

100 anni di storia

Accadeva il... 23 dicembre 1998

Regolazione dello sciopero, clausola sociale e semplificazione dei contratti erano i temi, ancora attuali, al centro del Patto per le regole nei trasporti tra Governo, Aziende e Sindacati

“Un vero e proprio “patto per le regole” nei trasporti. Così poteva essere considerata l’intesa per il settore del 23 dicembre 1998 tra Governo, sindacati confederali e aziende. Il titolo completo dell’accordo era “Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l’integrazione europea del sistema dei trasporti” e rappresentava l’ampiezza di un’intesa che a tutti gli effetti poteva essere considerata storica per il settore. Il Patto delle regole nei trasporti seguiva a poca distanza (un solo giorno) l’intesa interconfederale su sviluppo e occupazione, conosciuto ai più come Patto di Natale. Nei trasporti il Patto si collocava negli anni in cui si avviavano su impulso dei regolamenti comunitari europei le liberalizzazioni e le privatizzazioni nel settore. Alle cronache e all’esterno il Patto delle regole dei trasporti passò soprattutto come un accordo che regolava gli scioperi nei trasporti ma nel complesso avrebbe dovuto rappresentare molto di più. Ma gli elementi innovativi ed ancora attuali andavano oltre gli aspetti strettamente legati allo sciopero (introduzione delle procedure di raffreddamento e di conciliazione tra le parti, l’intervallo di dieci giorni tra uno sciopero e l’altro ed il limite all’uso dell’effetto annuncio) ed erano rappresentati nell’accordo anche e soprattutto dagli impegni per il mantenimento delle relazioni sindacali attraverso la misurazione della rappresentatività. Nell’accordo era prevista anche l’istituzione di un luogo “fisico” per la concertazione, il Consiglio nazionale

dei Trasporti e della Logistica (Cntl) che sarebbe dovuto diventare la sede stabile per un sistematico confronto fra istituzioni e parti sociali sulle politiche del settore. Centrale all’interno del Patto la definizione della clausola sociale “volta ad assicurare la continuità occupazionale nei processi di ristrutturazione”. Inoltre in quel Patto si avviava anche la semplificazione e razionalizzazione del sistema dei contratti nei trasporti, attraverso “l’impegno alla riforma della contrattazione che semplifichi il sistema contrattuale adeguandolo ai nuovi mercati con una più alta garanzia per i lavoratori ed una maggiore correttezza di competizione tra le imprese”. Il Patto è legato anche alla “storica” Assemblea programmatica della Filt a Malpensa del gennaio 1999, dove a meno di un mese da quell’intesa si avviarono le linee guida della Federazione per accompagnare tutti i processi di cambiamento nel settore e si affrontava il problema dei contratti di settore con l’obiettivo della semplificazione e della costruzione della aree contrattuali. Proprio Guido Abbadessa, segretario generale della Filt in quella fase spiegava nella sua relazione, in merito al Patto come “il terreno delle regole è il terreno della sicurezza e della difesa dell’ambiente. È quello dove si incontra l’interesse generale all’efficienza e competitività del sistema dei trasporti con la tutela sociale del lavoro. Il Patto per le regole, pur se parzialmente, rappresenta un pezzo di questa strategia”.



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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 settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

www.unisalute.it
Numero Verde 800-114444

UNISALUTE
Specialisti nell'assicurazione salute

IL LAVORO NEI TRASPORTI MENSILE DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO DELLA FILT CGIL
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: EDITRICE TRASPORTI Via Morgagni 27 - Roma DIRETTORE: Franco Nasso DIRETTORE RESPONSABILE: Marilisa Monaco REDAZIONE: Michele Azzola, Guido Barucci, Tatiana Fazi, Roberto Martelli, Marilisa Monaco, Alessandro Rocchi, Mauro Rossi UFFICIO ABBONATI: Piera Antonuzzi ABBONAMENTO: 10 copie euro 10 Versamento sul c/c n. 46813002 INTESTATO A: Edittrasporti srl Via Morgagni, 27 - 00161 Roma TARIFFA REGIME LIBERO: Poste Italiane SpA - Spedizione in abbonamento postale - 70% CN/BO PROGETTO GRAFICO: Cristina Clausi Schettini IMPAGINAZIONE: Antonella Rotellini STAMPA: DATAMEC S.R.L., VIA SPERANZA 31, 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO) Chiuso in tipografia il 23/03/2011



“Troppo spesso rendiamo onore alla spavalderia, alla prepotenza e a chi esercita la forza. Troppo spesso scusiamo coloro che costruiscono la propria vita sui sogni infranti degli esseri umani”.

BOB KENNEDY - 16 marzo 1968

Il lavoro nei trasporti

Mensile di informazione, cultura e documentazione

- 2 Risorse per fare sistema
- 4 Il trasporto e la lunga crisi economica
- 6 La crisi nei porti
- 8 Mobilità una priorità non più rinviabile
- 10 Gli effetti della crisi sul sistema della logistica
- 12 Le prospettive dopo le difficoltà
- 14 Difesa dei diritti e della democrazia
- 16 Accadeva... il 23 dicembre 1998

Verso lo sciopero generale della Cgil del 6 maggio sui temi del fisco e le ragioni del lavoro

Un atto di responsabilità

Lo sciopero generale proclamato dalla Cgil per il prossimo 6 maggio rappresenta un atto di responsabilità verso un paese che sta sempre più declinando e degradando. L'anno in corso si presenta, in particolare per il lavoro, ancora più pesante dei due anni di crisi che lo hanno preceduto, per effetto della disoccupazione che continua a crescere e perché non vi è un futuro per i giovani. A fronte di questa situazione il governo continua a non fare nulla. Responsabilità, dunque, significa dire con forza che bisogna cambiare, avviare un'altra fase del paese, quella del contrasto alla crisi e della crescita. Partendo, come sempre, dalle proposte a cominciare da quelle sul fisco. Restituendo risorse al lavoro dipendente e alle pensioni, rivedendo il sistema delle aliquote fiscali, tassando di più le rendite finanziarie e introducendo la patrimoniale sopra gli 800 mila euro. Un'imposta “di solidarietà” sulle grandi ricchezze, che si stanno accumulando nel paese e concentrando sempre più nelle mani di pochi. Occorre, inoltre, attuare politiche per l'occupazione, in grado di difendere quella che c'è e di creare nuovi posti di lavoro. Lo sciopero generale del 6 maggio deve essere, pertanto, una straordinaria giornata di mobilitazione, con al centro

i temi del fisco e le ragioni del lavoro. Dobbiamo riempire le piazze, come siamo sempre riusciti a fare, ma anche svuotare i luoghi di lavoro. Dobbiamo riuscire ad unire le ragioni della protesta civile, che ha portato in piazza migliaia di persone il 13 febbraio ed il 12 marzo, con le ragioni economiche e sociali. Una grande organizzazione come la nostra non deve avere una vocazione identitaria ma essere l'interlocutore di tanti. Per questo il prossimo sciopero generale deve essere uno sciopero di tutti i lavoratori. Subito dopo lo sciopero generale dobbiamo affrontare un'altra grande sfida e concludere la discussione al nostro interno sul nuovo sistema contrattuale. L'obiettivo deve essere quello di ridurre il numero dei contratti ed allargare la platea dei destinatari, per riunificare il lavoro e dare tutele e garanzie a coloro che oggi ne sono sprovvisti. Per vincere questa sfida alcune categorie della Cgil come la Filt, che si trovano più avanti rispetto al dibattito di tutta l'organizzazione almeno per quanto riguarda l'elaborazione, possono avere un ruolo centrale.

Susanna Camusso
Segretario Generale Cgil



L'economia più grande del mondo, quella degli Stati Uniti, tra il 2007 e il 2008 entra in crisi. Una crisi economica che, con un veloce effetto domino, toccherà anche i paesi europei già nei primi mesi del 2008. Questo numero del giornale affronta gli effetti della crisi nel sistema dei trasporti italiano. Le immagini raccontano ciò che, da un giorno all'altro, è accaduto ai lavoratori della Lehman Brothers.

FILT CGIL





A seguito della bolla speculativa immobiliare e del valore del dollaro molto basso rispetto all'euro, crollano le borse e la capacità di consumo degli americani.

Risorse per fare sistema

Nei trasporti peggiora la situazione per il mancato superamento della crisi e per le azioni distruttive del Governo. Bisogna mettere in campo un progetto complessivo di riorganizzazione del comparto e nuovi contratti per unificare il lavoro

I trasporti sono sempre più in crisi e sempre più necessari sono gli interventi che possono consentire al settore di svolgere il proprio ruolo nell'economia del paese e per contribuire alla ripresa e alla crescita.

Abbiamo avanzato proposte e rivendicato interventi utili a favorire l'affermazione di una logica di sistema nella destinazione delle risorse, negli investimenti, nel sistema di regole.

L'anno trascorso dal congresso ha registrato un peggioramento della situazione per il mancato superamento della crisi e per le azioni distruttive che il governo ha messo in atto nei trasporti.

L'intero comparto, sempre privo di interventi con carattere di sistema, ha subito danni aggiuntivi dalla crisi che hanno aggravato la già precaria situazione preesistente. Un colpo durissimo che lascia senza prospettive gran parte del settore è stato inferto dai tagli del governo. Le manovre di

stabilità hanno ridotto drasticamente le risorse disponibili e questo ha prodotto una sovrapposizione insostenibile di fatti negativi: la crisi con i suoi effetti e la privazione delle risorse necessarie a garantire la sopravvivenza del sistema.

I trasporti sono stati il capitolo principale dei tagli alla spesa, operati con la manovra di stabilità che ha messo in crisi tutto ciò che ha rapporto con la spesa pubblica a carattere sociale mentre non sono stati toccati gli interessi di chi sostiene il Governo.

La Filt ha sempre rivendicato una politica per i trasporti e promosso iniziative unitarie di mobilitazione a sostegno delle nostre proposte, realizzando con il governo Prodi un'importante intesa che avrebbe potuto mettere in moto un processo positivo.

Il governo in carica ha azzerato tutto, ha tolto ingenti quantità di risorse e lasciato il settore senza regole.

Nel trasporto collettivo delle persone i tagli operati con la manovra di stabilità sono insostenibili. C'è voluto qualche mese e l'avvicinarsi dell'operatività dei tagli, ma ad oggi ci troviamo con molte iniziative unitarie regionali, compresi gli scioperi dichiarati unitariamente. Ultimo quello proclamato per il 31 marzo e il 1 aprile.

La conclusione inevitabile, senza correzioni da parte del governo, sarà il taglio dei servizi e l'aumento generalizzato delle tariffe. La conseguenza sarà un'offerta in netto peggioramento rispetto all'attuale, già considerata inadeguata dai cittadini.

Il 2012 si presenta con altri tagli e con l'incertezza della reintroduzione della fiscalizzazione del trasporto locale, cancellata dalla manovra di stabilità.

Il paese invece ha bisogno di un sistema dei trasporti che consenta una ripresa basata sulla sostenibilità ambientale e sulla vivibilità delle sue città. La crisi e la necessità di tenere in ordine i conti pubblici non possono essere l'occasione per affossare definitivamente il sistema.

Le risorse sono indispensabili ma questa può essere finalmente l'occasione per mettere in campo un progetto complessivo, un intervento di grande riorganizzazione del comparto, attraverso la selezione degli interventi infrastrutturali, scegliendo le priorità utili a fare sistema, attraverso un intervento che governi i flussi dei trasferimenti pubblici sulla base

dell'integrazione, del riequilibrio modale e della semplificazione dell'assetto delle imprese.

È necessaria un'iniziativa che definisca nuove regole che mettano al centro gli interessi pubblici nelle politiche di liberalizzazione, che stabilisca un dialogo costante e costruttivo tra governo regioni ed Enti locali e che apra al confronto con le parti sociali.

Inoltre il nostro settore ha, al pari e più degli altri, la necessità di stabilire un efficace ed esigibile sistema di certificazione e di misurazione della rappresentatività sindacale.

Il governo ha deciso di accelerare l'iter del disegno di legge delega sullo sciopero nei trasporti e al Senato si è avviato il percorso per l'approvazione della legge.

La mancanza di regole per la democrazia sindacale e di regole per la rappresentanza favorisce l'arbitrio anche su questo tema straordinariamente importante.

L'incertezza sulla rappresentatività sindacale e la mancanza di regole per la democrazia sindacale consentono, infatti, al ministro dei trasporti di operare continui abusi con i differimenti di scioperi legittimi e regolarmente convocati, mettendosi in contrasto con le stesse decisioni della Commissione di garanzia.

Tra le priorità non più rinviabili ci sono anche le regole per il lavoro. Innanzitutto i contratti e le clausole sociali, come strumento per la tutela e per l'unificazione del lavoro.

Con i processi di liberalizzazione e con le grandi dimensioni che hanno assunto le esternalizzazioni in tutte le aziende, il fenomeno della frantumazione del lavoro ha creato profonde disuguaglianze di trattamento e di tutela per i lavoratori che agiscono nella filiera delle attività di trasporto. Abbiamo sviluppato e affermato le politiche contrattuali che avevano l'obiettivo dei contratti di settore, ma si è visto che gli stessi non sono sempre sufficienti a mettere in moto processi d'inclusione e di unificazione del lavoro in mancanza delle clausole sociali che non sempre è possibile definire con le controparti che sottoscrivono il contratto.

È capitato con gli appalti e i subappalti che hanno favorito la grande crescita delle cooperative e del lavoro diffuso.

È capitato con le imprese nate dalla liberalizzazione che non hanno alcun

obbligo di applicazione del contratto di riferimento e che, a loro volta, producono altro lavoro poco tutelato attraverso gli appalti.

La nostra idea di contratti più ampi e inclusivi e di costruzione della clausola sociale ha trovato un'importante sintesi unitaria nel contratto merci e logistica recentemente sottoscritto che consente, attraverso l'accordo con tutte le associazioni datoriali, di estendere l'applicazione del contratto a tutta la filiera di attività, realizzando così un processo d'inclusione in grado di impedire il proliferare di situazioni di lavoro prive di regole e di tutele e di contrastare efficacemente il lavoro nero e l'illegalità.

Il nostro obiettivo rimane quello di un contratto nazionale che abbia un'estensione in ampiezza in grado di rispondere all'esigenza d'inclusione e di unificazione, mentre si determinano le condizioni per l'esigibilità del campo di applicazione. Per stare a qualche esempio concreto, questo è il caso del problema irrisolto del contratto di settore nel trasporto aereo e del contratto della mobilità.

Sempre dalla nostra esperienza, i problemi del contratto della mobilità insieme ai comportamenti delle associazioni, in particolare Asstra e Anav, originano dalla difficoltà di portare al tavolo le imprese nate con la liberalizzazione.

Queste imprese sono libere di applicare qualsiasi contratto, fino al contratto individuale in forma collettiva già sperimentato in qualche nuova azienda e ipotizzato anche da NTV. Bisogna affrontare il problema della libertà concessa alle nuove imprese dei sistemi liberalizzati di non applicare i contratti e dell'esigibilità dei contratti stessi in tutta la filiera produttiva del settore interessato.

A tutto questo bisogna rispondere attraverso un deciso ripensamento del sistema contrattuale, sulla base della proposta che la Cgil sta discutendo e tenendo presente l'esperienza della categoria e i problemi irrisolti che l'attuale sistema continua ad accumulare.

Se non saremo capaci di fare questo passo i processi di frantumazione del lavoro e i corrispondenti corporativismi di chi cercherà di tutelare la sua condizione di vantaggio, non si arresteranno.

Franco Nasso
Segretario Generale Filt Cgil

Nel nostro paese la crisi della finanza statale, nell'ultimo anno in particolare, si è ferocemente sovrapposta alla crisi

economica impedendo di sostenere con risorse pubbliche i deboli segnali di ripresa

Il trasporto e la lunga crisi economica

L'indizio

Con la sua comicità irriverente sbefeggiava i potenti e denunciava la povertà.



A settembre 2008 dichiarano bancarotta la banca Lehman Brothers, le società di mutui Fannie Mae e Freddie Mac e la società di assicurazioni Aig.

Quanto ha inciso la lunga crisi economica sul settore dei trasporti in Italia? Come è noto i primi segnali di quella che sarebbe poi esplosa come la più pesante recessione mondiale dal dopoguerra ad oggi, si sono manifestati nella seconda parte del 2007. La recessione si è approfondita nel 2008 raggiungendo il suo punto culminante nella prima metà del 2009, per poi imboccare un percorso di tendenziale recupero. L'uscita dalla crisi segue tuttavia un sentiero incerto e, come è altrettanto noto, molto divaricato tra aree geografiche e tra singoli Stati. L'Italia, sotto questo profilo, è nel gruppo dei Paesi che più faticano a scorgere "la luce in fondo al tunnel", per cui l'interrogativo iniziale sull'impatto della crisi nei trasporti potrebbe suonare persino prematuro. In ogni caso, un primo bilancio può essere tracciato considerando in particolare il biennio "nero" 2008-2009. Per il 2010, i cui dati di consuntivo sono più frammentati e non possono quindi essere omogeneamente valutati in serie storica, i segnali di ripresa un po' "a macchia di leopardo" si vanno consolidando anche per i trasporti.

Proviamo a guardare i dati e le tendenze del settore, sotto tre diverse angolature prospettiche: i fondamentali economico-produttivi, le imprese e l'occupazione, le risorse per il settore.

La dinamica produttiva può essere misurata innanzitutto con gli indicatori classici di trasporto delle merci e dei passeggeri. I trend stimati dal Conto Nazionale dei Trasporti sono in questo senso piuttosto nette. Nel settore delle merci tra il 2007 e il 2009 la movimentazione è diminuita del 13,9% scendendo sotto i 200 miliardi annui di tonnellate*km (un livello simile a quello dei primi anni novanta), con una caduta secca soprattutto della modalità ferroviaria (-30%) che vede così ridursi ulteriormente la già minoritaria quota modale (dal 12% del 2007 al 9,6% del 2009). In forte calo anche la movimentazione del cargo aereo (-25%) e della navigazione marittima di cabotaggio (-16%), mentre relativamente più ridotta è stata la diminuzione del trasportato su gomma (-10%). Quanto ai passeggeri, la dinamica negativa appare essere molto più contenuta, con un decremento del 6% degli spostamenti*km. Da sottolineare che in

questo caso la gomma privata (autovetture) registra una flessione maggiore (quasi l'8%) a causa della combinazione tra riduzione del potere d'acquisto delle famiglie e aumento del prezzo dei carburanti che evidentemente ha spinto una parte della domanda a privilegiare i mezzi di trasporto collettivo (in effetti sia il trasporto pubblico urbano che il trasporto ferroviario mantengono grossomodo le posizioni). Per ciò che riguarda il 2010, i dati di comparto che si vanno consolidando indicano una tendenza alla ripresa, soprattutto nella componente delle merci, in alcuni casi piuttosto marcata. In particolare il cargo aereo ha registrato nell'ultimo anno un recupero pari al 18% (totale annuo) e in forte ripresa appare anche il trasporto marittimo. Ad esempio la movimentazione container segna variazioni positive un po' ovunque, pur con le eccezioni significative di Taranto, Gioia Tauro e Ravenna, in particolare con i porti liguri che marciano un incremento a doppia cifra. Continua a perdere mercato invece il trasporto merci ferroviario (-11% tra gennaio e novembre), a causa evidentemente di una profonda crisi strutturale. Complessivamente positive le tendenze anche nella componente passeggeri; tra gennaio e settembre 2010 i viaggiatori del trasporto aereo sono cresciuti del +6,7%, quelli del trasporto ferroviario regionale del +8,5% (la media e lunga percorrenza è diminuita invece del 5,5%) e allo stesso tempo il traffico autostradale è in lieve ripresa (+0,7%).

Tra i fondamentali economici, spicca il dato relativo al PIL ai prezzi di mercato (fonte ISTAT). I servizi di trasporti hanno registrato nel 2009 un valore aggiunto di poco superiore ai 50 miliardi di euro (un dato simile a quello del 2004) inferiore del 5,4% rispetto al 2007. Tra i singoli comparti la caduta più pesante si è registrata per i servizi aerei (-23%), per quelli marittimi (-11%) e per i passeggeri su strada (-9%). Più contenuta la contrazione dei servizi ferroviari (-3,6%) e, sorprendentemente, del trasporto merci (-2,7%). Estendendo la valutazione alla filiera allargata dei trasporti bisogna considerare in primo luogo i dati relativi alla fabbricazione dei mezzi di trasporto, un comparto che nel 2009 ha generato valore aggiunto per circa 10 miliardi

di euro, in caduta verticale rispetto al 2007 (-25%) per evidente effetto della crisi di vendite dell'auto. D'altra parte, anche la terza rilevante componente della filiera dei trasporti, ovvero il commercio e la riparazione di automoveicoli insieme alla vendita al dettaglio di carburanti, con un valore aggiunto di circa 19 miliardi ha registrato una contrazione del 12% nel biennio considerato. Per completare il quadro, vanno segnalati due ulteriori fondamentali di settore in forte ripiegamento, ovvero gli investimenti fissi (riferiti ai mezzi di trasporto) e i consumi delle famiglie, entrambi in diminuzione ma in misura diversa; quasi il 10% la riduzione degli investimenti tra il 2007 e il 2009, "solo" il 5% quella della spesa delle famiglie per i trasporti.

Il capitolo dell'occupazione sembra evidenziare nel complesso dinamiche di contrazione più "morbide", ma non per questo meno dolorose soprattutto se si leggono i dati più analiticamente. I servizi di trasporto assorbivano nel 2009 quasi 1,4 milioni di unità di lavoro, ovvero il 5,7% del totale nazionale. Rispetto al 2007 sono stati persi 35mila posti di lavoro, pari al 2,5% del totale. Il comparto della costruzione di mezzi di trasporto ha egualmente registrato un taglio di circa 40mila unità di lavoro, ma in termini percentuali la caduta è molto più pesante, superiore al 14%. Infine, sostanzialmente stabile il dato occupazionale del commercio di autoveicoli. Complessivamente, la filiera dei trasporti contribuisce oggi al mercato del lavoro nazionale con quasi 2,5 milioni di occupati (unità di lavoro) ovvero il 9% del totale, la stessa quota del 2007. Quanto al numero delle imprese che compongono il settore, nel 2009 risultavano attive 167mila aziende di trasporti e magazzino, di cui 138mila nel trasporto terrestre (sostanzialmente l'autotrasporto). Rispetto al 2005 la platea imprenditoriale nell'intero settore si è ridotta di circa il 10%.

Infine, il fronte delle risorse. Nel nostro paese la crisi della finanza statale, nell'ultimo anno in particolare, si è ferocemente sovrapposta alla crisi economica impedendo di sostenere con risorse pubbliche i deboli segnali di ripresa. Gli investimenti nel settore dei trasporti hanno risentito di questa tendenza generale, manifestando tuttavia una chiara

divaricazione tra le risorse messe a disposizione delle infrastrutture, in crescita di quasi il 40% per le opere strategiche tra il 2008 e il 2010, e le risorse per lo sviluppo della mobilità locale diminuite invece di circa il 20%. Come è noto, inoltre, il 2011 si apre con grandissime incertezze per il trasporto pubblico locale. Il taglio ai trasferimenti regionali imposti dalla Finanziaria 2011 si sono abbattuti pesantemente sul settore, mentre sembra fallito il tentativo di recuperare almeno una parte (400 milioni) delle minori risorse come previsto nell'accordo di dicembre tra Stato e Regioni per il capitolo Tpl. Il risultato è che in molte Regioni verranno operati tagli ai servizi su gomma e su ferro, e contestualmente verranno aumentate le tariffe. Nell'uno e nell'altro caso si tratterà di modifiche contenute e graduali, ma non per questo meno incidenti sulla capacità competitiva di un settore come il Tpl, da troppi anni senza risorse adeguate per investire sull'innovazione e la qualità dei servizi. Per concludere, si può dire che la crisi ha colpito i trasporti con modalità non molto diverse da quanto accaduto in altri settori dell'industria e dei servizi. La domanda di mobilità ha registrato un calo significativo, soprattutto nelle merci, e i livelli produttivi si sono ridotti drasticamente con andamenti tuttavia differenziati tra comparto e comparto; l'occupazione è in sofferenza ma flette a ritmi inferiori rispetto alla produzione; la platea delle imprese si restringe, segnalando evidenti processi di ristrutturazione. Il 2010 ha mostrato sintomi chiari di "risveglio", non omogenei ma in alcuni casi robusti, soprattutto nelle merci. Ci sarebbero quindi le condizioni per dare un'ulteriore spinta e far consolidare una ripresa della domanda che resta fragile e incerta. Ma le politiche per i trasporti non sono in Italia, e non da oggi, nell'agenda delle priorità pubbliche, per cui in condizioni di scarsa manovrabilità del bilancio statale non sembrano esserci motivi di ottimismo su questo fronte. E d'altra parte, quanto sta accadendo nel trasporto pubblico locale indica chiaramente che il settore dovrà essere in grado da solo di sollevarsi dalla crisi, o altrimenti sarà condannato - soprattutto nella mobilità locale - ad un declino irreversibile.

Carlo Carminucci - ISFORT

La crisi nei porti

Un ruolo importante lo ha giocato il contratto unico che ha offerto ai lavoratori e alle imprese elementi di certezza

Il rendiconto dei dati dei traffici portuali Italiani dell'anno 2009 mostrava, a livello aggregato, una perdita rispetto all'anno precedente superiore a 70 milioni di tonnellate, in valore assoluto, complessivamente tra imbarcate e sbarcate, pari a circa 14 punti in percentuale. Tale dinamica, seccamente negativa, riguardava tutte le tipologie di merci, con un'incidenza percentuale massima per le rinfuse solide (-28%) e minima per quelle liquide (-7,6%). Considerabile altresì la riduzione dei traffici containerizzati, diminuiti del 10% per numero di TEUs imbarcati e sbarcati. Come rilevavo nella nostra ultima Assemblea, quei dati non si discostavano dalle risultanze dei traffici portuali dei maggiori scali marittimi europei nel medesimo periodo. Ciò non era e non è consolatorio. Testimoniava però che la crisi, nata alla metà del 2008 come finanziaria in aree geografiche determinate, si era evoluta divenendo, in breve termine, crisi economica a scala mondiale con ricadute sul trasporto tanto da coinvolgere i porti di tutto il mondo (seppure in misura diversa) e ogni direttrice e flusso di traffico.

Nessuno, ritengo, potrà facilmente dimenticare le immagini del gran numero di navi ferme al largo dei principali nodi portuali dell'Estremo oriente, in disarmo o in attesa di carichi, pur se quei porti scontavano perdite di traffici percentualmente inferiori a quelli europei o statunitensi.

Il 2010, nel complesso mostra un'inversione di tendenza per la portualità nazionale ed analoghi segnali positivi si rilevano per i primi mesi dell'anno in corso. Il recupero, che peraltro non riguarda la generalità dei porti ha però dimensioni tali che sembrano confermare le previsioni, a suo tempo fatte, di un recupero dei livelli di traffici ante-crisi non prima del 2012.

Quindi è legittimo parlare non di una ripresa quanto piuttosto di una "ripresina", più lieve in Italia i cui tassi di crescita dell'economia sono, anche nelle previsioni, inferiori a molte delle economie europee. L'elemento nuovo della crisi appare il fatto che essa non solo ha segnato l'interruzione di una fase espansiva dell'economia, e conseguentemente dei traffici marittimi.

Piuttosto essa pare aver segnato il passaggio da una realtà in cui il centro economico, e dei traffici, si collocava nell'emisfero nord Atlantico, ad una realtà multipolare con l'ascesa, ormai acclarata e definitiva, dell'area estremo orientale ed il consolidamento di poli economici importanti anche nell'emisfero sud. Dal punto di vista dei traffici marittimi ciò si sta traducendo in un peso percentualmente minore delle direttrici di traffico transatlantiche ed in una crescita di quelle nord-sud (e viceversa) oltreché di direttrici sud-sud, dove un ruolo ancora importante lo svolge l'estremo Oriente e la Cina in particolare. Senza addentrarci ora nel tracciare scenari futuri, sui quali comunque peseranno fattori quali l'ampliamento del Canale di Panama ma anche l'incognita degli equilibri interni agli Stati nord africani, è utile, anche nella prospettiva delle possibili (e per alcuni aspetti necessarie) modifiche delle norme nazionali in tema di portualità, valutare gli effetti della crisi non solo in termini quantitativi, ma anche delle ricadute.

Un primo aspetto di rilievo, di cui va preso atto, è che, pur nella dimensione considerevole della caduta dei traffici, il sistema delle imprese ha sostanzialmente tenuto, seppur con difficoltà anche rilevanti. Non risultano infatti diminuzioni del numero delle imprese, piuttosto vi sono stati nel periodo alcuni "riposizionamenti"



L'indizio

Più volte la censura di regime gli cambiava le battute, ma lui le diceva ugualmente.

(es. pacchetti azionari di terminal passati di mano) ma, diversamente da quando si è, ad esempio, verificato anche in grandi porti nord europei, non vi sono state richieste di "congelamento" delle concessioni, laddove congelamento dove intendersi come sospensione dell'operatività di alcuni terminal. Nonostante ciò, e questo è indubbio elemento positivo, sul piano occupazionale la contrazione dei traffici, non ha generato una contrazione degli organici e l'espulsione di forza lavoro, piuttosto ha visto un maggior ricorso agli ammortizzatori sociali quali la CIGS e, per i soggetti fornitori di lavoro temporaneo, all'indennità di mancato avviamento. La situazione che è comunque di sofferenza, non ha peraltro provocato fenomeni diffusi di interruzione di quel lungo periodo di pace sociale che da oltre 15 anni è tipico del settore portuale italiano. Un ruolo importante, a questi fini, ritengo lo abbia giocato il CCNL unico di riferimento dei lavoratori dei porti, rinnovato nel dicembre 2008, allorché i segnali della crisi erano davanti agli occhi di tutti, ancor prima della scadenza del precedente contratto e per una durata di 4 anni, tanto per la parte normativa che per quella economica. In tal modo si sono sostanzialmente offerti ai lavoratori ed alle imprese elementi di certezza di medio periodo in una contingenza di orizzonti per altri versi, fortemente nebulosi. Questo panorama se da un lato porta a concludere che il sistema, come disegnato dal quadro normativo vigente, ha al suo interno i necessari elementi di riequilibrio, impone di conservarli. Allo stesso tempo occorre impostare le azioni future nel senso di migliorare i contrappesi che garantiscono il giusto contemperamento tra le esigenze del lavoro, risorsa da tutelare; quelle delle imprese; quelle del contenimento della spesa pubblica ovvero l'impossibilità di gravare sul bilancio pubblico il costo di ammortizzatori sociali necessari in un settore che ha un andamento delle attività contrassegnato, fisiologicamente, da punti di picco e di flesso. A questi fini determinante è il ruolo delle parti sociali; delle Autorità Portuali, quali enti di regia a scala locale; della politica e del Governo. Non si possono in sintesi, con riguardo alle crisi ma anche alle difficoltà indotte dalla crescente concorrenza di altri porti extra UE in Mediterraneo, condividere ipotesi di compressione dei livelli salariali, o delle risorse per il potenziamento e la manutenzione dei porti. Piuttosto riteniamo si debba agire nel senso dell'adeguamento dei costi, della produttività e della qualità dell'offerta, anche mediante investimenti infrastrutturali che sono crescita del patrimonio del Paese, apparendo questo il modo più certo per tenere l'Italia dei porti "agganciata" all'Europa.

Francesco Nerli - Presidente Assoporti



VALORI CONDIVISI



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.



Con la globalizzazione dei mercati l'efficienza del sistema logistico risulta fondamentale per la competitività della produzione italiana

Gli effetti della crisi sul sistema della logistica

L'autotrasporto sconta perlomeno un trentennio di politiche errate: dirigismo quando occorre mercato e assistenzialismo quando servivano incentivi mirati

Il numeri della crisi sul sistema logistico nazionale sono un bollettino di guerra: al culmine della depressione (primo trimestre 2009) il trasporto su ferro era calato del 40%, quello su gomma del 27%, il mare del 24%, l'aereo del 20%.

Secondo i dati del Centro Studi Confetra, la ripresa, timida, variabile per aree geografiche nazionali e internazionali, disomogenea per settori merceologici e per modalità di trasporto, è iniziata nel corso del 2009 ed è continuata per tutto il 2010, ma con una linea di risalita molto meno ripida della discesa. In teoria, se la tendenza permane, rivoluzioni africane permettendo, i volumi del 2007 si potranno raggiungere solo alla fine del 2013.

Nel frattempo dato l'eccesso di offerta i margini operativi delle imprese si sono notevolmente ridotti, con tariffe unitarie in costante calo.

Gli effetti sull'occupazione sembrano essere sfalsati rispetto al crollo dei traffici: all'interno del mondo Confetra e delle altre organizzazioni imprenditoriali, oltre al blocco del turn over, il ricorso più massiccio alla cassa integrazione e alla mobilità si sarebbe collocato a cavallo tra il 2009 e il 2010, con oltre 20.000 unità, cui vanno aggiunti i ridimensionamenti del mondo

cooperativo realizzati mediante riduzioni di orario.

Da allora la situazione si è stabilizzata e ora si è in fase di leggero recupero. Il calo dei traffici ha rallentato la pressione sulle infrastrutture, consentendoci di traguardare al 2015 (anno di completamento di fondamentali opere viarie come la Brebemi) senza verosimili rischi di intasamento, in modo da essere in grado di intercettare e soddisfare la crescente domanda di mobilità attesa nei prossimi anni. Come emerso nel corso della recente Assemblea Confetra, la crisi non ha peraltro comportato una razionalizzazione dell'assetto polverizzato delle imprese di trasporto e di logistica.

Mentre è infatti proseguito il processo di acquisizioni passive dall'estero di imprese italiane (colonizzazione), l'autotrasporto ha continuato a fungere da settore rifugio per operatori marginali e lavoratori emarginati, con tutte le conseguenze negative che ciò comporta per un equilibrato sviluppo del sistema logistico nazionale.

Del resto l'autotrasporto sconta perlomeno un trentennio di politiche errate: dirigismo quando occorre mercato e assistenzialismo quando servivano

incentivi mirati. In Italia, non solo nel nostro settore, le grandi imprese si sono rarefatte: negli anni '70 il sessanta per cento dei lavoratori era occupato in aziende con più di 50 addetti.

Ora la grande maggioranza dei lavoratori è occupato in aziende con meno di 50 addetti. Nel frattempo il cargo ferroviario ha continuato a perdere quote di traffico e a scendere anche come valori assoluti di quantità trasportate.

La crisi del trasporto ferroviario viene da lontano e si è sommata in questo ultimo periodo alla depressione economica.

In effetti manca un piano ferroviario nazionale e prevalgono su tutto le scelte meramente aziendali di F.S. Spa, che mentre taglia i rami secchi (e anche quelli semiverdi) sembra avvelenare i pozzi per impedire il subentro di altri operatori, nazionali ed esteri, che pur si cimenterebbero in questa modalità strategica.

Diversa la situazione del cargo marittimo e aereo, dove, dopo aver toccato il fondo della crisi, la ripresa è sensibile con effetti positivi sui noli, sui fatturati e sulla occupazione. Con la globalizzazione dei mercati l'efficienza del sistema logistico risulta fondamentale per la competitività della produzione italiana.

Non solo. I servizi logistici sono commercializzabili ed esportabili in sé, indipendentemente dalla commercializzazione di beni nazionali, e in quest'ottica l'Italia gode di una collocazione geopolitica invidiabile, di fronte a Suez e al Nord-Africa, oggi auspicabilmente alla vigilia di un nuovo virtuoso corso politico ed economico.

La manodopera espulsa dal mondo manifatturiero per effetto dei processi di razionalizzazione produttiva potrebbe trovare dunque proficua collocazione proprio nel settore della logistica, fisiologicamente ad alta densità di manodopera e fortemente condizionato dalla qualità del fattore umano.

Le potenzialità sono buone e le aspettative del mondo imprenditoriale sono ottimistiche. Posso affermare con serenità (non perché scrivo su un organo del mondo del lavoro) che il sindacato in tutte le sedi, bilaterali, protocollari e negoziali sta responsabilmente costruendo con la rappresentanza imprenditoriale un quadro di riferimento intelligente e utile per la crescita e lo sviluppo di questo settore.

Vanno in questa direzione: la riunificazione in un'unica disciplina contrattuale dei settori trasporto, spedizione, logistica, artigianato e cooperazione; il rinvio alla sfera negoziale decentrata della possibilità di deroga all'orario di lavoro degli autisti fissato dalle direttive europee; la costituzione di Forte, di Previlog, di Sanilog e dell'Ente Bilaterale; il vincolo del contratto trasporto negli appalti;

l'avviso comune circa la derogabilità della corresponsabilità degli appalti in presenza di determinate garanzie. Imprese e lavoratori stanno facendo bene il loro lavoro: l'auspicio è che la politica faccia bene il suo.

Piero Luzzati
Direttore Confetra

L'indizio

Si fece adottare dal marchese Francesco Maria Gagliardi Focas in cambio di una rendita.

HDI Assicurazioni

presenta l'esclusiva
Carta di credito HDI Assicurazioni
con cui potrai scegliere di pagare le tue polizze in comode rate mensili.

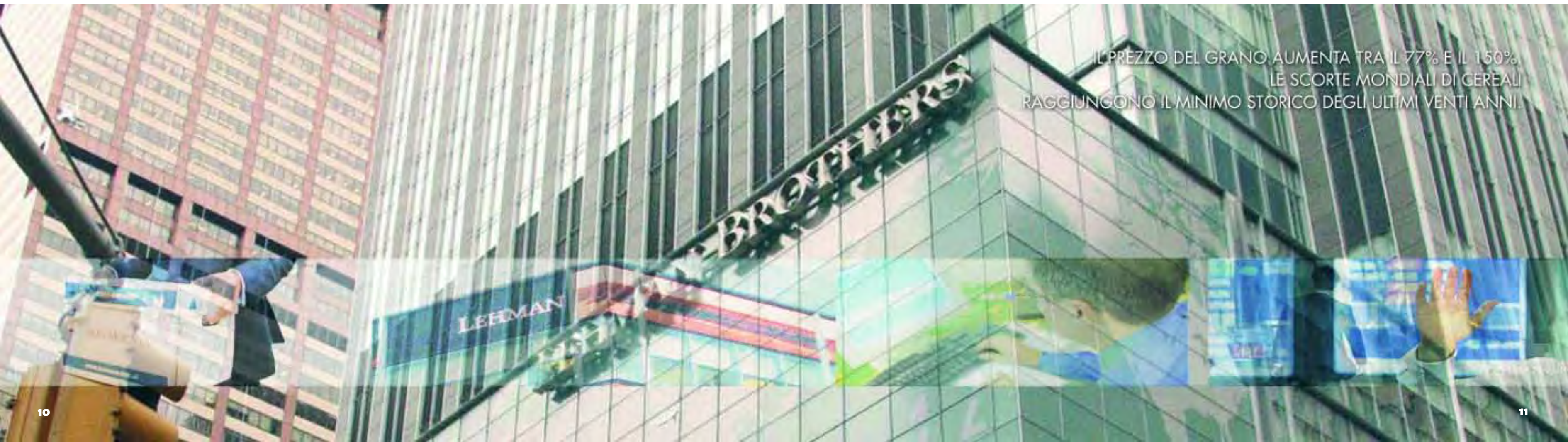
Entra anche tu nella squadra HDI
Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.

Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri

- InLinea - una rete di consulenti dislocata presso le Stazioni
- Comodo pagamento delle polizze tramite busta paga
- Protezione per la casa e la persona
- Gestione del risparmio: capitale protetto, rendimento assicurato
- Piano di Risparmio per i figli e/o nipoti
- Polizza di Inidoneità al Servizio per il personale viaggiante
- Contributi per nascite e premi di studio (con Fondazione BNC e IBL Banca)

Maggiori informazioni presso le nostre sedi presenti all'interno e nei pressi delle Stazioni FS

InLinea



Nel volo il trasporto aereo ha registrato una crescita del 7%

Le prospettive dopo la difficoltà

I vettori devono districarsi nella morsa costituita da costi in salita e da ricavi in forte riduzione per effetto della pressione competitiva

La crisi economica, come è purtroppo noto, ha prodotto ripercussioni pesantissime sul settore del trasporto aereo, colto in una fase di già prolungata e profonda sofferenza.

I frequenti casi di fallimento, le crisi aziendali e la conseguente perdita di posti di lavoro, in parte compensata in Italia dal massiccio ricorso alle diverse forme di ammortizzatori sociali, stanno a dimostrare la grande fragilità del nostro settore.

Ciò vale sia a livello nazionale che internazionale.

Alcune delle ragioni alla base di tale fragilità sono connaturate nell'attività stessa del trasporto aereo, da sempre uno dei primi settori a risentire ciclicamente delle crisi economiche, dell'andamento del prezzo del petrolio, delle instabilità geopolitiche nelle diverse aree del mondo, dei fenomeni meteorologici ecc. (c.d. shock esterni).

Altre motivazioni sono riconducibili alla complessità di un settore caratterizzato da una molteplicità di soggetti, indipendenti tra loro, che presidiano a vario titolo le diverse fasi della filiera e tutti ugualmente determinanti per la regolare operatività dei voli (es. enti di stato, pubblica sicurezza, fornitori di carburante, aeroporti, handler, vettori, ecc.).

Il mutato quadro legislativo e le dinamiche del mercato nell'ultimo decennio hanno accentuato la competizione tra le compagnie aeree, generando una notevole riduzione del costo dei biglietti che non è stata però accompagnata da una altrettanto sostanziosa riduzione dei costi per i servizi resi dai loro fornitori, peraltro spesso operanti in regime di monopolio.

I vettori, in sostanza, devono districarsi nella morsa costituita da costi in salita e da ricavi in forte riduzione per effetto della pressione competitiva.

Sotto il profilo industriale, inoltre, le compagnie aeree operano in un mercato ormai in strutturale sovrappienezza di offerta, spesso generata da previsioni di traffico elaborate dagli stessi produttori di aeromobili, che hanno l'evidente interesse a sovrastimare la crescita della domanda, nonché dagli istituti bancari che, nei periodi di espansione economica, assicurano agevolmente finanziamenti a fronte di beni, gli aeromobili, dal valore molto elevato e facilmente ricollocabili in caso di necessità.

La combinazione dei fattori pur sinteticamente illustrati ha fatto sì che le compagnie aeree, a livello mondiale, siano al primo posto della poco esaltante classifica delle imprese che hanno maggiormente distrutto valore negli ultimi dieci anni (Crédit Swiss - classifica tra le imprese che hanno generato ritorni sul capitale inferiori al 6% anno per più di 6 anni negli ultimi 10 anni).

In un contesto così difficile, i vettori nazionali ed i lavoratori hanno dovuto



L'indizio

Molte delle sue memorabili battute sono diventate perifrasi entrate nel linguaggio comune.

sostenere sacrifici enormi per fronteggiare una crisi che nel nostro Paese ha prodotto effetti ancora più pesanti che altrove per la persistenza di criticità da tempo irrisolte. Queste sono molteplici ed interessano trasversalmente diversi ambiti in larga parte riconducibili all'assenza di una pianificazione di lungo periodo, più volte tentata ma mai davvero portata a termine.

Il livello di complessità descritto, infatti, può essere gestito solo attraverso una strategia complessiva ed una pianificazione di lungo periodo che ponga le condizioni per "fare sistema" e salvaguardare la sostenibilità dei diversi operatori e dei relativi livelli occupazionali.

L'alternativa è il perdurare dell'attuale situazione di prevalenza dell'interesse particolare di breve/brevissimo periodo sull'interesse generale e la conseguente progressiva perdita di competitività di tutto il sistema del trasporto aereo nazionale nel medio/lungo termine.

Un esempio evidente dell'assenza di una pianificazione strategica condivisa è rappresentato dal sistema aeroportuale nazionale, nato e cresciuto sotto l'impulso degli Enti locali senza alcun coordinamento centrale.

Ne è derivato un sistema costoso, disarticolato, privo di accessibilità intermodale, con numerose sovrapposizioni e scarsa visibilità sul ruolo di ciascun aeroporto, nodo della rete, nel contesto nazionale.

È estremamente prezioso, a tal riguardo, lo studio recentemente diffuso ed elaborato da OneWorks, Nomisma e Kpmg, per conto dell'Enac e del Ministero dei Trasporti, che dovrà servire come base informativa per la successiva definizione del Piano Nazionale degli Aeroporti, quanto mai necessario alla luce di quanto esposto.

L'assenza di una strategia di lungo periodo per il settore trova peraltro conferma anche nel livello di penetrazione delle compagnie low cost straniere nel mercato domestico italiano, ben superiore a quanto è stato possibile in altri paesi comunitari dove, a conferma del ruolo strategico del settore, è consolidata la politica di sostegno dei vettori nazionali.

In Italia, al contrario, dobbiamo assistere a distorsioni e ad evidenti vantaggi competitivi di cui beneficiano alcuni vettori stranieri. Questi, sostenendo di dover applicare unicamente le più favorevoli norme previste dalle legislazioni in vigore presso i propri paesi di origine, anche se stabilmente operanti in Italia, godo di vantaggi destabilizzanti ed una struttura dei costi nettamente inferiore ai vettori nazionali.

Ne deriva la totale disapplicazione della normativa nazionale sul lavoro, anche sotto il profilo contributivo e previdenziale, differenti procedure per la tutela dei diritti dei passeggeri, assoggettazione a regimi fiscali diversi e più vantaggiosi di quelli italiani nonché minori costi per i servizi offerti dagli aeroporti (dai quali ricavano peraltro ingenti finanziamenti).

Asimmetrie competitive di questa portata, nel contesto competitivo illustrato, non sono sostenibili e sono peraltro concettualmente intollerabili.

Alcuni segnali che ci permettono di guardare positivamente al futuro ci sono. Sembra infatti che inizi a diffondersi quantomeno la consapevolezza sulla necessità di eliminare le citate distorsioni del mercato.

Inoltre, la fase più acuta della crisi economica sembra superata ed il traffico in Italia, nel 2010, ha registrato un' apprezzabile crescita del 7%.

È tuttavia evidente che in assenza di un quadro condiviso di riferimento che permetta una comune visione di lungo termine sul futuro del trasporto aereo in Italia, il pericolo concreto è di compromettere definitivamente gli equilibri tra gli operatori e l'integrità del sistema nazionale che, se vuole avere voce in capitolo anche a livello comunitario dove saranno sempre più accentrat i livelli decisionali, deve salvaguardare la sostenibilità economica di tutti i soggetti che vi operano e la loro capacità di generare occupazione.

Abbiamo bisogno di accrescere la democrazia, favorire la condivisione e la partecipazione dei lavoratori alle scelte

Difesa dei diritti e della democrazia

E' ormai evidente la difesa di un modello contrattuale che prescindia dalle modifiche intervenute nella sfera economica e sociale, comprese quelle della profonda trasformazione del mercato del lavoro, non è più sufficiente

Ci siamo battuti in questi anni, caratterizzati da una profonda crisi economica degenerata recentemente in declino etico e morale, a difesa dei diritti con la consapevolezza di dover dare un contributo a tutela della democrazia e rafforzare i principi costituzionali.

Centralità della contrattazione, estensione del contratto nazionale, nuove regole di rappresentanza, diffusione dei servizi sociali rivolti ai più deboli, grande attenzione ai lavoratori migranti contro le discriminazioni e l'intolleranza razziale, sono state le priorità che abbiamo proposto alla ricerca di un futuro credibile per l'Italia.

L'iniziativa e la nostra mobilitazione hanno avuto come riferimento un progetto per contrastare crisi economica e declino perchè rendono sempre più precarie le condizioni materiali di gran parte della popolazione relegando l'Italia nella parte più bassa della fascia competitiva mondiale.

Con prudenza possiamo affermare che, anche grazie alla nostra tenacia, di fronte ad un lungo periodo di non governo, oggi si accentuano le critiche di molte associazioni ed operatori economici a cominciare da Confindustria. Purtroppo la nostra iniziativa non ha incontrato il necessario consenso in Cisl e Uil.

C'è una relazione stretta tra l'attacco alla rappresentanza, sia essa istituzionale, sociale o della magistratura e l'utilizzo della crisi per scaricarne i costi sui lavoratori ed i disoccupati.

Oggi l'occupazione è una emergenza straordinaria in particolare per i giovani e le donne.

Sulla contrattazione si è scatenato l'attacco più forte da parte di governo e controparti. L'accordo separato, successivamente il blocco dei contratti hanno avuto l'intento esplicito di introdurre deroghe e deregolamentazione del modello contrattuale; un attacco alle condizioni di lavoro insieme ad una pervicace volontà di riduzione della funzione autonoma e di rappresentanza del sindacato ed in particolare della Cgil.

Nonostante tutto non siamo arretrati ed anche nel sistema dei trasporti abbiamo lavorato per rinnovare i contratti.

Non ci siamo adattati alla rottura, agli accordi separati, perseguendo intese unitarie, offrendo ai lavoratori un orizzonte possibile diverso da quello del sindacato diviso.

La difesa di un modello contrattuale che prescindia dalle modifiche intervenute nella sfera economica e sociale, comprese quelle della profonda trasformazione del mercato del lavoro, non è più sufficiente.

Abbiamo avviato, con il seminario di Todi, un percorso di riflessione e di

elaborazione per arrivare a definire una riforma del sistema contrattuale insieme alla necessaria estensione dei diritti e delle tutele.

L'obiettivo è quello della riconquista di un modello contrattuale unitario ed universale. Il contratto nazionale ha ancora oggi valore strategico, dal momento che troppi, in particolare tra i giovani, non dispongono di uno strumento che permetta di definire diritti e tutele.

La riflessione che la nostra federazione ha avviato da Malpensa in poi resta di grande attualità, anche perchè è in sintonia con quella della Cgil. Partiamo dalla necessità di un allargamento della tutela contrattuale attraverso un contratto "più largo e meno prescrittivo", quindi, più inclusivo e che affermi contestualmente un secondo livello contrattuale sempre più ampio e sempre diffuso.

In questo contesto democrazia e rappresentanza assumono importanza crescente, restiamo convinti dell'importanza di una legge, ma siamo anche consapevoli, visto l'orientamento del governo, di dover costruire una proposta rivolta a Cisl e Uil ed anche alle controparti per decidere regole e procedure.

Questi sono i connotati fondamentali della campagna di mobilitazione per la democrazia, lanciata dalla Cgil, che come categoria abbiamo assunto rendendoci protagonisti.

Ricerca regole condivise su democrazia sindacale, rappresentanza e rappresentatività è una necessità imprescindibile, anche ai fini della ricostruzione di un sistema contrattuale che tuteli efficacemente il lavoro.

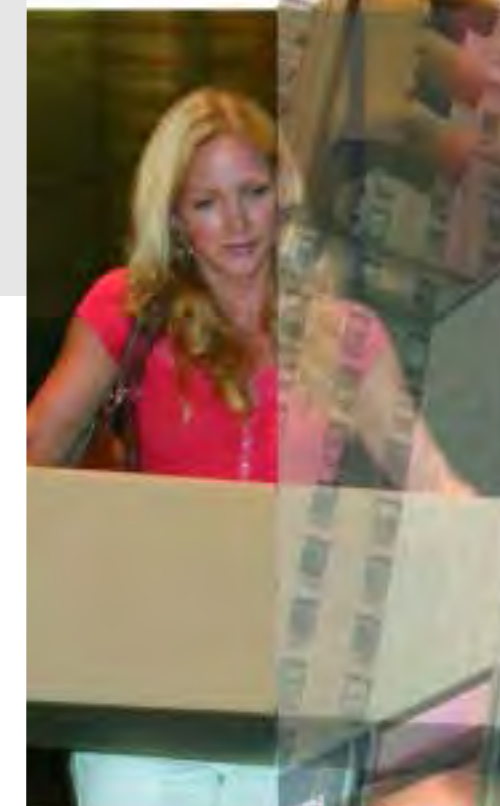
La complessa articolazione del sistema dei trasporti, la frantumazione del sistema delle imprese, i processi di liberalizzazione e privatizzazione in molte aree del comparto, insieme ai tagli pesantissimi imposti dal governo, spingono nella direzione di una competizione basata prevalentemente sulla riduzione del costo del lavoro, con la conseguenza di non riconoscere i contratti, le clausole sociali, con la compressione dei diritti, senza nessuna prospettiva di riforma per migliorare i servizi resi dalle imprese.

Le conseguenze sono evidenti in molti settori dei trasporti, si verifica un arretramento delle relazioni ai tavoli contrattuali, nella contrattazione decentrata, nella gestione delle molte vertenze settoriali; con la conseguenza di una conflittualità che non trova soluzione anche per l'assenza di una coerente politica dei trasporti da parte di governo ed istituzioni. Un sistema di regole che dia certezza della rappresentanza, criteri condivisi ed esigibili per l'esercizio della democrazia, così come prevede la proposta della Cgil, è per la nostra federazione esigenza

LA RECESSIONE
MINACCIA
TUTTO IL MONDO:
OVUNQUE SCHIZZANO
IN ALTO I PREZZI
DELLE MATERIE PRIME;
GALOPPA L'INFLAZIONE
E FA LA SUA COMPARSA
ANCHE LA CRISI
ALIMENTARE.

irrinunciabile. Nei trasporti l'esercizio della democrazia è direttamente connessa all'esercizio dello sciopero, il costante uso delle precettazioni, dei differimenti, costituiscono una reiterata lesione di un diritto costituzionalmente garantito, senza peraltro ridurre i fenomeni di conflittualità diffusa dovuta alla mancanza di accertamento dell'effettiva rappresentatività delle associazioni sindacali. L'assenza di regole è funzionale a governo e controparti, viene usata per esasperare l'utenza con il preciso intento di abolire il diritto di sciopero, non a caso le commissioni parlamentari preposte stanno accelerato l'iter per l'intervento su questo istituto. Abbiamo bisogno di accrescere la democrazia, favorire la condivisione e la partecipazione dei lavoratori alle scelte, sta nella responsabilità di una grande organizzazione non rassegnarsi e misurare solo le divisioni unitarie per proporre un progetto che contrasti la politica del centrodestra che ricomponga una prospettiva e una idea di progresso che la crisi ha pesantemente condizionato. La nostra mobilitazione per la democrazia, per delineare un piano per il lavoro, può restituire una prospettiva al paese e soprattutto può dare un senso ed una idea di futuro alle giovani generazioni.

Roberto Martelli Segretario Nazionale Filc Cgil



Il lavoro nei trasporti

L'indizio

SOLUZIONE

Antonio De Curtis,

in arte Totò