

Previsto anche l'aumento del canone di concessione nei confronti delle società private che hanno già dichiarato di voler riversare tale incremento sui pedaggi autostradali.

### Mutui cassa depositi e prestiti

Previsto un apposito DM che individui i mutui da revocare accesi presso la Cassa Depositi e Prestiti.

Si tratta dei mutui attivati da amministrazioni, enti e aziende pubblici aventi titolo entro il 2006 ma non ancora interamente erogati o per i quali non siano stati chiusi i contratti di appalto dei lavori.

Allo stato è impossibile valutare le ricadute su progetti attivati a livello locale e riguardanti la viabilità, la mobilità, la portualità e la logistica.

### IPSEMA, CIRM, INSEAN

Sono stati soppressi: l'Ipsema (Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo), il Cirm (Centro internazionale radio medico) e l'Insean (Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale). Le funzioni di Ipsema vengono assorbite dall'Inail.

### Blocco contratti pubblici

La manovra correttiva introduce una lunga serie di condizioni ai rinnovi contrattuali dei pubblici dipendenti.

La formulazione adottata dal decreto si presta a diverse interpretazioni relativamente all'esclusione o meno di Anas da tali norme.



# LA MANOVRA E I TRASPORTI

## Colpiti tutti i lavoratori dei trasporti

Non sono disponibili, mentre scriviamo, dati che consentano una visione d'insieme sull'impatto che la manovra produrrà per effetto delle misure che colpiscono gli enti locali (comuni e province). Inoltre, i dati disponibili riferiti al Ministero dell'Economia e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non contengono ancora gli effetti prodotti dalla manovra sulla spesa corrente e sugli investimenti di FS e di Anas. Né, sono valutabili gli orientamenti che il Governo intende adottare per la parte della manovra riferita al FAS. Seppur parziale, però, il quadro che scaturisce dall'analisi dei dati disponibili evidenzia pesanti rischi per i servizi di trasporto delle persone compresi nel perimetro della spesa pubblica e consistenti tagli, nello stesso perimetro, alle risorse in conto investimenti. Spicca, in questo quadro, ciò che si va delineando per il TPL, sul quale convergono gli effetti di più azioni previste nella manovra correttiva:

- 1) sono quasi 3,6 i miliardi di euro destinati al trasporto locale, su un totale di 8,5 (sanità esclusa), che le regioni dovrebbero tagliare nel biennio 2011-2012 alle amministrazioni a statuto ordinario, cui potrebbero aggiungersi altri 0,5 miliardi a carico di quelle a statuto speciale;
- 2) sono molto stringenti i vincoli imposti alle amministrazioni pubbliche nel sostegno finanziario alle aziende controllate;
- 3) sono previste misure relative alla gestione del turn-over. Tema quest'ultimo, che per come descritto nel decreto, riguarda certamente Anas e Autorità Portuali (per le quali potrebbe decorrere già dal 2010) e, nel caso di interpretazione più estensiva, potrebbe riguardare anche, oltre la pubblica amministrazione, tutte le aziende non quotate controllate da Stato, regioni o enti locali, quindi, le aziende pubbliche di TPL, FS, Tirrenia, le aziende regionali e provinciali di viabilità, gran parte dei gestori aeroportuali e una quota consistente delle concessionarie autostradali. La somma di queste tre norme accelererà i processi di terzizzazione di attività che, con questi vincoli, interesseranno, in molte delle aziende, le stesse attività "core".

### La chiarezza dei numeri

Dall'analisi di questi primi dati, l'effetto della manovra correttiva sul trasporto locale appare insostenibile: si tratta del 42% dell'intera manovra a carico delle regioni e di poco meno del 25% del totale dei trasferimenti pubblici attualmente destinati al settore, con punte che, in base alle prime proiezioni, dovrebbero superare tale valore medio nazionale in Lombardia, Puglia, Toscana e Campania. Alcune prime ipotesi descrivono un quadro molto critico. Nel 2011 potrebbe prodursi una riduzione dei trasferimenti da Stato verso Trenitalia, in conto esercizio, a partire dai contratti per il "servizio universale" passeggeri e merci, mentre verso RFI si ipotizzano minori risorse per 0,2 miliardi di euro in conto esercizio (per la quasi totalità sul mantenimento in efficienza) e non si azzardano proiezioni in conto investimenti. Allo stato, ancora meno si sa per Anas, dove si rinvia ad un apposito Dpcm che disciplini la gestione dei flussi finanziari generati dall'introduzione dei pedaggi su tratte stradali Anas. Nel decreto si afferma che tali introiti compenseranno i minori trasferimenti da Stato ma, al momento, non è possibile verificarne l'effettività. Senza profonde modifiche questa manovra rappresenta un colpo vitale al trasporto di carattere sociale, cancella qualsiasi possibilità di concorso dei trasporti al rilancio del sistema economico-produttivo del Paese, condanna il lavoro del settore ad un ulteriore peggioramento delle condizioni.

# Servono risposte inedite


**L'indizio**  
Il Fatto quotidiano, pubblicato per la prima volta nel 2009, è chiamato così in omaggio a lui.

Tutte le contraddizioni di un sistema malato ingombrano il tavolo contrattuale e per molti l'obiettivo è far naufragare il contratto unico

Dopo venti mesi dalla scadenza del Ccnl "logistica, trasporto merci e spedizioni" si è riaperto il tavolo negoziale. Le condizioni per realizzare il rinnovo sono, però, ricche di incognite. Essere riusciti a costruire percorsi comuni con Cisl e Uil ha consentito la definizione di piattaforme, seppur separate, realizzate in larga parte unitariamente. Gli aspetti normativi/regolamentari, quindi, saranno aiutati da una conduzione unitaria. Dovremo però affrontare i punti su cui l'accordo separato del 22 gennaio ha registrato il disaccordo della Cgil: modalità di determinazione degli aumenti, derogabilità al contratto e durata. Il rinnovo contrattuale dovrà conciliare il necessario recupero del potere d'acquisto delle retribuzioni con la crisi finanziaria che ha trascinato le aziende in grave difficoltà e con un crollo della produzione che ha determinato la netta riduzione del volume delle merci da spostare. Servono soluzioni inedite. Da quando si è sviluppata la tendenza ad esternalizzare la logistica e il trasporto delle merci (agli inizi del '90) il settore è cresciuto ininterrottamente. In Italia, caso unico in Europa, il settore si è articolato in 3 comparti divisi. Il primo è formato dalle imprese di logistica, di servizio di corriere e di spedizioni che si sono sviluppate puntando alla crescita del personale impiegatizio, di staff e commerciale, trascurando la parte operativa e il trasporto.

Il secondo comparto, l'autotrasporto, è cresciuto in modo esponenziale sino a raggiungere oltre 180.000 imprese, di cui metà rappresentate dai padroncini, autisti titolari di un camion. Il terzo comparto è formato dalle cooperative di facchinaggio che movimentano i pacchi nei magazzini. Questo modello ha reso competitivo il sistema attraverso l'abbattimento dei costi: salario e diritti. Inoltre, la committenza ha acquisito un potere negoziale enorme rispetto ai fornitori di servizi, creando una distorsione del mercato. Tutte le contraddizioni di un sistema malato, ingombrano il tavolo contrattuale composto anche da associazioni datoriali che sono tra loro concorrenti. Così la trattativa si traduce in un faticoso gioco di equilibri in cui, per molte associazioni abbandonare il tavolo del contratto unico è un obiettivo dichiarato. È facile immaginare le conseguenze di tre contratti separati in competizione tra loro per il contenimento dei costi. È evidente che da solo il contratto non sarà in grado di riportare alla legalità un settore sempre più caratterizzato da abusi che richiamano l'intervento della magistratura, però è lo strumento con il quale è possibile mettere al riparo il lavoro dalla competizione selvaggia tra le imprese.

**Michele Azzola** segretario nazionale Filt Cgil



**Assicurazione UniSalute. Il risparmio a portata di mano**

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il mondo del lavoro. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

**Soluzioni flessibili e innovative per le esigenze del lavoratore**

[www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)  
Numero Verde 800-114444

**UNISALUTE**  
Specialisti nell'assicurazione salute

IL 30 % DEI LAVORATORI TRA I 18 E I 29 ANNI HA UN LAVORO ATIPICO.  
NEL 2009, IL 27 % DEI COLLABORATORI HA PERSO IL LAVORO.  
SOLO 1500 ATIPICI HANNO USUFRUITO  
DEL MISERO BONUS ELARGITO DAL GOVERNO



# Tanti i motivi per il nuovo contratto della Mobilità

L'evoluzione dell'assetto delle imprese nella mobilità locale sta superando lo steccato, normativo e contrattuale, rappresentato dai confini tra il trasporto pubblico locale e quello ferroviario

Evidenti sono i rischi di sfibramento della trattativa sul nuovo Ccnl della Mobilità che ha un grande significato strategico e che, nonostante il progressivo venire meno di una politica dei trasporti, assume il Ccnl come strumento di regolazione della competizione e di tutela del lavoro.

I processi finanziari, produttivi e di politica economica dimostrano la validità di questa strategia e la tragica miopia di chi si illude di tutelare gli interessi che rappresenta circoscrivendoli nel cortile di casa sua.

Le ferrovie pubbliche tedesche acquisiscono il controllo di Arriva, principale operatore privato europeo nel Tpl su gomma. Transdev, detiene il controllo dell'Amt di Genova, ha acquisito una partecipazione in Veolia, primo operatore privato francese nei servizi pubblici locali; controlla Ratp, impresa di trasporto su ferro che gestisce il servizio della banlieue di Parigi; opera sulla tramvia di Firenze ed è al centro dell'ipotesi di nuova società di trasporto ferroviario in Toscana. I due soggetti che hanno dato vita a Trenitalia-LeNord, nata in autunno in Lombardia, presto si fonderanno in un'azienda a proprietà paritaria. Trenitalia e LeNord partecipano alla gara sui servizi ferroviari locali del Piemonte e Tln potrebbe diventare titolare del nuovo contratto di servizio qualora la Regione ne decidesse l'affidamento diretto, come hanno fatto tutte le amministrazioni regionali nel 2009. Insomma, l'evoluzione dell'assetto delle imprese nella

mobilità locale sta superando lo steccato, normativo e contrattuale, rappresentato dai confini tra il Tpl e quello ferroviario. Le nuove imprese ferroviarie di trasporto merci sono vicine al migliaio di occupati e al 10% del traffico sulla rete italiana.

Le principali compagnie ferroviarie pubbliche europee occupano parti importanti di trasporto nella pianura padana, raggiungono l'Italia centrale e sondano traffici di nicchia più a sud. Nonostante la crisi abbia ridotto il mercato, le quote acquisite dalle nuove imprese pareggeranno presto la presenza di Trenitalia. Si ripositiona la filiera logistica e dei vettori e si inaugura una politica aggressiva delle imprese sulle tariffe. Ciò si traduce in competizione sui costi e il dumping sociale ne è il carburante: si moltiplicano i trattamenti individuali, le discipline di orario e di retribuzione, i contratti di collaborazione, i pensionati a prestazione. Dopo i primi dati sugli effetti della manovra correttiva del Governo, il Presidente di Asstra ha dichiarato che molte aziende saranno costrette a operare licenziamenti collettivi avvalendosi di una norma di legge che risale al 1931, il Rd. 148, e regola il rapporto di lavoro dei dipendenti in aziende Tpl con più di 25 addetti.

Nel trasporto locale e in quello ferroviario le gare sul servizio sussidiato e la competizione su quello contendibile modificano l'assetto delle imprese:

**CGIL** **VALORI CONDIVISI** **UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO**  
CONVENZIONE CGIL - UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO

# Tutela.

## Protezione in buone mani.

Nuove tutele assicurative e soluzioni finanziarie per gli Iscritti e i loro familiari. Per informazioni rivolgiti presso le Sedi CGIL, le Agenzie Unipol e le Filiali UGF Banca.

**UGF ASSICURAZIONI** **UNIPOL ASSICURAZIONI** **UGF BANCA**

Per ogni informazione vai su [www.unipol.it](http://www.unipol.it) oppure al numero verde 800.082.082. I servizi sono disponibili solo per i clienti Unipol e UGF Banca. Per maggiori informazioni vai su [www.unipol.it](http://www.unipol.it)

**HDI riserva a tutti gli iscritti FILT - CGIL i propri prodotti:**

- Globale Casa:** per proteggere la casa.
- Conto Bancocom:** per accrescere i risparmi.
- Valore Auto:** un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

**HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri** la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

Per informazioni visita il sito [www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it) oppure chiama il numero verde 800.082.082

**HDI ASSICURAZIONI**  
Al tuo fianco, ogni giorno

HDI Assicurazioni, nata nel 2001, è parte di una grande realtà assicurativa tedesca operante in 120 paesi nel mondo: il Gruppo Talene di Hannover.

**IL 58,6% DEI GIOVANI  
TRA I 18 E I 34 ANNI VIVE  
IN FAMIGLIA: ALLE NUOVE  
GENERAZIONI È STATA  
SOTTRATTA LA POSSIBILITÀ  
DI DETERMINARE  
IL PROPRIO FUTURO**



cambiano i proprietari, imprese vecchie ne generano nuove, si attivano processi di sub affidamento delle attività, l'internazionalizzazione apre a operatori esteri, avanza la legislazione comunitaria che prevale su quella nazionale.

Regolare tutto ciò per via contrattuale non è sufficiente però è necessario, come dimostra l'indotto dei servizi Fs: nonostante lo sciagurato sistema di gare adottato da Fs, l'ancoraggio alle norme contrattuali sta determinando un buon livello di tutela occupazionale, normativa, di diritti e trattamenti nei cambi di appalto.

La manovra varata dal Governo delinea un periodo, oltre il 2012, con risorse minori di oggi a sostegno del servizio sussidiato. La crisi inasprirà la competizione sul resto.

Il nuovo Ccnl della Mobilità potrebbe rafforzare le clausole sociali e il riconoscimento delle tutele per via legislativa.

**Alessandro Rocchi** segretario nazionale Filt Cgil

**IBL Banca**  
GRUPPO BANCARIO  
presenta:

## Rata Bassotta<sup>®</sup>

il prestito in piccole rate

Condizioni riservate agli iscritti Filt Cgil.

Esempi di prestiti a Tasso Fisso, durata 100 mesi

rate € 83	prestito → € 7.000
rate € 298	prestito → € 25.000
rate € 398	prestito → € 34.000

E si paga anche:

**SALDARATE IBL MAXI** € 20.000 + € 413 (prestito) + € 413 (prestito) = € 42.833

Chiedi e scopri le Rata più vicine

**800 907.997**

**L'indizio**  
SOLUZIONE  
Enzo Biagi

100 anni di storia

# Accadeva il... 23 luglio 1993

Il modello contrattuale del 23 luglio ha ridotto notevolmente i conflitti e il numero degli scioperi e ha legittimato la politica dei due tempi: prima di tutto il risanamento dei conti pubblici e poi il nodo dello sviluppo

È stato siglato il 3 luglio e ratificato il 23 luglio, dopo l'approvazione a maggioranza da parte dei lavoratori, il protocollo Ciampi sulla riforma della contrattazione e del costo del lavoro che, per la prima volta nel nostro Paese, ha fissato regole precise sulle relazioni industriali.

Tra gli autori principali di quella lunga trattativa Bruno Trentin, insieme a Sergio D'Antoni e Pietro Larizza. Un negoziato che è durato anni: l'avvio di quella che allora fu chiamata la "trattativa di giugno" risale al 20 giugno 1991, con una riunione a Palazzo Chigi presieduta dal vicepresidente del Consiglio di allora, Claudio Martelli per discutere "la ristrutturazione del salario e del sistema contrattuale".

Attraverso varie tappe, vicende politiche e di cronaca (l'inchiesta di mani pulite, la morte di Giovanni Falcone), vari accordi intermedi (tra questi l'intesa del 1992 che cancellava la scala mobile e che porta alle dimissioni da segretario della Cgil di Trentin, poi successivamente ritirate) e anche diversi interlocutori sia di Governo (dopo Martelli, Marini, Amato ed infine Ciampi) sia di Confindustria (a firmare è Luigi Abete) si arriva al termine ultimo del 3 luglio 1993 e ad alla necessità, sottolineata dai sindacati sin dall'inizio della trattativa, di sottoporre l'intesa al giudizio dei lavoratori che arriverà prima della ratifica del 23 luglio.

L'obiettivo principale dell'intesa riguardava l'avvio di una politica dei redditi che combattesse l'inflazione e rilanciasse lo sviluppo economico e

l'occupazione. La prima parte dell'accordo ha introdotto la concertazione che stabiliva un meccanismo sistematico di confronto tra i firmatari: il primo in primavera, in occasione del Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF), e il secondo in autunno, in vista della legge finanziaria.

E' la seconda parte quella dedicata alla riforma del sistema contrattuale. L'intesa prevedeva un doppio livello: il contratto collettivo nazionale di lavoro, della durata di quattro anni per la parte normativa e due anni per la parte economica che teneva conto del tasso d'inflazione programmata dal Governo, sentiti i sindacati; la contrattazione integrativa, aziendale e/o territoriale, della durata di quattro anni e non ripetitiva degli istituti trattati a livello nazionale, andava ancorata all'andamento economico dell'impresa.

La terza parte, il capitolo meno applicato nelle successive vicende politiche, conteneva misure a favore delle politiche attive per il lavoro e per l'occupazione.

L'accordo del 23 luglio, mentre ha ridotto notevolmente i conflitti e il numero degli scioperi, ha legittimato la politica dei due tempi: prima di tutto il risanamento dei conti pubblici e in un secondo tempo il nodo dello sviluppo. Il quadro della riforma fu completato il 20 dicembre 1993 con la firma di un nuovo accordo interconfederale che ha stabilito le regole per il funzionamento delle rappresentanze sindacali unitarie (Rsu), costituite in sostituzione delle Rsa (Rappresentanze sindacali aziendali).

## Ci sono momenti nella VITA che devono essere garantiti e tutelati.



POLIZZA CONVENZIONE RIVENDI	
€ 100,00	Indennità giornaliera per giorni di malattia, infermità a parte, nei casi di infermità obbligatoria
€ 110,00	Indennità giornaliera per giorni di malattia, infermità a parte, nei casi di infermità obbligatoria, risale ad € 110,00 per giorni di malattia, infermità a parte, nei casi di infermità obbligatoria
€ 50,00	Indennità per congedo maternità
€ 50,00	Indennità per congedo paternità
€ 1.200,00	Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri di malattia, infermità a parte, nei casi di infermità obbligatoria
€ 100,00	Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
€ 1.000,00	Massimale annuo di rimborso spese mediche per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche nei casi di infermità obbligatoria
€ 500,00	Massimale annuo di rimborso per ricoveri ospedalieri per ricoveri con infermità obbligatoria, risale ad € 1.000,00 in infermità obbligatoria due sessioni all'anno
€ 15,00	Previdenza mensile
<b>CONDIZIONI</b>	
La nuova polizza può essere ratificata al momento del rinnovo familiare con un costo del 10% sul premio di classe familiare assicurata in 2003	
€ 22,00	Previdenza giornaliera mensile



POLIZZA CONVENZIONE RIVENDI	
€ 300,00	Indennità giornaliera per ogni giorno di infermità
€ 100,000,00	Indennità per infermità permanente
€ 100,000,00	Capitale per morte
€ 25,000,00	Massimale per infermità permanente (adulti) a seguito di infermità a parte
€ 3.500,00	Massimale per infermità permanente (adulti) a seguito di infermità a parte
€ 12.500,00	Beneficio vitalizio per IP da infermità a parte
€ 200,000,00	Indennità per stato di infermità a parte
€ 4.000,00	Spese mediche per infermità a parte
€ 30,00	Previdenza giornaliera mensile
€ 100,000,00	Indennità per infermità permanente
€ 100,000,00	Capitale per morte
€ 30,00	Indennità per ogni giorno di infermità a seguito di infermità a parte
€ 20,00	Indennità per ogni giorno di applicazione di appesanti di infermità a parte
€ 12.500,00	Beneficio vitalizio per IP da infermità a parte
€ 200,000,00	Indennità per stato di infermità a parte
€ 4.000,00	Spese mediche per infermità a parte
€ 25,00	Previdenza giornaliera mensile

**INDEMNITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA • SOSPENSIONE DELLA PATENTE • VITA • PENSIONATI INFORTUNI E RIVENDI**

Per avere questa Polizza assicurativa del proprio e la "Vita di risparmio", è necessario sottoscrivere la polizza con ogni polizza.



**INSTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI**  
Sede centrale: Largo Solinas, 10 - 00142 Roma  
Tel. 06.515741 - 15.8764500 - 15.9266500  
www.inat.it