

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei trasporti

LXIII anno dalla fondazione

11/12
Novembre - Dicembre 2013



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI



UniSalute vicina ai lavoratori
per un nuovo anno di welfare.

BUONE FESTE!

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Mensile per la **Federazione Italiana Trasporti Cisl**
Fondato nel settembre del 1950

N. 11-12 - Novembre-Dicembre 2013

LXIII anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Giovanni Luciano**

Direttore Responsabile: **Giulia Dellepiane**

Redazione: **Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Salvatore Pellecchia**

Impaginazione: **Fabio Grassini**

Segreteria di redazione e ottimizzazione grafica: **Patrizia Censi**

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma. Tel. 06-4182113

E' vietata la riproduzione e traduzione, anche parziale, di articoli senza citarne la fonte.

Chiuso in redazione il 16/12/2013

Finito di stampare nel mese di dicembre 2013

Tiratura: 28.000 copie

Introduzione

2 *FitIncontra: dentro la terza edizione*

Editoriale

2 *Oltre la crisi!*

FitIncontra

8 *Il lavoro della Cisl per uscire dalla crisi*

12 *Ferrovie, porti e shipping al centro di FitIncontra*

16 *Trasporto ferroviario delle persone. Fermi a Ebola*

24 *La portualità italiana e le sue problematiche*

30 *La crisi del trasporto marittimo*

33 *Al Consiglio generale si parla di ambiente, Alitalia, e tpl*

35 *Violenza sulle donne: l'impegno costante delle donne e degli uomini della Fit*

Sindacato & Strategie

36 *Il lavoro della Fit per il trasporto aereo*

Fit International

38 *Autotrasporto e logistica: a che punto siamo a Bruxelles?*

39 *Giovani e preparati*

Regioni

41 *Abruzzo-Molise, Sicilia, Puglia, Liguria, Trentino, Alto Adige*

Opinioni & Colloqui

45 *Anche la sicurezza è un lavoro di squadra*

46 *Quanto siamo ignoranti?*

47 *Intervista al On. Michele Pompeo Meta*

Fitincontra: dentro la terza edizione

Attualità, approfondimenti, formazione. La terza edizione di Fitincontra, evento organizzato dalla Fit-Cisl, è stata tutto questo e molto altro. 350 persone si sono riunite da tutta Italia a Salerno dal 3 al 5 dicembre per studiare alcune delle emergenze dei trasporti italiani – in particolare le ferrovie, la portualità e il trasporto marittimo – per confrontarsi sulle conseguenze nei territori dei casi Alitalia e tpl, per fare un bilancio del 2013 e impostare pragmaticamente il lavoro del 2014.

Il tema di quest'anno era "Oltre la crisi" e lo scopo era trovare un modo per uscire dalla logica dell'emergenza nei trasporti e cominciare a realizzare concretamente la tanto invocata crescita. Coerentemente con questa linea, Fitincontra si è svolto a Salerno perché, come ha spiegato il Segretario generale della Fit-Cisl, "è una città simbolo del ritardo strutturale italiano. Qui infatti finisce l'alta velocità ferroviaria".

A Fitincontra è dedicato questo numero speciale della Voce dei Trasporti.

Giulia Dellepiane



The poster for the 3rd Fitincontra National Meeting features a central image of a person walking through a complex, circular maze. The maze is composed of white lines on a dark background, with a bright light source at the exit. The text 'Fitincontra 3°' is prominently displayed at the top in large, colorful letters. Below it, the words 'Meeting Nazionale' and the logos for 'CISL Reti' and 'FIT-CISL' are visible. The main title 'Oltre la crisi!' is written in large, bold, red letters across the middle. At the bottom, it specifies the location and dates: 'Grand Hotel Salerno, 3-4-5 dicembre 2013'. A small graphic of people with puzzle pieces is in the bottom right corner.

Fitincontra 3°
Meeting Nazionale

CISL Reti
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Oltre la crisi!

3 giorni di
dibattito, analisi, approfondimento & festa

Grand Hotel Salerno,
3-4-5 dicembre 2013

Oltre la crisi

Siamo al terzo Fitincontra

Sono molto soddisfatto di iniziare questa relazione al Consiglio generale, che si tiene nel corso della terza edizione del nostro meeting "Fitincontra"; è un'occasione che ormai sta diventando tradizione e che, in ogni edizione compresa questa, ha rappresentato momenti di grande interesse e coinvolgimento.

Vi ringrazio, quindi, per la vostra partecipazione e per tutto quello che fate ogni giorno nei vostri ambiti per gli iscritti alla Fit-Cisl.

Spero che, tornando nelle vostre sedi, vi sentiate un po' più arricchiti e motivati dopo questa tre giorni salernitana. Una tre giorni per la quale ringrazio di cuore tutte le amiche e gli amici che al nazionale hanno lavorato per la sua riuscita e per i suoi contenuti. Contenuti di grande interesse. Ogni Fitincontra è l'occasione per approfondire alcune tematiche tutti insieme, esulando dall'ambito ristretto dell'area contrattuale, tramite convegni o focus dedicati. Lo abbiamo fatto per i servizi ambientali e il ciclo dei rifiuti, per il trasporto pubblico locale, per il merci e la logistica, per le infrastrutture comunitarie e, qui, per gli strumenti che abbiamo a disposizione per il welfare contrattuale sussidiario a quello pubblico, che ormai arranca, per il trasporto ferroviario delle persone, per la portualità e per il trasporto marittimo.

È una modalità che, secondo me, arricchisce tutti. Me compreso. Si imparano tante cose e, soprattutto, si comprende come le problematiche di ogni area contrattuale siano simili e collegate tra loro. Si tocca con mano quanto sia importante "leggere" le vicende con una visione d'insieme e affrontarle con una logica più aperta, con un'impostazione confederale, tenendo presente che gli interessi di ognuno sono collegati a quelli degli altri e che, quindi, va trovato il giusto equilibrio tra tutele, reddito, occupazione e sostenibilità dell'impresa e del suo livello qualitativo di servizio erogato ai cittadini/consumatori.

Questo è un punto politico che va tenuto sempre presente nel nostro dibattito perché è la distinzione tra noi e le derive populistiche e demagogiche nelle quali siamo a volte trascinati dai comportamenti di altre forze, sindacali e non.

Siamo nel mezzo di una crisi che, come era chiaro, non sarebbe durata poco e sta ancora mordendo forte ma bisogna alzare lo sguardo e guardare oltre la crisi. Non siamo la Grecia. Possiamo non esserlo. Le nostre esportazioni hanno ricominciato a tirare. Vi sono moltissimi distretti di eccellenza in Italia che esportano più di prima grazie alla qualità dei loro prodotti.

Abbiamo però il crollo dei consumi interni. Bisogna spingere il



Paese oltre la crisi facendo in modo che i consumi tornino ad aumentare, contrastando fortemente un fenomeno odioso che si sviluppa sempre in situazioni di questo tipo: la ricchezza individuale di pochi aumenta a dismisura, mentre la classe media diventa meno abbiente e le classi meno abbienti entrano nella povertà. Una situazione che sta mettendo sempre più a rischio la tenuta sociale del Paese.

Maggiore coraggio è stato chiesto da Bonanni a Letta e noi siamo d'accordo. Maggiore coraggio per riformare lo Stato, il Fisco, la Giustizia. Maggiore coraggio per smettere le politiche da "Robin Hood inversi", che tolgono sempre ai soliti poveri mentre altri continuano a godere condizioni non accettabili dalla comunità. Evasione fiscale, pensioni d'oro, stipendi astronomici.

Lo stato di disagio sociale nel Paese è, quindi, in costante aumento ma le risposte che vengono dalle varie istituzioni sono troppo spesso aleatorie e irritanti nella loro inconsistenza.

Si avverte forte la sensazione che c'è anche stato in passato un problema di formazione della classe dirigente. La seconda Repubblica è stata sotto questo punto di vista una delusione pro-

fonda. Tangentopoli eliminò in poco tempo le prime file dei partiti di allora. Quelli delle seconde e terze file dell'epoca, pur cambiando nome ai partiti, hanno mediamente dimostrato di non essere migliori.

Una società basata sul consumismo effimero favorito dall'avvento della televisione commerciale ha fatto il resto. Va ricostruita un'etica sociale che si è dispersa vittima di individualismi ed egoismi, oltre che di disinvolture improprie nei livelli ove più dovrebbe essere richiesta la serietà istituzionale.

Oggi che, nei fatti, inizia la Terza Repubblica c'è da interrogarsi se, mediamente, la classe dirigente nel Paese che abbiamo e che si candida al futuro sia meglio. Spero vivamente che sia così, anche se diffido da un modello di rappresentanza legittimato via web.

Siamo all'altezza?

Questo interrogativo non riguarda solo la classe politica, ma anche quella imprenditoriale e sindacale. Appunto. Noi siamo all'altezza? Abbiamo capito in che realtà stiamo vivendo? Tutti i giorni? Quale Sindacato si vuole essere? Credo che su questo tema saremo impegnati nella Fit e nella stessa Cisl per i mesi a venire.

Non voglio anticipare troppo oggi, ma io penso che noi non possiamo essere il Sindacato dello "sciopero da frustrazione", quello dello sfogatoio, magari ideologico, scollegato dal resto della società. Sono paradigmi e schemi rigidamente ripetitivi che, se ci pensate, quasi mai danno risultati ormai.

Vuole dire che non si sciopera più? No. Non è questo; è che dobbiamo capire come rimodulare la nostra azione per conseguire risultati veri e questa è la società dove i risultati arrivano quando l'opinione pubblica è con te. Sembra banale ma sarà interessante andare a fare un resoconto di quello che abbiamo fatto, ai vari livelli, e di cosa abbiamo ottenuto... ai vari livelli.

Lo dico anche riguardo alla grande mobilitazione messa in campo per la metà di dicembre da Cgil, Cisl e Uil con la decisione degli esecutivi unitari che abbiamo svolto a Roma il 26 novembre scorso. Chiediamo al Governo Letta le cose che da sempre sosteniamo, ad iniziare da un alleggerimento fiscale sul lavoro e su lavoratori e pensionati, e lo facciamo con modalità tese alla conquista del favore dell'opinione pubblica. È un passaggio fondamentale che non va banalizzato e al quale, forse, non siamo abituati. Riusciremo a non scoraggiarci alle prime difficoltà? Sarà fondamentale insistere in un'azione che, per avere successo, dovrà avere continuità per convincere il Governo a fare le cose con più coraggio, a iniziare dalle riforme costituzionali che il cosiddetto "comitato dei saggi" ha fornito al Parlamento di recente.

Vedremo alla prova dei fatti chi è veramente d'accordo sulla riduzione del numero dei Parlamentari, sul superamento del bicameralismo perfetto con la trasformazione dell'attuale Senato, sul riordino dei poteri concorrenti tra Stato centrale e Enti locali tramite la rimodulazione del Titolo V della Costituzione e così via. Sono riforme vitali che hanno un'incidenza diretta sull'economia del Paese e che non andrebbero utilizzate per polemiche infinite fini a se stesse, le quali spesso mascherano interessi di altra natura. Sono riforme a cui personalmente attribuisco maggiore importanza persino di quella del sistema elettorale, che pure è in forte ritardo.

Ora il tempo è in scadenza: se Letta non riesce a modificare strutturalmente queste cose, si sarà persa un'occasione storica perché oggi ci sarebbero le condizioni per farle veramente. Quindi spero che il Governo agisca e agisca in fretta e che così possa durare fino al 2015.

Le nostre emergenze e il sistema da cambiare

I cambi di Governo per quanto ci riguarda rappresentano sempre il problema del dover ricominciare daccapo col Ministro

dei Trasporti di turno. Ogni volta devi ricominciare e quando sei a buon punto, tipo col tavolo del tpl col Viceministro Martone, devi passare sei-sette mesi per riuscire a far capire ai nuovi arrivati che non chiedi gli incontri tanto per passare il tempo. Poi, puntualmente, arrivano le emergenze e, sulla scorta di esse, ci chiedono aiuto riconoscendo la nostra competenza in materia.

Questa è una costante delle istituzioni italiane: agire solo quando c'è l'emergenza senza assolutamente volersi preoccupare della programmazione e delle politiche per far sì semplicemente che le imprese stiano in piedi. Da tempo, avevamo lanciato l'allarme per Alitalia ed è stato come parlare al vento. Abbiamo richiesto a gran voce la riapertura dei tavoli che avevamo istituito per l'intera filiera del trasporto aereo e per il trasporto pubblico locale. E abbiamo chiesto un tavolo sulla logistica e portualità congiunte. Ci hanno detto di sì a giugno, ma si sono fatti vivi solo nelle ultime due settimane sull'onda del precipitare delle cose e sull'onda dell'emozione della pubblica opinione.

Stiamo facendo di tutto per evitare che Alitalia subisca un secondo fallimento e lo stiamo facendo in mille modi. Potrebbe aprirsi una fase molto calda, forse drammatica, dopo la presentazione del piano industriale; certamente la Fit-Cisl farà tutto quanto è nelle proprie possibilità per tutelare i quattordicimila addetti dell'azienda e i lavoratori dell'indotto. Ma è evidente che la non regolazione del settore, nella quale è stata lasciata una filiera industriale fondamentale per un Paese industrializzato come il nostro, è il principale problema da risolvere. Solo le low cost anglosassoni fanno utili in Italia. Vettori nazionali, gestori aeroportuali, handlers, fornitori di catering: sono tutti coi libri da portare in tribunale. Questa semplice osservazione dovrebbe far riflettere e far capire, innanzitutto alle associazioni datoriali, che senza regole si muore tutti.

O'Leary ha chiesto ad Alitalia di fare sinergia. In pratica le ha detto: "togliti di mezzo



per il traffico nazionale e europeo, vola sul lungo raggio e io ti porto la gente a Fiumicino". Oltre al danno la beffa. Come si può pensare che una low cost che non paga contributi e previdenza agli italiani che lavorano per lei e che si prende circa duecento milioni di euro di sovvenzioni dagli aeroporti minori possa avere accesso ad un hub come Fiumicino? Solo in Italia e in Irlanda succede. In Irlanda perché Ryanair è irlandese, ma in Italia perché? Se non si risolvono questi aspetti come si pensa di risolvere il problema di Meridiana? La stessa Regione Sardegna finanzia Ryanair...

Non stiamo chiedendo la scomparsa delle low cost; svolgono ormai una funzione importante, vista la politica delle ferrovie concentrate solo sull'alta velocità. Chiediamo solo regole. Per esempio che i soldi che gli aeroporti mettono a disposizione di vettori che volano da loro vengano messi a gara. Chiunque deve potervi accedere con trasparenza. Sicuramente chiediamo che le norme contributive e fiscali vengano rispettate da tutti. Basterebbe questo per rimettere in equilibrio il sistema. Invece dobbiamo batterci ancora per evitare licenziamenti in Alitalia.

Trasporto pubblico locale, bomba a orologeria innescata dall'irresponsabilità della politica federalista

Approfondiamo ora un argomento tornato prepotentemente di moda sui media e da noi mai dimenticato o trascurato: il trasporto pubblico locale. Il 31 maggio 2011, per canalizzare la sintesi del nostro pensiero politico sul tpl e sulla sua ineludibile riforma industriale, abbiamo tenuto un Convegno seminario a Roma dal titolo significativo: "Muoviamoci!". Ho avuto modo di rivedere il filmato su YouTube recentemente e vi invito a fare altrettanto. Vedrete quanto la nostra analisi era esatta e quanto eravamo stati facili profeti. In quella sede abbiamo chiesto delle cose, avanzato delle proposte, per far sì che il settore uscisse dall'assistenzialismo per poter essere autosufficiente. Vorrei sottolineare questo aspetto anche in relazione a quanto sta succedendo nelle principali città italiane in questi giorni.

In genere tutte le aziende di servizio pubblico locale, con la situazione economica attuale, si salvano solo se hanno la capacità industriale di affrancarsi da una logica di tipo assistenziale, legata al cordone ombelicale con l'Ente locale, dandosi così

un'autosufficienza. Il resto sono chiacchiere e demagogia.

Le nostre richieste furono:

incentivare le aggregazioni tra le aziende per superare lo stato di estrema frammentazione, tramite legislazione di sostegno e/o risorse dedicate e anche tramite la creazione di bacini di traffico almeno regionali e da mettere a gara;

dare certezza alle risorse economiche per il settore, visto che le Regioni destinano ad altro scopo le risorse previste per il tpl;

dotare il tpl di uno strumento quale un Ente bilaterale per il sostegno al reddito e per la riqualificazione onde poter gestire la riorganizzazione delle aziende.

Cos'è successo nel frattempo? Qualche Regione sporadicamente ha prodotto esempi di aggregazione, ma le oltre 1150 aziende sono ancora tutte lì. I bacini di traffico da mettere a gara sono a un certo punto diventati provinciali o territoriali, lasciando quindi lo status quo, prorogando così diseconomie diffuse e sprechi anche mentre le aziende cominciavano a fallire.

Vi è stata la creazione del Fondo nazio-



nale, osteggiato dalle Regioni ma sostenuto da noi, per la quale, finalmente, la Corte Costituzionale ha respinto il solito ricorso da parte di Regioni - questa volta il Veneto. Bene. Ma non bastano le risorse. A parità di servizi il costo è di sei miliardi e mezzo, ma nel Fondo ve ne sono quattro virgola nove. Manca un miliardo e mezzo circa che le Regioni, tranne alcune, non vogliono garantire tramite le risorse dell'ex fondo perequativo.

Non si è riusciti a far capire l'importanza di un Ente Bilaterale vero e proprio; solo la riforma Fornero ha "spintaneamente" convinto Asstra e Anav a ragionare su un Fondo, pattuito questa estate, i cui effetti si potranno vedere in un tempo non compatibile con le problematiche attuali.

Per parlare di queste cose e per capire come chiudere, finalmente, il contratto nazionale ci siamo visti la settimana scorsa al Ministero del Lavoro. Guarda caso i principali attori della partita, ovvero le Regioni, non si sono presentati. I rappresentanti dei due Ministeri, Lavoro e Trasporti,

hanno dimostrato un grado di conoscenza e di convinzione sul problema a dir poco imbarazzante e, dulcis in fundo, Asstra e Anav hanno fatto i provocatori.

Oggi voglio essere ancora più chiaro. Per il tpl ci sono due piani che vanno tenuti distinti, perché spesso non sono tra loro correlati come potrebbe sembrare. Il primo è quello del contratto, dove credo di non estremizzare se comincio a pensare che è giunta l'ora, a distanza di sei anni di pensare di interrompere i rapporti con Asstra e Anav a tutti i livelli. Una controparte così inaffidabile e, se si vuole, inutile non la registriamo da nessuna parte. Neanche in realtà che devono fare i conti con la crisi vera e con la globalizzazione, come può essere per esempio la logistica. Lì, dove c'è veramente da lottare per la sopravvivenza quotidiana, le aziende hanno rinnovato il contratto anche con tempi compatibili alle difficoltà. Nel trasporto pubblico locale sembra ormai impossibile - almeno non con loro.

Se, come sembra, dovessimo trovarci a

breve con altre associazioni datoriali rappresentanti altre imprese, in numero sempre crescente, che esercitano il tpl nel Paese e applicano il contratto degli autoferrotranvieri, con le quali sarà possibile fare il contratto della mobilità tpl rinnovando gli aspetti economici, ci sarà da approfondire definitivamente il tema del grado di rappresentatività di queste due associazioni che finora hanno dato prova più di pensare al loro sistema che al benessere delle aziende che rappresentano e dei lavoratori che impiegano.

Il tpl va riformato e in questo dobbiamo essere noi i protagonisti. Con le proposte e con le azioni. Abbiamo individuato i mali e abbiamo presentato anche le nostre ricette. Non facciamoci coinvolgere in una diatriba tra pubblico e privato che serve solo a deviare l'attenzione dal problema vero che va risolto: uscire dall'assistenzialismo e avere aziende autosufficienti.

Qui non c'è da fare i paladini, spesso inconsapevolmente utili a questo o quell'interesse, della difesa dell'azienda pubblica.

Se l'azienda pubblica è un carrozzone a uso e consumo dei Batman di turno allora è meglio il privato. Ma non è questo il tema: Poste, Ferrovie, Enel, Anas, Enav sono aziende a capitale pubblico, che hanno i loro difetti in tema di servizi erogati, ma che hanno una solidità industriale ed economica ottima. Alitalia e Telecom sono due aziende private al collasso. Ma non basta dire questo per dire che le municipalizzate devono restare tali. Finché saranno gestite dai consigli comunali o regionali, quindi dalla politica locale le aziende pubbliche del trasporto locale saranno a forte rischio. Non lo dico io, lo dicono i bilanci delle aziende, spesso edulcorati, che dimostrano che quasi la metà sono tecnicamente fallite e campano sull'aumento delle tasse locali. È vero che le risorse nel Fondo sono insufficienti ma è anche vero che ci sono ancora troppo spreco e disinvoltura, oltre che una incapacità generalizzata prodotta dal fatto che a gestire ci si mette sempre l'uomo della maggioranza, che non sempre è all'altezza o è un manager.

Quindi, pubblico o privato che sia, o col mix che si vuole, il problema da porsi per noi è sempre lo stesso: cosa vogliamo e chiediamo affinché le aziende siano sane. Io, per esempio, non mi batterei per avere l' "in house", che rischia di essere solo la medicina del medico pietoso che fa incancrenire ancora di più la piaga; mi batterei perché vi siano dei contratti di servizio chiari ed esigibili dalle aziende. Il volume dei servizi richiesti a fronte di un corrispettivo definito. Almeno si capisce se l'azienda è al fallimento perché non è stata gestita bene o perché al servizio non è seguito il corrispettivo. Almeno si saprà con certezza chi è responsabile. È la strada percorsa dalle ferrovie dal 2007 a oggi e, piaccia o non piaccia, obbliga le Regioni alla chiarezza.

Ora poniamoci una domanda: se questa cosa è giusta, come fa un amministratore delegato nominato dal sindaco proprietario - esempio Atac emblematico - a pretendere i soldi e magari fare ingiunzioni di

pagamento? È tutta qui la questione, così come non è eludibile il fatto che, da qualche parte, forse vi sono organici superiori alle esigenze. Certo vanno azzerate prima tutte le distorsioni tipiche di un'azienda pubblica in tema di dirigenti superpagati, consulenze, sprechi e così via; poi si deve agire sul blocco del turn over o su altre cose che devono essere utili per salvaguardare le persone e stabilizzare l'azienda.

Non bisogna essere l'utile idiota di nessuno, perché nei recenti fatti di Genova o Firenze credo che il vento che ha dato fuoco alla piazza sia stato alimentato ad arte, perché in Italia si sta formando un'aggregazione di aziende e quindi un grande player al di fuori del sistema che ho citato prima e questo da fastidio a qualcuno. Molto fastidio.

Sono intervenuto due volte in modo molto deciso nel comitato esecutivo della Cisl su questo tema del tpl. L'ho fatto in modo anche polemico con i colleghi delle Unioni regionali e territoriali perché non mi è chiaro se tutti sono d'accordo con la linea della Fit e della Cisl su questa questione. Così come vorrei che in questo Consiglio generale si chiarisse se siamo tutti d'accordo o meno. Dobbiamo farlo, non serve lasciare la piazza ad altri e correre a inseguire per buttare acqua sul fuoco; serve agire con chiarezza e determinazione per convincere la gente - anche con un pizzico di impopolarità quando è necessaria - che le cose vanno messe diversamente. È una responsabilità da classe dirigente. Se vogliamo essere tali dobbiamo guidare questi processi e non subirli.

Concludendo

Termino questa relazione con un ringraziamento particolare a tutti per l'impegno profuso nelle prime elezioni nazionali delle Rsu nelle aziende dei servizi ambientali. È stato un appuntamento molto significativo e sfidante. Abbiamo risposto molto bene. Ringrazio di cuore quelli che hanno avuto più coraggio di tutti: i nostri dirigenti sindacali, Segretari regionali per

primi, che si sono candidati. Hanno tutti avuto grande successo a testimonianza che hanno lavorato bene in passato. D'altronde, come è noto, si raccoglie quello che si semina. La Fit-Cisl tutta ha lavorato per queste elezioni, con le cinque iniziative di Bologna, Roma, Pescara, Cagliari e Messina, e ringrazio i Segretari generali di tutte le regioni per aver partecipato con convinzione.

Abbiamo praticamente raccolto più voti del numero degli iscritti e questo è un bel segnale. Certo in alcune realtà la Fit-Cisl non è arrivata bene. È, appunto, dove non si è seminato e lavorato nel passato. Chi è in quelle realtà rifletta e ne tragga le conseguenze.

Abbiamo, di contro, risultati entusiasmanti in tante realtà. Non le cito per non far torto a nessuno con un'eccezione: Roma. A Roma, nonostante le campagne stampa diffamatorie, gli attacchi becери e gli insulti, la discesa in campo addirittura del Segretario generale della Cgil nazionale in persona, la Fit ha risposto, di nuovo, alla grande con un risultato che la dice tutta, avendo doppiato il sindacato secondo classificato... che non è neanche la Fp Cgil! È una bellissima soddisfazione per noi, ma sicuramente ancor di più per chi quegli attacchi e quegli insulti li ha dovuti subire così a lungo e così ingiustamente.

Congratulazioni a tutti gli eletti nelle liste delle Rsu, ovviamente ai nostri delegati in primis, e gli auguri migliori per poter esercitare al meglio un ruolo impegnativo, soprattutto di questi tempi. I nostri Rsu e i nostri Rls avranno il loro Sindacato sempre al fianco.

Il 2013 volge al termine e il 2014 già presenta in agenda tante cose da fare come il cammino comune che abbiamo intrapreso in Cisl Reti. Abbiamo tanto da fare e serve essere in tanti per farlo. In tanti, sempre, come in questo terzo Fitincontra che - avete visto - è stato molto interessante e coinvolgente.

Grazie a tutti e Buon Natale.

Il lavoro della Cisl per uscire dalla crisi

FitIncontra ha aperto il primo giorno con Bonanni. Successo per lo spettacolo di Pagliarino e per la relazione di Masucci

Trasporti e oltre. La prima giornata di FitIncontra, l'evento annuale organizzato dalla Fit-Cisl nazionale è stata un susseguirsi di approfondimenti e proposte per la crescita del Paese. «FitIncontra è un momento formativo importante, un investimento a cui non possiamo rinunciare - ha commentato il Segretario generale della Fit Giovanni Luciano - Quest'anno l'appuntamento si tiene a Salerno perché è una città simbolo: qui finisce l'alta velocità, tagliando fuori tutto il sud. È l'emblema del ritardo strutturale italiano».

L'apertura dell'evento è stata fatta dal Segretario nazionale Pasquale Panicia: «Porto il saluto a tutti gli ospiti, i presenti, i dirigenti, le donne e i giovani e vi do il benvenuto a questo evento che è un momento di dibattito, approfondimento, analisi, ma anche di festa, nel senso che è un'occasione per stare insieme e uniti per affrontare un momento di crisi come questo».

Panicia è poi passato a illustrare lo sviluppo negli anni di FitIncontra: «Siamo alla terza edizione. La prima si è tenuta a Chianciano nel 2011 ed è stata incentrata su un convegno sulla gestione e lo smaltimento dei rifiuti e un focus sulle merci e la logistica. La seconda edizione si è svolta a Brindisi nel 2012 e abbiamo parlato di liberalizzazione del trasporto pubblico locale per capire come governo ed enti locali affrontano il tema. Si è tenuto anche un focus sulle infrastrutture, con particolare riferimento alle reti Ten-T e uno sui nuovi ammortizzatori sociali nei trasporti. Questa terza edizione invece è aperta da un attore molto bravo che spiega la crisi economica attuale e le sue cause, ovvero il contesto in cui ci troviamo ad operare. Si parla poi di bilateralità e sussidiarietà, di portualità e di trasporto marittimo ed è prevista una tavola rotonda sul tema "Fermi a Ebola" dedicata allo stato del trasporto ferroviario passeggeri. FitIncontra sarà chiuso dal Consiglio generale che farà un bilancio del 2013 e imposterà il lavoro della Federazione per



il 2014».

Anche la Segretaria generale dell'Usr Cisl Campania Lina Lucci ha portato i suoi saluti di ospite: «Sono riconoscente alla Segreteria nazionale della Fit per aver scelto Salerno come località per svolgere il terzo FitIncontra». Lucci ha illustrato quanto sia difficile e complessa la situazione occupazionale campana che, oltre agli effetti della crisi, subisce anche le conseguenze del fenomeno conosciuto come "Terra dei fuochi". E anche sul fronte dei trasporti le cose non vanno meglio: «La Campania - ha detto la Segretaria - è una terra simbolo perché è particolarmente martoriata dalle inefficienze dei trasporti nazionali e locali». Lucci ha poi concluso il suo intervento augurando buon lavoro a tutti.

Subito dopo è venuto il momento di Alberto Pagliarino, giovane autore e interprete, che ha messo in scena "Pop economix - La crisi spiegata meglio", uno spettacolo scritto da lui e che ha avuto grandissimo successo tra gli uditori. Pagliarino ha intrattenuto i presenti per un'ora spiegando - in parole semplici e dirette, con un pizzico di satira e tanti dati ed esempi - la crisi economica globale, le sue cause strutturali e la scintilla scatenante, ovvero il noto crack della banca americana Lehman Brothers. Il percorso dell'autore è poi arrivato ai giorni nostri, alle nostre condizioni attuali (siamo al sesto anno di crisi) e agli interventi per invertire la rotta, non tutti e non sempre efficaci, soprattutto se si pensa che a oggi i presupposti scatenanti di una nuova crisi sono ancora

«La bilateralità risale alle società di mutuo soccorso o addirittura anche alle corporazioni del '500, dove c'erano già principi di mutualità assicurativa – ha



A man in a dark long-sleeved shirt and jeans stands on a stage, gesturing with his right hand raised. Behind him is a large projection of a close-up of a person's face wearing thick-rimmed glasses. The audience is visible in the foreground, seen from behind. The stage has a blue carpet and a wooden backdrop. There are microphones and water bottles on a table behind the speaker.

Dopo Masucci, è stata la volta dei saluti dei Segretari generali di Flaei e Fistel Carlo De Masi e Vito Vitale. «FitIncontra è una bellissima iniziativa – ha esordito De Masi – è una festa ma anche uno stare insieme in un momento di crisi, per essere più forti e coordinati e vedere come affrontiamo i momenti che abbiamo e come e quando riusciremo ad andare oltre la crisi, che è anche il titolo di questa terza edizione dell'evento». Il Segretario ha voluto anche esprimere il suo apprezzamento per lo spettacolo di Pagliarino: «Come tutti qua dentro, ho capito la crisi molto di più con questo monologo che con le lezioni di certi economisti. Il problema è come andiamo oltre la crisi, perché lo spettacolo ha ana-



lizzato quanto è avvenuto in questi anni e noi dobbiamo vedere cosa si fa». Per De Masi ci sono alcuni fattori da considerare: «Ci troviamo davanti a una crisi mai vista prima, che mette in difficoltà persino gli economisti, i quali possono fare previsioni, pur sapendo che la loro non è una scienza esatta. Inoltre tutti quegli enti deputati a certificare le cose avvenute sono ancora lì a dare rating. Hanno agevolato la crisi e ora sono ancora lì a dirci come se ne esce e non credo che sia così semplice. Penso che possa essere la Cisl invece a dare un contributo concreto per cambiare le cose».

Il Segretario è voluto passare alle proposte partendo da Cisl Reti: «Può essere un veicolo importante per la crescita e lo sviluppo di questo Paese, sia per le potenzialità che ci sono sia perché può dare risposte concrete sul piano delle innovazioni tecnologiche e dello sviluppo».

De Masi ha anche apprezzato il lavoro di Masucci e l'ha additato ad esempio della collaborazione costruttiva e pragmatica tra Fit, Flaei e Fistel nel realizzare il nuovo progetto della Cisl Reti.

«Voglio partire da un concetto: mi piace come si organizzano le cose nella Fit – ha esordito Vitale – come le organizziamo in Fistel e Flaei. Mi piace il modo di fare or-

ganizzazione sindacale e di motivare la gente. Lo spettacolo di apertura di Pagliarino è stato leggero ed efficace, tanto da portare alcuni elementi importanti in un clima molto piacevole. È un esempio di come bisogna fare squadra». Il Segretario ha apprezzato molto anche il lavoro di Masucci: «Ha presentato lo scenario che le tre federazioni messe assieme possono costituire sulla bilateralità. Su

questo tema possiamo convergere, fare proselitismo e portare la linea della Cisl in modo da raggiungere l'eccellenza e superare le resistenze. Resistenze dovute al fatto che spesso la rappresentanza determina le linee politiche delle aziende. Altro tema importante è coinvolgere i giovani, che sono i primi a non iscriversi ai fondi pensione».

Vitale ha anche proposto di fare un progetto condiviso con Fit e Flaei sulla bilateralità, sui fondi e su come integrare questi ultimi e per capire come diffondere questi modelli tra gli iscritti «perché la gente si accorge del bisogno quando arriva il bisogno stesso e gli anni che i ragazzi perdono diventano fondamentali per quello che è il sostegno alla vita futura».

Il Segretario ha concluso il suo intervento esprimendo soddisfazione per la sintonia con Fit e Flaei nel dare vita alla Cisl Reti, sia a livello nazionale che sui territori: «Vogliamo che nasca una Cisl Reti degna di avere tutte quelle sfaccettature che merita una grande azione politica e sindacale della Cisl e soprattutto anche delle tre Federazioni».

La prima giornata di lavori di FitIncontra è stata chiusa da Bonanni, che ha esordito complimentandosi per l'evento: «È importante per capire cosa dobbiamo fare insieme e in effetti siamo chiamati a dure prove – ha detto – L'entusiasmo, che ho visto nella nostra stagione congressuale e che vedo ora in sala, suggerisce che ci



sono le energie per superare tutto questo. Ho apprezzato lo spettacolo di Pagliarino, che ci ha fatto capire cos'è stata la crisi. Il punto importante è che i meccanismi che l'hanno originata sono ancora intatti, perché in sostanza la finanza non ha controllo e gli Stati su scala globale hanno meno potere della finanza stessa. Purtroppo è stato tentato di porre un freno, ma alcuni Paesi erano talmente vampirizzati da questo potere che non hanno voluto fare niente. Gli Stati Uniti e il Regno Unito sono quelli che più hanno remato contro soluzioni internazionali. Spero che altre forze sappiano dare una risposta globale, anche attraverso la consapevolezza dei cittadini. Per questo dobbiamo premere sull'Italia, che preme sull'Europa, che a sua volta preme sugli altri e sono convinto che alla lunga il risultato si avrà. Ma la prima mossa tocca ai cittadini». Per Bonanni questo è il punto centrale dell'economia e della democrazia.

Il Segretario è poi passato a esaminare le peculiarità della situazione italiana: «Siamo in crisi più degli altri per tanti motivi. Gli altri Paesi hanno fatto di più per far ripartire l'economia; noi Italiani invece siamo impantanati sia per la crisi globale sia soprattutto perché da venti anni e più non si programma più lo sviluppo del Paese, come sapete benissimo». E Bonanni è arrivato subito al dunque: «Dobbiamo uscire da questa condizione di minorità, di tasse che aumentano, di spesa pubblica fuori controllo, di Pil in calo, di disoccupati in aumento, insomma di tutti i

dati economici negativi. Ma molti pensano che l'unica cosa da fare sia scaricare il barile su un altro e questo, assieme all'inconsapevolezza, è il grande nemico dell'Italia. È vero che alcuni nostri interlocutori non sono responsabili, ma non basta più scaricare la colpa su di loro o su altri. Questo è un problema su cui stiamo già ragionando in Cisl e su cui ci confronteremo anche con Cgil e Uil. È folle pensare di risollevare il Paese ripetendo schemi vecchi e facendo scaricabarile, quando solo uniti e assumendosi ciascuno le proprie responsabilità si può andare avanti».

Il Segretario ha tradotto concretamente il suo pensiero con un esempio: «Per parlare dei vostri temi, penso alle municipalizzate – ha spiegato – sulle quali vorrei fare una sorta di stati generali della Cisl, perché dobbiamo darci una linea. Ormai abbiamo la consapevolezza che le nostre aziende sono spessissime volte indebitate e piagate dai clientelismi. Certamente ci sono eccezioni lodevoli, ma se la situazione generale si protrae, porterà guai fortissimi ai nostri lavoratori e alle comunità che usufruiscono di quei servizi». In sintesi, ha accusato Bonanni, «la situazione che abbiamo oggi non promette nulla di buono ed è uno dei mille casi dell'Italia che non cambia e non riesce a ripartire. Noi dobbiamo essere preparati e quello che conta è che noi non siamo i supporter di nessun sindaco e di nessun amministratore delegato, ma siamo a disposizione del Paese e dei nostri iscritti».

«Mi sono preoccupato a vedere quello che è successo recentemente all'Amt di Genova – ha spiegato il Segretario, riferendosi allo sciopero selvaggio – e sono stato contento della soluzione che è stata trovata. Ho visto anche molti tentativi di strumentalizzarla, ma il nostro lavoro ci ha permesso di uscirne, per adesso, e ne sono soddisfatto personalmente. C'è l'impegno a fare una spending review interna e a non cercare, come è stato fatto finora, di far pagare Pantalone». Ed è proprio questa la battaglia della Cisl, come ha detto Bonanni: «Vogliamo che le municipalizzate siano organizzate su larga scala,

perché così possiamo ottenere due risultati. Il primo è l'economia di scala e il coinvolgimento di persone altrimenti escluse dai servizi. Secondo punto è la governance. Non penso che bisogna dire sì al privato sempre, ma bisogna togliere le aziende dal controllo diretto del ceto politico. E il controllo deve essere affidato anche a specialisti di fiducia dei lavoratori». Il Segretario sa che non è una sfida facile perché le pressioni e gli interessi politici sono fortissimi, «ma possiamo vincere anche questa battaglia». In questo senso il lavoro di Masucci è esemplare per Bonanni, perché mostra che la Cisl ha capito anche nel caso dei fondi l'importanza delle aggregazioni.

«Ho fatto l'esempio delle municipalizzate perché finché il Paese non modifica fortemente i gangli vitali della nostra economia, noi patiremo sempre e l'occupazione andrà sempre peggio – accusa il Segretario – Non credo alle teorie delle congiure contro gli Italiani così come non credo che uscire dall'Euro sia una soluzione, anzi, sarebbe una débâcle, un danno tragico per la nostra economia. Lo ripeto: per la Cisl la via d'uscita sono gli Stati Uniti d'Europa, una democrazia europea forte e partecipata».

Bonanni ha anche ribadito l'insoddisfazione della Cisl per la legge di Stabilità, che contiene molti elementi positivi ma non è

sufficiente a far ripartire il Paese. Per questo il 14 dicembre la Cisl è in piazza con Cgil e Uil per spiegare ai cittadini le posizioni dei Sindacati: «Bisogna ridurre gli sprechi, standardizzando la spesa. E tutti i soldi che si recuperano da lì vanno messi in un fondo che faccia automaticamente abbassare le tasse, come i soldi che si recuperano dall'evasione fiscale. Questa è la nostra proposta. Se Letta non ci ascolta sarò io a proporre lo sciopero, pur essendo refrattario a questa forma di protesta». E ha citato dei dati: «Nell'ultimo quinquennio abbiamo perso 350 mila dipendenti pubblici negli organici della pubblica amministrazione a causa del blocco del turn over e da sette anni i dipendenti pubblici aspettano il rinnovo del contratto: com'è possibile che la spesa pubblica continua ad aumentare? La nostra è una battaglia serissima che vale la pena di fare».

Bonanni ha concluso parlando della Cisl Reti: «Mi auguro che si faccia in brevissimo tempo e c'è bisogno di molta formazione per prepararla. La prima cosa che la Cisl Reti deve fare è la formazione unitaria per quadri ed rsu. Con la riorganizzazione delle categorie, la Cisl dimostra di saper interpretare la crisi come occasione di cambiamento, per noi e per il Paese».

Giulia Dellepiane



Ferrovie, porti e shipping al centro di FitIncontra

La cronaca del secondo giorno: tavola rotonda e relazioni

Fermi a Eboli. È questo il titolo scelto per la tavola rotonda sullo stato del trasporto ferroviario in Italia, che si è tenuta in apertura del secondo giorno di FitIncontra. Il pomeriggio invece ha visto protagonisti i portuali e i marittimi con due focus dedicati.

La tavola rotonda è stata ispirata provocatoriamente al celeberrimo romanzo dello scrittore torinese Carlo Levi, che partiva dall'esperienza autobiografica per raccontare il gap nord-sud e proporre un nuovo approccio culturale per superarlo. Allo stesso modo la Segretaria confederale della Cisl Annamaria Furlan, il Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano e il Coordinatore nazionale per la Mobilità ferroviaria Gaetano Riccio, il Sottosegretario del Ministero dei Trasporti Erasmo D'Angelis, l'ad di Trenitalia Vincenzo Soprano, l'Assessore ai Trasporti della Regione Calabria Luigi Fedele e il Vicepresidente di Legambiente Edoardo Zanchini hanno partecipato alla tavola rotonda moderata da Ubaldo Pacella, addetto alle relazioni esterne di Cisl Reti, per confrontarsi sul ritardo nello sviluppo dell'alta velocità ferroviaria in Italia e per proporre soluzioni tangibili.

Riccio ha aperto l'incontro con una lunga e dettagliata relazione (pubblicata integralmente in questo numero della Voce dei Trasporti), in cui ha quantificato un disastro sotto gli occhi di tutti: una voragine quali-quantitativa che separa gli utenti dell'alta velocità dai pendolari abbandonati sempre più da istituzioni e aziende. «Non stiamo affermando che quello dell'alta velocità sia stato un investimento sbagliato – ha detto il Coordinatore – anzi, stiamo mettendo in risalto che esso ha dato un grande impulso alla mobilità nel nostro Paese, facendo concorrenza anche al vettore aereo su alcune tratte e spostando migliaia di persone verso una forma di trasporto eco-sostenibile, togliendo spazio alla mobilità con l'auto e su gomma.

Quello che qui vogliamo con forza affermare, invece, è che occorre andare oltre e potenziare il servizio ferroviario anche su altre tratte e, oltre agli investimenti programmati per le altre



linee ad alta velocità, servono opportuni interventi per la velocizzazione delle linee "afferenti" rispetto a quelle principali».

I punti deboli sono il servizio universale, ovvero i collegamenti di interesse nazionale, e il trasporto regionale, che servono tutti coloro che non possono permettersi l'av. Il primo «ha avuto un costo di 252 mln di euro per il 2010, di 242 mln per il 2011, sceso a 220 mln per il 2012 – ha documentato Riccio – e tale importo è stato mantenuto anche per il corrente anno». In realtà un'alternativa c'è: «Abbiamo sempre chiesto che al servizio universale si facesse fronte anche con gli introiti delle imprese che svolgono il servizio sull'alta velocità, vista l'alta redditività dello stesso», ha spiegato il Coordinatore.

Anche il trasporto regionale è malconcio: in quattro anni i fondi statali sono stati ridotti del 34% e le Regioni non stanno mettendo la loro parte come dovrebbero. Molte infatti dirottano il denaro su altre priorità, come la Sanità.

«Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali – ha concluso Riccio – perché passa da qui la risposta sia alla crisi economica che all'inquinamento ambientale che stiamo vivendo nelle nostre città. Occorrono dunque obiettivi all'altezza di queste sfide per dare risposta ai problemi della mo-

bilità in Italia».

Subito dopo è intervenuto Soprano, che ha portato le ragioni dell'azienda: «Siamo il secondo operatore del trasporto pendolare in Germania. C'è un problema di condizioni dei mercati in cui operiamo. Non siamo più monopolisti di Stato: in Italia abbiamo 32 competitor, non possiamo più ricevere finanziamenti pubblici e dobbiamo rendere conto dei nostri bilanci. Alcune tratte le serviamo solo noi perché sono anti-economiche». L'ad ha anche detto di comprendere le ragioni dei pendolari: «Non c'è equità ora, ma questo discorso non possiamo farlo noi: vanno cambiate le regole».

«Sottoscrivo pienamente la relazione di Riccio – ha esordito Zanchini di Legambiente – da mesi ormai stiamo portando avanti la campagna "Pendolaria" per i diritti di chi usa il servizio universale o regionale e documentiamo tutti i giorni che c'è rabbia e frustrazione in alcune situazioni, perché sembra di non vedere il miglioramento all'orizzonte». E subito precisa: «Non bisogna avere invidia dell'alta velocità e cercare lì i soldi, ma bisogna ridare centralità ai pendolari e ai loro diritti».

Le Regioni sono consapevoli di dover fare di più e l'assessore Fedele ha detto: «Dobbiamo organizzare meglio le risorse e dobbiamo smettere di muoverci singolarmente per cominciare a fare massa critica». Ma serve il contributo di tutti: «Il Governo deve investire di più nelle infrastrutture al sud. Per esempio non possiamo accettare di essere tagliati fuori dall'alta velocità. Chiediamo anche a Trenitalia di collaborare rinnovando il materiale rotabile per dare agli utenti mezzi più veloci, efficienti e sicuri».

Il Sottosegretario D'Angelis si è detto d'accordo e ha elencato le "buone notizie", ovvero gli interventi in corso di realizzazione del Governo Letta: «Nella legge di Stabilità in corso di approvazione prevediamo 300 milioni di euro per il rinnovo del parco mezzi, ai quali il Ministero dei Trasporti si impegna ad aggiungere altri 200 attraverso una spending review interna. Inoltre entro l'anno de-

finiremo i costi standard del servizio, che entreranno anch'essi nella legge di stabilità. Infine metteremo a gara i servizi. Tutte le Regioni che hanno bisogno di tempo per applicare queste novità saranno sostenute».

Subito dopo è intervenuto Luciano, che ha ribaltato completamente la prospettiva del dibattito dimostrando che nemmeno l'alta velocità si sente tanto bene: «C'è un punto politico da cui non si scappa, se no si fa solo uno scaricabarile: mi ha colpito negativamente la riduzione dei pedaggi dell'alta velocità, anziché pensare politicamente che il trasporto ferroviario è d'élite per un pezzo del Paese. Anche separare la rete ferroviaria, gestita da Rfi, da Trenitalia, così come ci chiede l'Europa, è un falso problema».

Per trent'anni l'alta velocità ha drenato tutte le risorse, anche perché fa parte dei corridoi europei, e non si è pensato ai pendolari. Il Sindacato chiede che i proventi del mercato dell'av, che tra l'altro è l'unico liberalizzato in Ue, vadano ai pendolari. Invece Moretti ha abbassato le tariffe spinto da pressioni politiche».

E ha concluso: «Mi aspettavo e mi aspetto che la Conferenza delle Regioni aggredisca questi punti, prima ancora di chiedere più fondi. Abbiamo bisogno come il pane del trasporto locale. Credo che dobbiamo abituarci non a dire che è colpa dell'altro ma ad agire. Ntv è emblematica: è appena entrata nel mercato e già rischia di fallire, quindi nemmeno l'av funzionerà più. Questo è il punto. Inoltre i miliardi per realizzare l'infrastruttura li hanno messi i contribuenti, quindi la tariffa non va ridotta».

«Non è semplice individuare le priorità per garantire l'equità, la dignità e lo sviluppo – ha esordito Furlan nel trarre le conclusioni del dibattito – Ho visto un'inversione di tendenza al Ministero dei Trasporti, mentre negli ultimi vent'anni non eravamo andati bene: ad esempio con il Ministro Matteoli i trasporti si fermavano non a Eboli ma a Livorno».

La Segretaria è poi entrata nel dettaglio: «Il rinnovo del parco





mezzi è necessario non solo per l'adeguamento agli standard europei, ma anche per la sicurezza degli utenti. Con il federalismo all'italiana, però, c'è un conflitto di competenze e allo stesso tempo nessuno è responsabile di quello che fa e soprattutto di quello che non fa. Per fare un esempio, le Regioni all'ultimo incontro sul tpl, che si è tenuto presso il Ministero del Lavoro, hanno brillato per assenza, come mi ha riferito il Segretario generale della Fit: ciò vanifica il lavoro del sindacato. La legge di Stabilità può essere un'occasione persa, se non conterrà incentivi per l'aggregazione delle aziende di tpl. La situazione infatti rischia di peggiorare».

Furlan ha anche sottolineato l'esigenza di fare pulizia e di razionalizzare le risorse in un momento di crisi, esigenza che vale per i trasporti ma non solo: «A settembre i Sindacati hanno dato tre punti al Governo: la questione fiscale, gli investimenti per lo sviluppo e le riforme con i tagli agli sprechi della spesa pubblica, ma la legge di Stabilità non rispecchia tutto questo. Questi tre punti sono ancora oggi una priorità che intendiamo spiegare alle cittadine e ai cittadini».

Ma certamente fare le riforme è difficile, mentre altre vie sembrano in discesa: «In Italia si investe solo su quello che dà immediato ritorno economico – sottolinea la Segretaria – Questo Paese ancora una volta non capisce che per vincere la battaglia e uscire dalla crisi deve garantire i ser-

vizi a tutti. Questo vale per i trasporti, per la banda larga e per tutto ciò che ci rende competitivi: serve la qualità».

Il punto è che «per fare ciò servono interlocutori seri e il contributo di tutti: sindacati, parti datoriali e istituzioni – spiega Furlan – Ma non tutti si stanno comportando bene: penso al ccnl del tpl bloccato da cinque anni, a quello della pubblica amministrazione bloccato da otto e adesso l'Abi non sta collaborando al rinnovo del contratto dei bancari, costringendoci alla protesta. Ma solo la contrattazione può generare benessere». In alternativa il rischio è altissimo: «Di inadempienza in inadempienza, di responsabilità confusa in responsabilità confusa usciremo non solo dal G7, com'è recentemente successo, ma anche dal G10», osserva la Segretaria.

In questo senso la questione fiscale è una priorità: «Dal 2008 le tasse nazionali sono aumentate del 300% e quelle locali del 200% ma ci sono stati zero investimenti. Nel 2013 tutte le economie europee hanno avuto il segno più tranne noi: dobbiamo esserci anche noi nel 2014. Per farlo dobbiamo individuare le priorità e decidere da dove prendere i soldi per esse: non dai più deboli, ma per esempio dai tagli agli sprechi».

«La Cisl – conclude Furlan – è sulla strada giusta: ha idee chiare, proposte chiare. Dobbiamo fare alleanza con le altre parti sociali e parlare con i lavoratori e i cittadini. Solo così salvaguarderemo tutti dai

populisti di turno. Dobbiamo lavorare per la partecipazione e per ridare speranza e lavoro per uscire da questa crisi drammatica e il lavoro fatto qui a FitIncontra è il modo migliore per rappresentare il lavoro e la sua dignità».

Terminata la tavola rotonda, il pomeriggio è stato dedicato a due focus specialistici: uno sui portuali e uno sui marittimi.

Il Coordinatore nazionale Ugo Milone ha relazionato sul tema: «La portualità italiana e le sue problematiche» (pubblicata integralmente in questo numero della Voce dei Trasporti). «Come dimostrano i dati – ha esordito Milone – i porti sono degli asset strategici per il recupero di competitività economica del Paese e per il futuro sviluppo in ottica sostenibile. Tutti insieme danno lavoro a 800 mila persone che attendono il rinnovo del ccnl, su cui i Sindacati stanno lavorando. Dal 2007 in poi il trasporto marittimo è rimasto comunque abbastanza stabile rispetto ad altri settori più duramente colpiti dalla crisi. Ecco perché i porti, al contrario di gran parte degli asset pubblici, oggi sono una risorsa per il Paese, non un onere».

Ma il Coordinatore ha smorzato subito gli entusiasmi facili: «L'Italia è ancora in gioco, purtroppo, grazie a dolorose e sanguinose repressioni in molti Paesi del nord Africa. Il grande sviluppo che stavano avendo i porti nordafricani, grazie anche al bassissimo costo del lavoro, ha avuto un forte rallentamento. Se fosse stato per noi, a causa di una visione nazionale di portua-



lità inesistente, i traffici, anche quelli che oggi gravitano nei nostri porti, sarebbero andati altrove».

«La grande incompiuta di questo Paese è l'assenza di una pianificazione nazionale che faccia dialogare l'intero sistema logistico – ha accusato Milone – Per decenni i governi che si sono succeduti non hanno creato le condizioni per far dialogare porti con ferrovie, autostrade con aeroporti, non hanno pianificato nulla».

Con un ritardo così grande sono molte le cose da fare. Ma alcune sono prioritarie: «Modificare il titolo V della Costituzione, laddove ha inserito i porti tra le materie concorrenti – ha commentato il Coordinatore – è materia strategica per il Paese e va ricondotta sotto il potere esclusivo dello Stato. Occorre anche l'integrazione operativa e strategica tra i diversi protagonisti della logistica nazionale: i porti e gli interporti». Per non parlare dell'urgenza di investimenti infrastrutturali: «Il fenomeno del gigantismo navale è ormai una realtà che consente la riduzione dei costi. Questo fenomeno produce la necessità di continuo adeguamento degli standard tecnici delle infrastrutture portuali».

Ma chi deve guidare tutto questo? «Le autorità portuali», risponde Milone, che invita a considerare un falso problema la querelle se sia meglio una gestione pubblica o privata: «Quello che conta è che serve un cambio di passo: maggiore dinamismo e imprenditorialità».

Subito dopo è stata la volta di Remo Di Fiore, che ha parlato di «Il trasporto marittimo italiano ai tempi della crisi» (la relazione integrale è pubblicata in questo numero della Voce). Qui il quadro complessivo è molto più drammatico di quello di altri settori: «Alla crisi ed alla riduzione dei traffici, si è affiancato un forte surplus di offerta di stiva – ha spiegato il sindacalista – Molti armatori hanno ritenuto la crisi temporanea e quindi hanno creduto alle offerte dei cantieri asiatici (bassi costi di costruzione e finanziamenti a tassi irrisori) e quindi hanno ordinato navi. Il risultato è stato il crollo dei noli e compagnie fuori mercato poi fallite».

Il passo successivo è stato l'aumento delle navi abbandonate o con armatore in crisi di solvenza (47 casi in Italia), l'aumento dei disarmi e delle demolizioni con la conseguente disoccupazione generale dei marittimi. Per affrontare la situazione l'armatore non ha a disposizione, come altri imprenditori, l'innovazione, la tecnologia, i nuovi mercati, ma il taglio dei costi».

Un'alternativa però c'è sempre: «L'armatore può trovare compensazioni attraverso interventi a sostegno o meccanismi di tassazione più leggeri (Tonnage Tax)».

In Italia, in particolare gli interventi sono: l'istituzione del 2° Registro (R.I.) che taglia di fatto i costi di un marittimo italiano/comunitario del 50% ed un meccanismo di tassazione per tonnellata di stazza». Ma questo non è stato sufficiente.

Per invertire la rotta occorrono una serie di provvedimenti: oltre a confermare il Registro Internazionale e la Tonnage Tax, bisogna «sedersi al tavolo con Confitarma per concordare una strategia per il traffico internazionale che garantisca più occupazione –

ha spiegato il sindacalista – Nel contempo ci si augura che il sistema cabotiero nazionale, dopo la privatizzazione, si sia assestato per avviare anche lì una ricerca di nuove strategie».

C'è poi l'esigenza di un osservatorio nazionale che verifichi la consistenza del dato occupazionale ma soprattutto analizzi e controlli la domanda/offerta di marittimi italiani sia sul versante nazionale che estero».

A questo punto vi sono altre tre aree all'interno delle quali occorre agire: «Occorrerebbero un Sottosegretario con delega alla Marina mercantile, che ridia la giusta centralità al settore, l'approvazione rapida del nuovo ccnl, che sia snello e moderno, e infine l'incremento della formazione di qualità, che sia più attenta alle richieste del mercato e favorisca l'inserimento lavorativo», ha concluso Di Fiore.

I lavori di FitIncontra si sono chiusi con il Consiglio generale, che è proseguito il giorno successivo.

Giulia Dellepiane



Trasporto ferroviario delle persone

Fermi a Eboli

*Pubblichiamo la relazione integrale che il Coordinatore nazionale **Gaetano Riccio** ha presentato alla tavola rotonda "Fermi a Eboli", che si è tenuta al secondo giorno di FitIncontra*

Lo scopo di questa tavola rotonda è quello di fare il punto sulla situazione del trasporto ferroviario nel nostro Paese, che è fatta di luci e ombre: si va dall'eccellenza del sistema ad alta velocità, che è tra i migliori e più sicuri d'Europa, all'odissea dei pendolari del trasporto regionale, che quotidianamente hanno a che fare con un servizio non sempre all'altezza e sicuramente migliorabile. Questo è l'obiettivo che ci proponiamo per cui, dopo aver fatto un'accurata analisi del fenomeno, vogliamo dare il nostro contributo per favorire la soluzione di molti degli aspetti critici.

Il sistema ferroviario dell'alta velocità è noto anche come "la metropolitana d'Italia" ma, come ben sappiamo (parliamo dei servizi Frecciarossa, escludendo i servizi Freccia Argento), serve soltanto la tratta che va da Torino a Salerno, passando per Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e arrivando appunto a Salerno che ospita questo momento di approfondimento sul tema.

Il richiamo al celebre romanzo di Carlo Levi è emblematico del fatto che, come Cristo, anche il treno sembra essersi fermato a Eboli.

Come vedremo, il problema dello sviluppo del trasporto ferroviario non riguarda solo il sud ma ampie zone del nostro Paese: dai collegamenti verso il nord est alla dorsale tirrenica, dalla dorsale adriatica ai collegamenti verso la Calabria e la Sicilia e all'interno stesso delle due isole Sicilia e Sardegna.

Non stiamo affermando che quello dell'alta velocità sia stato un investimento sbagliato, anzi, stiamo mettendo in risalto che esso ha dato un grande impulso alla mobilità nel nostro Paese, facendo concorrenza anche al vettore aereo su alcune tratte e spostando migliaia di persone verso una forma di trasporto eco-sostenibile, togliendo spazio alla mobilità con l'auto e su gomma.

Quello che qui vogliamo con forza affermare, invece, è che occorre andare oltre e potenziare il servizio ferroviario anche su altre tratte e, oltre agli investimenti programmati per le altre linee ad alta velocità, servono opportuni interventi per la velocizzazione delle linee "afferenti" rispetto a quelle dell'alta velocità.

Per fare un esempio concreto dello sviluppo che in pochi anni si è avuto nel trasporto ferroviario ad alta velocità, basta osservare che nel 2007 i collegamenti giornalieri tra Roma e Milano erano 18 mentre nel 2013 sono ben 88 al giorno con Trenitalia, cui si sommano quelli di Ntv che sono circa 32. In pratica in 6 anni l'offerta è aumentata del 600 %. Ogni Frecciarossa può contenere 540 passeggeri tra le varie classi di servizio offerto, mentre su Italo i posti sono 460. Ciò significa che ogni giorno sulle due direzioni più di 60.000 persone hanno la possibilità di muoversi su treni comodi e veloci, con modalità di accesso e prezzi "adatti ad ogni occasione".

Ecco: quello che qui vogliamo mettere in evidenza è che la stessa attenzione in termini di velocità, comfort e tariffe, la devono avere anche i circa 3 milioni di persone che ogni giorno si muovono sui treni del trasporto regionale e del servizio universale.

Bisogna tener conto che, proprio in un momento di crisi economica come quello che stiamo vivendo, vi è uno spostamento maggiore da parte delle persone verso il treno, questa inversione di tendenza risulta evidente dai dati dell'Acì sia sul parco di auto circolanti nel nostro Paese, sia sul calo di consumi di carburante che sulla diminuzione di vendite di auto.

Chi viaggia sull'alta velocità si muove su treni dotati di notevole comfort e con una riduzione sensibile dei tempi di viaggio. Basta osservare la tabella:

Tratta	Tempi su rete storica	Tempi su AV	Riduzione %
Torino – Milano	1h 30'	1h 03'	30%
Milano – Bologna	1h 42'	1 h 05'	36%
Bologna – Firenze	60'	37'	38%
Roma – Napoli	1h 45'	1h 10'	33%
Milano – Roma	4 h 30'	2h 55'	35%

L'offerta di servizi sulle tratte ad alta velocità:

Frecciarossa:

Milano – Roma/Napoli : 88 collegamenti
Torino – Napoli: 12 collegamenti di cui 4 fino Salerno
Milano – Rimini/Ancona; 2 collegamenti

Italo:

Milano – Roma/Napoli 32 collegamenti di cui 6 no stop
Torino – Napoli/Salerno: 10 collegamenti
Milano – Rimini/Ancona: a partire dal 15 dicembre

La rete Av misura circa 1.000 km e, fino ad

ora, è costata circa 32 miliardi di euro e si prevede che alla fine, comprese le opere nei nodi di Bologna, Firenze e di Roma, avrà un costo complessivo superiore ai 40 miliardi di euro.

Veniamo al servizio universale

Per il servizio universale contribuito, l'art. 38 della Legge n. 166/2002, come modificato dal D.L. n. 159/2007, convertito con legge 29.11.2007, n. 222, ha previsto che "I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con contratti di servizio pubblico da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali.

Il Ministero dei Trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice".

Trenitalia, pertanto, effettua i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014 sulla base di un contratto di servizio sottoscritto dalla società medesima, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze in data 9.06.2011. Questa Impresa si è così impegnata a erogare una predeterminata offerta di servizi di trasporto espressa in treni-km per ciascuno degli anni del contratto, a fronte di un corrispettivo predefinito per ciascuno dei suddetti anni.

In pratica chi viaggia sui treni del servizio universale sconta una situazione ancora più complicata in quanto il contratto di servizio viene sottoscritto da Trenitalia con il Mit e le risorse disponibili sono state ri-

dotte per cui vi sono stati continui tagli.

Il servizio universale per i collegamenti ferroviari nazionali ha avuto un costo di 252 mln di euro per il 2010, di 242 mln per il 2011, sceso a 220 mln per il 2012, e tale importo è stato mantenuto anche per il corrente anno.

Il contratto di servizio per il 2013 prevede: 82 treni Intercity giorno, 22 treni Intercity notte, 10 bus.

Collegamenti giorno:	
Roma – Bari	1
Roma – Taranto	3
Roma – Ancona	2
Roma – Ventimiglia	1
Roma – Perugia	1
Roma – Reggio Calabria	4
Roma – Palermo /Siracusa	2
Roma – Firenze	1
Milano – Terni	1
Milano – Livorno	4
Milano – La Spezia	3
Milano – Ventimiglia	6
Milano – Grosseto	1
Bologna – Lecce	2
Bologna – Bari	2
Bologna – Taranto	1
Bologna – Pescara	1
Torino – Genova	4
Torino – Salerno	1
Napoli – Sestri L.	1
Venezia – Trieste	1
Taranto – Reggio Calabria	1

Collegamenti notte:	
Roma – Lecce	1
Roma – Trieste	1
Roma – Bolzano	2
Torino – Lecce	1
Torino – Salerno	2
Torino – Reggio Calabria	1
Milano – Palermo / Siracusa	1
Milano – Lecce	2
Roma – Palermo / Siracusa	2

L'offerta per il 2013 è sostanzialmente pari a quella del 2012, vale a dire di 23 milioni di treni/km che corrispondono a circa il 30,5 % dell'offerta complessiva della Divisione Passeggeri di Trenitalia, che è di 76,5 milioni di treni/km. Ricordiamo che appena pochi anni fa, nel 2009, l'offerta del servizio universale era di 35 mln di treni/km, pari a circa il 46% dell'offerta complessiva della Divisione di Trenitalia.

A questo proposito abbiamo sempre chiesto che al servizio universale si facesse fronte anche con gli introiti delle imprese che svolgono il servizio sull'alta velocità, vista l'alta redditività dello stesso.

Bisogna considerare che recentemente il Ministero dei Trasporti, con un decreto pubblicato sulla G.U., su proposta del gestore Rfi, ha abbassato del 15% i costi del pedaggio sulle linee Av garantendo un risparmio sia a Trenitalia, quantificato in circa 50 mln di euro, che a Ntv di circa 18 milioni di euro. La motivazione ufficiale è che Rfi avrebbe messo a segno nel biennio precedente un utile superiore alle attese. E, visto che i suoi conti, secondo le norme, "devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi di riscossione dei canoni "da una parte" e "i costi di gestione al



netto degli ammortamenti” dall'altra, il Ministro ha scelto di intervenire (da notare che prima dello sconto, un treno per km. costava 13,4 euro nel nostro Paese, mentre in Francia un po' di più, cioè 13,7 euro, mentre Spagna e Germania si collocano attorno ai 10 euro).

Questa sorta di operazione di Robin Hood al contrario è in totale controtendenza anche con quanto stabilito dal decreto n. 98 del 6.7.2011, non ancora applicato perché manca il decreto attuativo, che recita: “al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali nel settore dei trasporti ferroviari, in armonia con la necessità di assicurare la copertura degli oneri per i servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico, dal 13 dicembre 2011 è introdotto un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza su linee appositamente costruite o adattate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari”. Più chiari di così non si poteva essere, eppure è successo esattamente l'opposto!

Auspichiamo che, a seguito di questa riduzione di introiti per Rfi, non venga ridotta

la manutenzione sulle linee secondarie per cui, oltre al danno di avere infrastrutture di minore qualità, si avrebbe anche la beffa di vedersi ridurre la possibilità di fare un'adeguata manutenzione a tutta la rete.

Il titolo della nostra tavola rotonda “Fermi a Eboli” è significativo del fatto che la rete ad alta velocità, più che unire il Paese, possa determinare un'ulteriore spaccatura non solo per quello che riguarda i collegamenti nord-sud, ma anche per altre zone del Paese come il nord est o le due dorsali tirrenica ed adriatica.

Coloro che sono costretti al pendolarismo tra le città e che non sempre possono permettersi i costi dell'alta velocità vedono, ad ogni nuovo orario, la scomparsa di treni diretti. A questo proposito serve l'attenzione da parte del mondo politico e specie da parte delle Regioni, che possono provare a unire le proprie risorse e fare richieste condivise sui treni di media e lunga percorrenza. È il caso degli Intercity sull'adriatica tra Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia. Stesso discorso tra Campania e Lazio, tra Campania e Calabria, tra Veneto e Friuli Venezia Giulia o tra Toscana e Liguria, o tra tutte le altre Regioni tra loro confinanti.

Verifichiamo i collegamenti e le percorrenze sulle principali direttrici che non siano quelle dell'alta velocità:

Milano-Trieste/Roma-Trieste

Tra Milano e Trieste vi sono 3 soli collegamenti diretti con Freccia Bianca durante tutta la giornata e si impiegano 4 h 30'. Da Trieste per Roma vi sono solo 2 collegamenti diretti con treni Intercity giorno e 1 con Intercity notte durante tutta la giornata e la distanza è coperta in più di 8 ore.

Dorsale tirrenica Roma-Genova

Per raggiungere Roma da Genova vi sono 2 Intercity e 6 treni Freccia Bianca per un totale di 8 collegamenti a/r. Con i treni Intercity la percorrenza è quella di 10 anni fa, attorno alle 5h 30'; con i Freccia Bianca si arriva alle 4 h 30', ma i collegamenti non sono assolutamente sufficienti a rendere il treno competitivo con altre forme di trasporto.

Dorsale adriatica

La dorsale adriatica da Bologna a Bari/Lecce ha gli stessi tempi di percorrenza di 10 anni fa. Il dibattito che si è aperto negli ultimi mesi deve favorire la velocizzazione della linea, con investimenti mirati ad eliminare strozzature come il binario unico tra Lesina e Termoli per poter permettere di ridurre i tempi anche di un'ora fino a Bologna.

Il treno deve essere uno strumento che unisce il Paese e non vi possono essere intere aree con apparati tecnologici obsoleti, materiali rotabili vecchi e tratti di linea ancora a binario unico!

Su questa tratta i servizi Freccia Bianca, oltre ad essere insufficienti rispetto alla domanda, non riescono a sviluppare tutta la loro velocità in quanto le linee hanno una limitata potenzialità e, oltre al danno, spesso vi è anche la beffa che questi servizi costano più di quelli ad alta velocità su

cui vi sono, invece, molte promozioni e offerte.

A proposito della velocizzazione della linea, lo scorso 19 novembre il Parlamento Europeo ha dato il via libera al nuovo programma "Connecting Europe" cioè Collegare l'Europa, che prevede lo stanziamento di 23,2 miliardi di euro per il settore per il completamento della rete transeuropea dei trasporti Ten-T con 4 corridoi che riguardano direttamente l'Italia: il Mediterraneo, l'Helsinki-La Valletta, il Genova-Rotterdam e il Baltico Adriatico. Proprio per quest'ultimo, occorre un'azione incisiva del nostro Governo per favorirne il completamento fino a Bari/Lecce, visto che da Venezia e Ravenna è stato portato fino ad Ancona, con l'approvazione della Commissione Europea.

In questo modo si aprirebbe la prospettiva di accesso alle cospicue risorse che l'Ue sta riservando alle sue infrastrutture strategiche di connessione. Se l'obiettivo, come afferma il Commissario Ue ai trasporti Siim Kallas, è quello di garantire, entro il 2050, che la stragrande maggioranza dei cittadini europei e delle imprese si trovi a non più di 30 minuti di distanza da uno dei punti di accesso alla grande rete, è fondamentale che il nostro Paese acceleri su questo versante. Il nuovo programma deve ancora ricevere il via libera formale del Consiglio Ue e dovrebbe partire dal primo gennaio 2014. In seguito, spetterà alla Commissione Europea approvare i cofinanziamenti sulla base dei singoli progetti di infrastrutture presentati dalle autorità nazionali.

Da Roma per Bari e Taranto



Da Taranto a Roma fino a qualche anno fa esistevano treni Eurostar che impiegavano poco più di 4 ore, mentre ora sono stati reintrodotti collegamenti diretti che però impiegano più di 6 ore e mezza per arrivare a destinazione.

Da Bari a Roma non si riesce ad arrivare prima delle 11 del mattino e questo è penalizzante, per cui va fatta una revisione degli orari per garantire l'arrivo a Roma in altro orario.

Da Roma/Napoli per Reggio Calabria

Vi sono 4 Ic che hanno la percorrenza di 20 anni fa e anche il materiale rotabile non sempre è tale da assicurare il comfort per il lungo viaggio.

Vi sono 2 treni Freccia Bianca e un solo Freccia Argento che, utilizzando la linea Av fino a Napoli, riduce il viaggio a 5 h 12' ma, francamente, un solo treno di questa categoria per collegare un'intera regione con

Roma è assolutamente insufficiente!

Questa tratta è all'interno del corridoio Helsinki-La Valletta, che prevede la velocizzazione della linea da Napoli a Reggio Calabria e il nuovo collegamento Catania-Palermo (Messina-Catania-Augusta-Palermo).

Dalla Calabria Jonica per Roma o verso il nord

In Calabria nel giro di due anni sono stati soppressi 4 Intercity notturni e addirittura 12 treni espressi, che permettevano di collegare questa regione con Roma e con le città del nord.

Sulla Jonica ormai vi è un solo treno tra Metaponto e Reggio Calabria con cambio a Catanzaro Lido, mentre è una vera e propria avventura collegarsi con il resto d'Italia.

Da Sibari/Crotone/Catanzaro (e non

stiamo parlando di piccole città di poche migliaia di abitanti) per andare a Roma bisogna fare più di un cambio di treno in quanto non vi sono più collegamenti diretti.

Da Roma per la Sicilia

Stesso discorso va fatto per i collegamenti dalla Sicilia per Roma e il nord Italia: vi sono 2 soli collegamenti Intercity giorno e 2 collegamenti Intercity notte.

È tollerabile un tale stato di cose? Con l'Av il Paese si è unito o si sono create ulteriori fratture allargando il gap infrastrutturale esistente in Italia? Chi decide cosa e quanto tagliare, su quali linee e quali collegamenti? È possibile che tali decisioni possano essere prese solo dall'azienda che ha l'affidamento del servizio e non debbano passare per il Ministero dei Trasporti?

E la neonata Autorità per la Regolazione dei Trasporti quale ruolo deve svolgere, visto che tra i suoi compiti vi è quello di "stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico" e "nel settore del trasporto ferroviario, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e gli enti locali interessati, deve definire gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento"?

Su questi aspetti non può essere tollerato più a lungo il silenzio delle istituzioni e, proprio facendo riferimento alla nuova A.R.T., occorre ridefinire le linee del servizio universale, la cui politica non può essere lasciata solo a Trenitalia.

Anno	Finanziamento in milioni di euro
2010	2050
2011	1197
2012	1662
2013	1692

Il trasporto regionale

Anche per il servizio regionale le risorse sono garantite da finanziamenti dello Stato alle Regioni. Il livello dei finanziamenti ha avuto una riduzione costante in questi ultimi anni e nel triennio 2010-2012 le risorse sono state del 22% in meno rispetto al triennio precedente 2007-2009. Nel 2012 il governo Monti è intervenuto con 400 milioni di euro per ripianare il deficit del 2011 e con ulteriori 800 mln per il 2012.

La legge di stabilità del 2013 ha cambiato il finanziamento del servizio legandolo in parte all'accisa su gasolio e benzina ma soprattutto attraverso la creazione di un Fondo unico per il trasporto pubblico che riguarda sia il ferro che la gomma. Pertanto non sono più separati i finanziamenti statali, come avvenuto fino allo scorso anno, tra trasporto ferroviario regionale e Tpl con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del servizio. Il problema è che le risorse per le due voci sono comunque inferiori rispetto agli anni precedenti.

Per il trasporto ferroviario negli ultimi anni abbiamo avuto:

Per il 2013 i finanziamenti tengono conto del fondo Tpl anche ferroviario e dei fondi da accise trasporti di cui alla legge di stabilità 2012.

Il "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario" ha capienza annua pari a 4.900 milioni di euro (cifra a cui vanno aggiunte le risorse regionali per un totale di 6,4 miliardi per i contratti di servizio).

Per la ripartizione del Fondo tra le Regioni a statuto ordinario è stato approvato il DPCM dell'11 marzo 2013 con pubblicazione sulla G.U. n.148 del 26 giugno 2013 che ne definisce criteri e modalità: per il 90% sulla base di criteri storici e per il 10% in base a criteri di premialità. Il decreto, inoltre, vincola le Regioni a presentare entro quattro mesi dalla sua emanazione

un piano idoneo a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi di tpl, attraverso un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica, prevedendo il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, una definizione dei livelli occupazionali appropriati, la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento quali-quantitativo dei servizi a

Direzione Regionale Provinciale	Scadenza contratto
Abruzzo	31.12.2014
Basilicata	31.12.2014
Calabria	31.12.2014
Campania	31.12.2014
Lazio	31.12.2014
Liguria	31.12.2014
Marche	31.12.2014
Molise	31.12.2014
Toscana	31.12.2014
Umbria	31.12.2014
Veneto	31.12.2014
Bolzano	31.12.2014
Trento	31.12.2013
Puglia	31.12.2015
Friuli Venezia Giulia	31.12.2011* in attesa proroga 3 anni
Piemonte	31.12.2016
Emilia Romagna	Gara in corso di definizione
Sardegna	Scaduto – in fase di negoziazione
Sicilia	"
Valle d'Aosta	"

domanda elevata.

Nel trasporto locale e regionale, il 2012 ha visto mutare per ben due volte le disposizioni normative relative alla regolazione della concorrenza del servizio. Il decreto legislativo n.1 del 24.1.2012, cosiddetto "Cresci Italia", aveva inserito l'obbligo per le Regioni di mettere a gara il servizio di trasporto regionale al termine della sca-

denza dei contratti vigenti, non riconoscendo alle amministrazioni stesse la facoltà di rinnovarli per ulteriori sei anni, come previsto dai contratti di servizio in essere.

Successivamente, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20.7.2012, è stato abrogato l'obbligo di assegnazione tramite gara dei servizi di pubblica utilità, dando così la possibilità di rinnovare, per i secondi sei anni di durata, i contratti di servizio tuttora in corso di validità. Inoltre, va ricordato che la messa in gara dei servizi, pur non obbligatoria, è comunque consentita e che alcune Regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso.



Contratti di servizio e loro scadenze:

Il valore della produzione nel 2013 è di 154,4 milioni di treni/km, che sviluppano circa 6.800 treni giornalieri. Vi è una diminuzione rispetto al biennio precedente in quanto nel 2011 i viaggiatori trasportati sono stati circa 460 milioni corrispondenti a 19,2 miliardi di viaggiatori/km mentre le prestazioni acquistate dalle Regioni sono complessivamente risultate pari ad un volume di 157,7 milioni di treni/km. (Conto nazionale Trasporti 2011-2012). I dati, dal 2011 in poi, non comprendono più quelli riferiti alla Regione Lombardia a seguito della costituzione della Società Trenord.

La situazione del trasporto regionale è quella che quotidianamente viene vissuta da milioni di pendolari ed è una situazione che corre il rischio di peggiorare laddove non si ponga rimedio con interventi strutturali e di lungo periodo. Il combinato disposto di tanti fattori negativi come le scelte fatte dalle Imprese Ferroviarie, i pesanti tagli di risorse pubbliche per i contratti di servizio e gli effetti della crisi economica, stanno mettendo a forte rischio di smantellamento definitivo una

grande parte del sistema ferroviario nazionale.

La modalità del trasporto ferroviario è esercita nelle Regioni con un contratto di servizio non solo da Trenitalia, ma da una serie di aziende "ex concesse" quali in Campania: Circumvesuviana, Sepsa, Metro Campania nord-est; in Puglia: Ferrovie del Sud est, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Appulo Lucane, Ferrotramviaria; in Abruzzo: Ferrovia Sangritana; in Calabria: Ferrovie della Calabria; in Piemonte: Gtt (Gruppo Torinese Trasporti); in Umbria: Umbria Mobilità; in Emilia Romagna: Consorzio Trasporti Integrati; ecc.

Cosa chiediamo per il trasporto regionale?

Il tema del trasporto pendolare deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali, perché passa da qui la risposta sia alla crisi economica che a quella dell'inquinamento ambientale che stiamo vivendo nelle nostre città. Occorrono dunque obiettivi all'altezza di queste sfide per dare risposta ai problemi della mobilità in Italia. Si deve, infatti, puntare ad attrarre sui treni flussi

di traffico che oggi si muovono in auto ed è possibile riuscirci, come confermano le esperienze delle città che in questi anni hanno investito in questa direzione. Il 70% di coloro che utilizzano l'auto si è dichiarato disponibile a cambiare e a prendere il treno qualora trovasse un servizio competitivo. Senza dimenticare quanto sia importante per le famiglie avere l'opportunità di ridurre i costi di spostamento utilizzando i mezzi collettivi al posto di un'automobile (con un beneficio significativo anche in termini di qualità della vita).

Attraverso il rilancio del trasporto regionale passa la vera sfida del trasporto sostenibile dei prossimi anni e la stessa natura "sociale" del treno. Essa, infatti, viene messa fortemente in discussione e intere regioni, soprattutto nel meridione, ma non solo, vengono emarginate dalla consistente riduzione di risorse finanziarie pubbliche sul servizio universale rappresentato ormai dai treni Intercity.

Per arrivare a ciò abbiamo bisogno di una politica per la mobilità ferroviaria. Serve, soprattutto, una visione del trasporto fer-

roviario integrato al tpl su gomma per i prossimi anni, in modo da orientare investimenti e politiche.

Il Governo e le Regioni devono dare certezza di risorse per il futuro del servizio ferroviario. Occorre dare priorità negli investimenti all'acquisto di nuovi treni, riprendendo finalmente il progetto "1000 nuove carrozze per i pendolari", che ha avuto qualche ridimensionamento negli ultimi anni. Perché si tratta non solo di un investimento che produce vantaggi concreti nelle aree urbane e nell'interesse dei

nel servizio ferroviario integrandolo col tpl su gomma, perché quanto fatto in questi anni è del tutto insufficiente. Occorre arrivare in poco tempo a una situazione efficiente del servizio attraverso maggiori risorse per aumentare i servizi aggiuntivi (più treni in circolazione) e per il materiale rotabile (treni nuovi o riqualificati), in modo da usare la leva delle risorse per arrivare a definire i Contratti di Servizio con i gestori dei treni capaci di potenziare l'offerta.

Ad esempio Regioni e Ministero dei Tra-

un Contratto di Servizio!

Altra questione molto controversa nel caso dei disservizi che quotidianamente si verificano è quella relativa alle soppressioni e/o sostituzione dei treni con bus. In generale il meccanismo standard è il seguente: in caso di soppressione totale o parziale del treno e sostituzione con bus, costo ridotto con impegno da parte del gestore del servizio ad assicurare almeno il 50% della capacità del treno realmente utilizzata (cioè per l'impresa ferroviaria quel treno è sempre inspiegabilmente



cittadini, ma permette di avviare una politica industriale lungimirante per un settore strategico come quella delle imprese ferroviarie, dove in Italia non mancano certamente i soggetti a cui guardare.

Le Regioni devono scegliere di investire

sporti devono esercitare sul serio le responsabilità previste dalla Legge. Le Regioni devono definire Contratti di Servizio che mettano al centro coloro che si spostano quotidianamente con il treno. Basti pensare che in alcune Regioni, come la Sicilia e la Sardegna, non esiste ancora

vuoto e magari si sostituisce un treno con 600 posti con un solo bus).

Alcune regioni, come ad esempio il Lazio, consentono a Trenitalia in caso di servizi cadenzati di sopprimere corse in caso di ritardo. Questo vuol dire che Trenitalia può

cancellare totalmente o parzialmente corse pur di gestire un servizio "in orario" nella parte residua di percorso (esempio: Orte-Tiburtina-Fiumicino).

In Sicilia la nostra Federazione regionale, in un recente convegno svolto nel mese di ottobre, ha evidenziato che in un periodo di osservazione che va dal 1 febbraio 2012 al 23 ottobre 2013 vi sono stati circa 6.000 treni soppressi (totalmente e parzialmente) per un totale di 300.000 treni/km. Vi sono stati circa 1.200 autobus sostitutivi per circa 60.000 Treni/km. Da verifiche effettuate non risulta che Trenitalia subisca penalità dalla Regione Sicilia per le soppressioni, pertanto viene da chiedersi dove vanno a finire le risorse risparmiate su 240.000 treni/km?

Anche in Puglia il Contratto di Servizio prevede sanzioni solo in casi limitati e all'art. 10 del C.d.S. si legge: "La prestazione dei servizi oggetto del presente contratto non può essere né interrotta, né variata o sospesa per nessun motivo da Trenitalia, salvo cause di forza maggiore [omissis] Questi eventi, nonché le soppressioni del servizio per cause imputabili a Trenitalia o al gestore dell'infrastruttura, non comportano riduzioni del corrispettivo a condizione che la circolazione sia ripristinata al più presto, ancorché in forma sostitutiva, assicurando un'adeguata informazione alla clientela e fermo restando che la sostituzione con autobus non è dovuta qualora si tratti di treni seguiti da altro treno nei successivi 60 minuti".

Ma anche in Calabria, in cui vi è stata una media di 230 soppressioni di treni al mese, le penali non sono proprio previste dal C.d.S. Oppure basti guardare al caso della linea Jonica tra Calabria, Basilicata e Puglia, che si sono viste cancellare il servizio sulla tratta Sibari-Taranto proprio per la mancanza di finanziamenti e di accordi interregionali.

In Campania il discorso relativo al Contratto di Servizio è un po' più articolato, in quanto prevede sia un sistema di penali che di premialità con riferimento ai para-

metri di puntualità e di pulizia dei treni. In ogni caso il Contratto prevede che il tetto massimo delle penali sia pari all'1% del valore complessivo dello stesso per gli anni 2009-2011 e all'1,5% per il triennio 2012-2014. In particolare, per esempio, il contratto prevede che sulla linea metropolitana da Napoli Piazza Garibaldi a Campi Flegrei vi sia una frequenza feriale di 6 treni/h nella fascia 7-20 e che nel caso di riduzione a 4 corse, per ogni corsa non effettuata rispetto alle 6 da garantire, Trenitalia sia sottoposta al pagamento di una penale.

Per quanto riguarda la Toscana, nel contratto di servizio vi è una franchigia dello 0,4% sui treni/km: in pratica tutto ciò che supera questo limite viene trattenuto e nel 2012 la cifra è stata di 2.400.000 euro, per soppressioni non legate a eventi estranei alla circolazione o a scioperi, ma imputabili a Trenitalia per problemi al materiale o carenza di personale, ecc. Sempre in riferimento alla Toscana, abbiamo i dati relativi al 2011 che non dovrebbero discostarsi molto da quelli del 2012 e 2013. Nell'anno abbiamo avuto 2.154 treni soppressi che corrispondono allo 0,75% del totale, di cui 1.474 per cause imputabili a Trenitalia e le penali sono state di circa 900 mila euro.

In ogni caso, come abbiamo visto, al verificarsi di soppressioni di treni a rimetterci è sempre e solo l'utenza! E ciò è per noi inaccettabile. I punti programmatici devono essere chiari:

1. No ai tagli. Si deve impedire ogni ulteriore riduzione del servizio e cancellazione di treni pendolari, controllando sul serio il rispetto del contratto di servizio relativo alla puntualità e agli impegni assunti.

2. Nuovi treni. Solo con un parco rotabile rinnovato sarà possibile dare risposta ai disagi di una domanda in costante aumento. L'affollamento dei convogli sta diventando sempre più una ragione dei ritardi (per la difficoltà di accesso alle carrozze e di chiusura delle porte).

3. Migliore qualità del servizio. I treni pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa. Se vogliamo togliere auto dalle strade dobbiamo rendere competitivo il servizio anche aumentando la velocità media dei treni. In Italia la media è più bassa degli altri Paesi europei, 35,5 km/h, a confronto con i 51,4 della Spagna, i 48,1 della Germania, i 46,6 della Francia e i 40,6 del Regno Unito. Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti, ma il miglioramento del servizio lungo le linee esistenti liberate dai treni che percorrono le linee ad alta velocità. Oltretutto oggi proprio grazie all'Alta Velocità si allargano le tipologie di pendolarismo, obbligando a ragionamenti sempre più attenti alle specifiche domande (tra grandi città, tra centri capoluogo, nell'hinterland).

E sempre in questa prospettiva di certezze per gli investimenti diventa possibile investire nell'acquisto di treni da parte di chi si candida a gestire il servizio. È esattamente quanto Trenitalia si era impegnata a fare con le Regioni, dopo la firma nel 2009 dei Contratti di Servizio di sei anni, ma che poi ha visto un forte rallentamento dopo la riduzione delle risorse da parte del Governo.

Insomma, se si aumentano le risorse e si danno certezze è possibile aumentare i treni in circolazione, comprarne di nuovi, far crescere la qualità del servizio e togliere auto dalle strade rendendo meno inquinate le città. E in questa prospettiva tornare ad affrontare temi e problemi in questi anni lasciati da parte.

In questa battaglia come Fit-Cisl siamo sempre stati e saremo sempre in prima linea, a fianco di chi utilizza il treno quotidianamente per andare al lavoro, a scuola o si sposta per altro motivo, non certo per spirito corporativo ma perché crediamo fermamente che essa rappresenti una battaglia di civiltà per migliorare la qualità della vita nel nostro Paese.

La portualità italiana e le sue problematiche

Pubblichiamo la relazione integrale che il Coordinatore nazionale Ugo Milone ha presentato al terzo FitIncontra

Buon pomeriggio a tutti. Oggi chi è presente in questa sala fa parte del mondo dei trasporti, ma non tutti hanno ben chiaro cosa è un porto, cosa determina e cosa potrebbe determinare su di un territorio. Nei porti non arrivano solo i traghetti o le navi da crociera. In giro per il mondo le oltre 100mila navi in servizio commerciale muovono più dell'80% dell'interscambio mondiale. È una questione culturale che non riesce a radicarsi nel nostro Paese, tranne che in alcune città importanti che, sorgendo a ridosso dei porti, sono riuscite a creare una comunità portuale cosciente del potenziale a propria disposizione.

Cosa è un Porto

È l'anello di congiunzione delle catene logistiche che uniscono, anche a livello internazionale, mittenti e destinatari delle merci che utilizzano per un tratto del loro viaggio il trasporto marittimo. Per questo un porto è varco di frontiera per i traffici internazionali e un nodo della rete di collegamenti stradali-ferroviari e telematici, che lo mettono in comunicazione con gli operatori e con i mercati di origine e di destinazione delle merci.

Il porto è il tassello essenziale delle catene logistiche internazionali, perché il trasporto marittimo prevale largamente tra i sistemi di trasporto attraverso cui si svolgono la produzione e il commercio mondiale. Così è anche per l'Italia, per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione.

La strategicità della portualità italiana emerge sotto differenti aspetti. Nello specifico il porto:



Quale anello centrale della logistica vista in modo integrato, produce servizi senza i quali una parte importante delle attività economiche non potrebbero realizzarsi;

È il principale partner distributivo e di posizionamento della manifattura italiana a cui garantisce accesso diretto ai mercati internazionali e ai consumatori stranieri, favorendo quindi la penetrazione dei prodotti italiani nel mondo.

Inoltre, lo scalo portuale rappresenta una porta di accesso e di partenza delle merci particolarmente adatta per l'Italia in ottica di sostenibilità ambientale, data la conformazione orografica del territorio. La distribuzione dei porti lungo la costa, in un territorio stretto come il nostro, rappresenta un elemento di sostenibilità ed ecocompatibilità delle movimentazioni, che difficilmente possono aumentare in intensità con le altre modalità di trasporto.

Per questi motivi possiamo affermare che i porti sono degli asset strategici per il recupero di competitività economica del

Paese e per il futuro sviluppo in ottica sostenibile. La loro centralità e il ruolo nel sistema logistico consentono di diffondere i benefici derivanti da un loro potenziamento a tutto il sistema stesso, aiutando la logistica a diventare, ed essere considerata, non più solo un servizio, ma una vera e propria industria.

Il ruolo distributivo e di posizionamento che ricoprono sull'export è predominante e, quindi, fondamentale per aiutare il Paese a mantenere forti le imprese che esportano. Queste ultime sono oggi le uniche che mantengono i livelli occupazionali e di reddito nonostante la contrazione del mercato interno contribuendo, in modo strutturale, a riequilibrare la bilancia commerciale del Paese che per anni ha registrato importazioni superiori rispetto alle esportazioni, con conseguente perdita di potere d'acquisto interno.

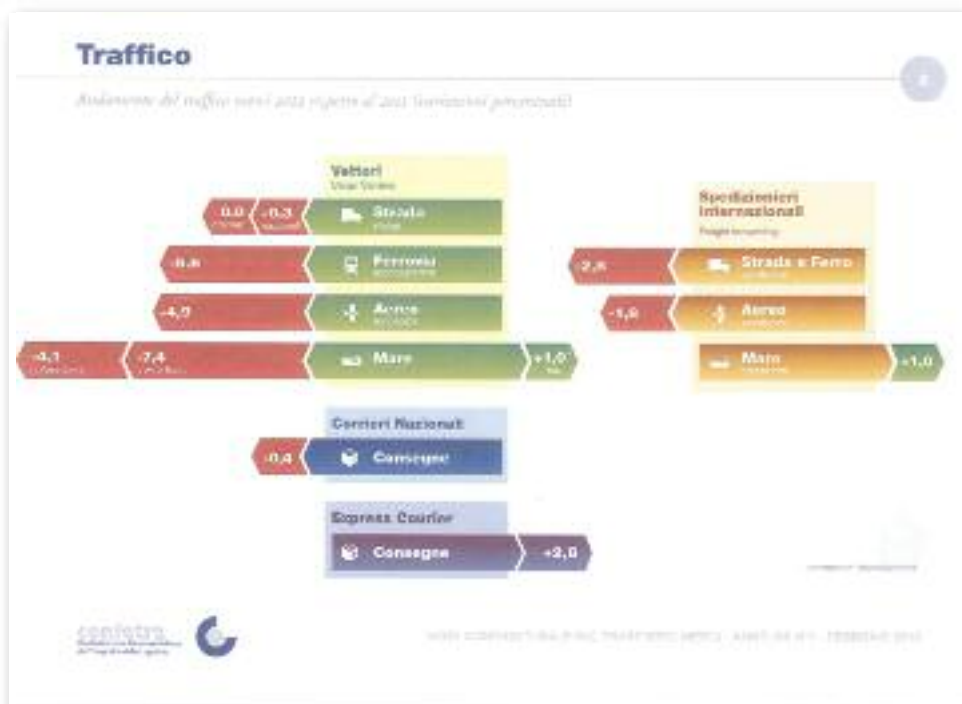
Per valorizzare questo asset competitivo è necessaria una programmazione e gestione strategica specifica, all'interno di un

Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica che ne definisca la visione per il futuro del settore.

Un po' di numeri

In Italia il settore dei porti, in controtendenza anche rispetto ai trend dell'interscambio mondiale, non ha mai abbassato la guardia ed è riuscito, persino nel periodo più buio della crisi, a chiudere con un segno più i suoi bilanci annuali e a incrementare i suoi traffici.

La difficile congiuntura economica si riflette sul trasporto delle merci ma, come possiamo vedere dalle slide, l'unico segmento in lieve crescita alla fine del 2012 è quello marittimo. Si può notare come dal 2007 in poi il trasporto marittimo sia rimasto comunque abbastanza stabile, mentre abbiamo avuto un abbattimento vertiginoso del trasporto merci su ferro. Quello che ancora riesce a tenere in piedi il trasporto marittimo sono le esportazioni: nel



zione di beni pubblici, attraverso il meccanismo della concessione che ha portato grandi gruppi internazionali ad investire sulle nostre banchine. Ecco perché i porti, al contrario di gran parte degli asset pubblici, oggi sono una risorsa per il Paese, non un onere. Ecco perché dai porti si potrebbe a macchia d'olio rilanciare l'intero sistema logistico italiano che, al contrario di quanto accaduto in altri Paesi come Germania, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, non ha mai assunto quel ruolo strategico di chiave dello sviluppo.

nanza a un porto hub, che possa rispondere alle esigenze tecniche e commerciali dei grandi operatori e al tempo stesso del mercato che sarà chiamato a servire.

Due condizioni sarebbero necessarie: la prima è l'indipendenza finanziaria delle Autorità portuali; la seconda è il riconoscimento alle Authority di un'unica capacità di governo di sistema.

Per troppi anni ci siamo cullati sull'idea che fosse scontato e dovuto il riconoscimento internazionale all'Italia quale piattaforma logistica del Mediterraneo.

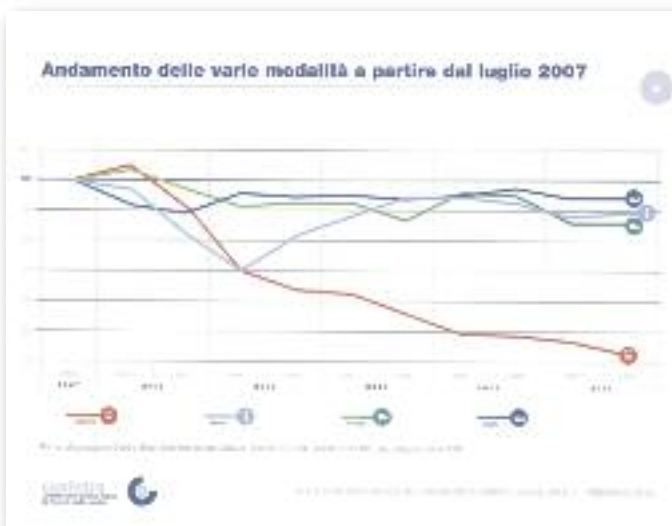


2013 si è rilevato un aumento pari a 1,2% (fonte Istat).

I porti italiani alimentano le casse dello Stato con oltre 13 miliardi di gettito fra Iva e accise, ottenendo in cambio finanziamenti sproporzionatamente esigui per manutenzione e infrastrutturazione.

E ancora: nei porti italiani si è concretizzato negli ultimi vent'anni forse l'unico processo sano e di mercato di privatizza-

I Porti sono indispensabili per pianificare una ripresa sana e non è la solita affermazione campanilistica o autoreferente del settore di cui ci si occupa! Tutte le nuove economie emergenti pianificano lo sviluppo in funzione della vicin-





Purtroppo non è così. L'Italia è ancora in gioco, purtroppo, grazie a dolorose e sanguinose repressioni in molti Paesi del nord Africa. Il grande sviluppo che stavano avendo i porti nordafricani, grazie anche al bassissimo costo del lavoro, ha avuto un forte rallentamento. Se fosse stato per noi, a causa di una visione nazionale di portualità inesistente, i traffici - anche quelli che oggi gravitano nei nostri porti - sarebbero andati altrove.

La grande incompiuta di questo Paese è l'assenza di una pianificazione nazionale che faccia dialogare l'intero sistema logistico. Per decenni i governi che si sono

succeduti non hanno creato le condizioni per far dialogare porti con ferrovie, autostrade con aeroporti, non hanno pianificato nulla. Il nostro è un Paese in cui il boom dei porti a cavallo dei due millenni è stato, sì, conseguenza del processo di privatizzazione, ma specialmente dell'entrata in funzione di nuove infrastrutture moderne come Genova Voltri, Gioia Tauro e Taranto, che in quel momento hanno creato quell'offerta che genera domanda. Dei tre scali, solo Voltri è riuscito a resistere e incrementare i traffici. A Gioia Tauro e Taranto, purtroppo, si registrano ancora centinaia di lavoratori in cassa integrazione e, se non si svilupperanno le

aree retroportuali, molti di questi lavoratori potranno diventare esuberanti.

Possiamo cullarci nelle consuete guerre fra i poveri, pensare di essere importanti, chiamarci la portaerei logistica sul Mediterraneo. Oppure si ha la capacità di rimboccare le maniche, di scegliere dove investire, pianificare il territorio e le priorità infrastrutturali alle spalle dei porti per portare il mercato in banchina e intercettare - là dove è possibile o dove è realistico pensare sia possibile, - i traffici e quelle navi giganti che, piaccia o non piaccia, nei container così come nelle crociere, domineranno i mari. Navi che entreranno là dove i fondali saranno adeguati, là dove i bacini di evoluzione saranno congrui rispetto alla loro lunghezza, là dove servizi ferroviari adeguati consentiranno lo smistamento rapido da e per il mercato.

Il fenomeno del gigantismo navale è ormai una realtà; attraverso la messa in esercizio di navi di dimensioni sempre maggiori le società armatoriali ottengono economie di scala, riducendo i costi unitari e ampliando la catena del valore. Queste dinamiche investono tutti i comparti, dal trasporto di container, a quello Ro-Ro, alle crociere.

Questo fenomeno produce la necessità di continuo adeguamento degli standard tecnici delle infrastrutture portuali. Il transhipment non sarà una funzione destinata a diminuire d'intensità.

Come scrive Zeno D'Agostino, General manager dell'Interporto di Verona, già Segretario generale dell'Autorità portuale di Napoli: «Poiché gestire una nave gigante in porto prevede una capacità organizzativa molto importante e poiché d'altra parte l'esigenza di risparmiare sui costi portuali fa ridurre al massimo il numero di scali da parte di una singola nave, le conseguenze saranno che le compagnie si focalizzeranno su servizi lenti (slow-steaming), più frequenti di oggi, e su pochi porti possibilmente toccati da una sola compagnia (la nascita della P3 ne è un esempio... tra un po' ci tornerò) Questi porti naturalmente dovranno avere un'or-

ganizzazione che preveda una velocità di handling sicuramente migliore di quella attuale. In pratica si deve recuperare nei porti il tempo perso in navigazione, risparmiando sui costi di attracco e sosta mediante la riduzione delle toccate e il taglio dei tempi di carico e scarico, aumentando la produttività delle gru. Questa è una condizione molto difficile da verificarsi nella maggior parte dei porti e in Italia quasi ovunque e il risultato è che le meganavi, invece di portare ad economie di scala nella gestione terminalistica, probabilmente condurranno a diseconomie di scala».

Nuovi feeder e la necessità di adeguarci

Pertanto lo scenario Italiano potrebbe essere il seguente: anche se le nostre banche non saranno attrezzate per le mega navi, comunque vanno fatte scelte ben precise per creare le condizioni di accogliere i "nuovi feeder" che saranno navi fino a 10000 teu. Quindi navi che oggi nella maggior parte dei nostri scali non riescono ad ormeggiare o a essere lavorate. Questa nuova tendenza ce la conferma la nascita della P3 e dalla previsione delle proprie rotte, così come è possibile vedere dalla slide.

Cosa è la P? Non parliamo della più famosa massoneria... È l'alleanza tra le prime tre compagnie del mondo e cioè Maersk, Msc e Cma Cgm. L'alleanza si chiama P3 Network e metterà insieme 255 navi. Dalla slide possiamo vedere quali rotte e quali porti verranno interessati in maniera diretta.

Altro elemento che può e deve preoccupare da qui ai prossimi anni, è il tentativo di accorciare i tempi di percorrenza dall'estremo oriente alla Russia, esplorando nuove rotte. Il riscaldamento globale sta aprendo nuove, inedite possibilità di navigazione tra i ghiacciai dell'Artico. Alcune sono già una preoccupante realtà: nell'ultimo decennio, l'uso commerciale del Passaggio a nord-est attraverso lo stretto di Bering è diventato una prassi piuttosto co-

mune nei mesi estivi e un modo per accorciare una lunghissima rotta per raggiungere, dalla Russia, l'estremo oriente e viceversa. Dall'estate 2008, inoltre, il Passaggio a nord-ovest è occasionalmente navigabile, nella bella stagione, a causa della riduzione della calotta artica.

Come pensiamo di rispondere a questi cambiamenti epocali dello shipping mondiale? Proviamo a partire da quello che le leggi ci consentirebbero e non utilizziamo. Dobbiamo provare a mettere in campo una rivoluzione logistica che parta dai porti, così come previsto dall'art. 46 del Salva Italia, che recita: «Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie».

La cosa più difficile rimane modificare il Titolo V della Costituzione, laddove ha inserito i porti tra le materie concorrenti. La portualità, tutta, è materia strategica per il Paese e andrebbe ricondotta sotto il potere esclusivo dello Stato.

La legge 84/94 che regola la portualità non è più attuale; purtroppo è un decennio che si tenta di modificarla ma, nonostante disegni di legge bipartisan, non si riesce a concludere l'iter parlamentare. Nella passata legislatura si era arrivati all'approvazione al Senato per poi bloccarsi alla Camera. Oggi lo stesso testo è discusso alla VIII Commissione del Senato. Come al solito le scuole di pensiero su come riformare la legge sono sempre molteplici: c'è chi vorrebbe approvare il testo già discusso al Senato la passata legislatura, chi invece lo vorrebbe modificare in maniera sostanziale e chi come il Ministro Lupi lo lascerebbe in un cassetto mettendo in campo una riforma che sia molto più europea e di prospettiva. Il rischio, visti gli scenari politici, è quello di perdere l'ennesima occasione di aggiornare una legge ormai non al passo con i tempi.

Noi siamo per la prima ipotesi, ma allo stesso tempo non ci sottrarremo dal dibattito sulla proposta del Ministro, anche se ancora non se ne conoscono i contenuti, tranne alcune volontà, come quella di ridurre le 24 A.P. e di creare dei distretti logistici governati da spa.

È troppo poco per esprimerci e pertanto diciamo la nostra su come dovrebbero essere i nuovi modelli di governance. La riduzione delle A.P. la condivideremo in pieno; bisogna avere una visione di regionalizzazione dei porti: sarebbe una visione forse tardiva, vista la velocità con la quale si muovono gli altri Paesi, ma comunque necessaria. Per regionalizzazione dei porti intendiamo il favorire il fenomeno per cui i sistemi portuali, attraverso fenomeni di depolarizzazione e dezonizzazione, si espandono e si integrano con realtà logistiche esterne, costituendo progressivamente un unico sistema logistico, composto da più zone logistiche integrate tra loro.

Dopo che per molti anni si è parlato ai convegni di sistemi portuali, del fatto che i porti non dovevano e non potevano proporsi al mercato internazionale in maniera puntuale e isolata, che i grandi player globali della logistica e del trasporto internazionale necessitavano per essere attratti di un'offerta complessa e sistemica, finalmente qualcosa comincia a muoversi.

L'immagine della portualità del Nord Europa fortemente integrata ai propri sistemi inland, la cosiddetta Port Regionalization, in cui porti e piattaforme intermodali determinano un unico sistema logistico portuale, sta trasformando il linguaggio con cui anche i nostri politici oggi parlano degli scenari futuri della portualità. Era ora. Oggi però bisogna riempire questi concetti con azioni determinate e precise che trasformino dei nodi in sistemi e integrino questi sistemi nelle reti logistiche globali.

Uno degli elementi su cui lavorare è l'integrazione operativa e strategica tra i diversi protagonisti della logistica nazionale: i porti e gli interporti.

Vediamo qual è lo stato dell'arte attuale. In primo luogo le infrastrutture ferroviarie nei porti italiani sono obsolete e sottodimensionate rispetto alle necessità della logistica globale. Gestire un treno nei nostri porti comporta costi di "manovra" primaria e secondaria molto onerosi, dovuti ai vincoli imposti dalle dimensioni inadeguate dei binari e dei terminal ferroviari nei porti e negli scali a servizio dei porti. A tutto ciò va aggiunto il progressivo abbandono dei porti da parte del gruppo Fs, culminato con la liquidazione di diverse società di manovra ferroviaria, dovuta all'insostenibilità degli stessi costi di manovra.

In contrapposizione a questo decadimento progressivo della ferrovia nei porti italiani, iniziato indicativamente nel 2006, si è realizzata parallelamente una sostanziale strutturazione di servizi e traffici intermodali transfrontalieri da parte dei maggiori interporti italiani, Verona e Novara in primis.

Lo scenario futuro si focalizza fondamentalmente sull'idea che la sinergia e l'integrazione tra porti ed interporti, ad esempio, e i porti tirrenici ed adriatici possano essere elementi di sviluppo futuro di entrambi, portando i porti italiani a servire mercati sino ad oggi mai approcciati e inserendo gli interporti in catene logistico intermodali globali, che sino ad oggi non li avevano minimamente coinvolti. Tale sinergia vede oggi alcuni elementi potenzialmente positivi: la volontà di dialogo degli operatori terminalistici portuali, un nuovo dinamismo dei soggetti gestori degli interporti, alcune ipotesi legislative innovative, lo sviluppo di progetti nazionali di integrazione tecnologica tra nodi e piattaforme logistiche.

Per fare tutto ciò però chi si deve muovere?

Nella risposta a questa domanda si trova il nocciolo della questione logistica nazionale per il futuro: i protagonisti devono essere solo i privati, essendo loro gli unici attori del nostro settore? Oppure dob-

biamo pensare ad un intervento top down in cui una forte pianificazione statale individui i porti e gli interporti di riferimento e su di essi programmi azioni e sviluppo infrastrutturale? Probabilmente, come in tutte le cose, la verità sta nel mezzo.

Comunque il ruolo del pubblico deve essere fondamentale ed attivo, ma cosa intendiamo in questo caso per pubblico? Io penso a tutti quei soggetti portatori in qualsivoglia modo di interessi pubblici; in alcuni casi, nel nostro settore, questi soggetti (vedi le società di gestione degli interporti) non sono soggetti pubblici, a parte qualche sporadico caso come Verona. Penso allo Stato, alle regioni, alle autorità portuali ed agli interporti.

Bisogna passare da un periodo di fondamentale immobilismo imprenditoriale da parte di questi attori, ad un periodo in cui si cerchi di imitare quello che fanno le autorità portuali nel Nord Europa e negli altri continenti, vedi Cina e Usa. È chiaro che tutto questo oggi si può fare, ma si scontra con una legislazione che vede l'autorità portuale come una "longa manus" dello stato verso i porti e non come un rappresentante delle istanze del sistema logistico di riferimento.

Forse non ha tutti i torti il ministro a parlare di spa (questa è la formula tedesca e olandese ed è altamente vincente), bisogna però capire cosa succede dell'attività prettamente pubblica che le nostre A.P. sono abituate a fare fondamentalmente nella gestione del demanio marittimo. Comunque serve un cambio di passo che qualche A.P. più illuminata e meno rigida ha iniziato a fare sotto la guida di qualche presidente (o sistema portuale) più dinamico. I casi di La Spezia e Ravenna forse sono quelli più avanzati.

Perché questo è l'effetto finale di un dinamismo e di una intraprendenza dei soggetti pubblici: il fatto che si utilizzano meglio e meno i soldi pubblici, il fatto che se il pubblico si muove in maniera illuminata e manageriale si riesce ad attirare capitale privato molto meglio e da questo

punto di vista Ravenna e La Spezia stanno lavorando molto bene.

Per cui riassumendo:

i porti devono lavorare come sistema con gli interporti;

per fare questo l'iniziativa deve partire dal "pubblico" come definito in precedenza;

probabilmente la legislazione attuale va adeguata a questo cambiamento di paradigma;

la gestione di questo cambio di paradigma può essere presa da A.P. illuminate o da interporti che riescano a fungere da inland o gateway di più porti;

la ferrovia deve essere il "collante" di questi sistemi

si deve trovare un rapporto molto diverso tra logistica e finanza, per permettere quelle fusioni e acquisizioni che rendano strutturale l'integrazione di sistema.

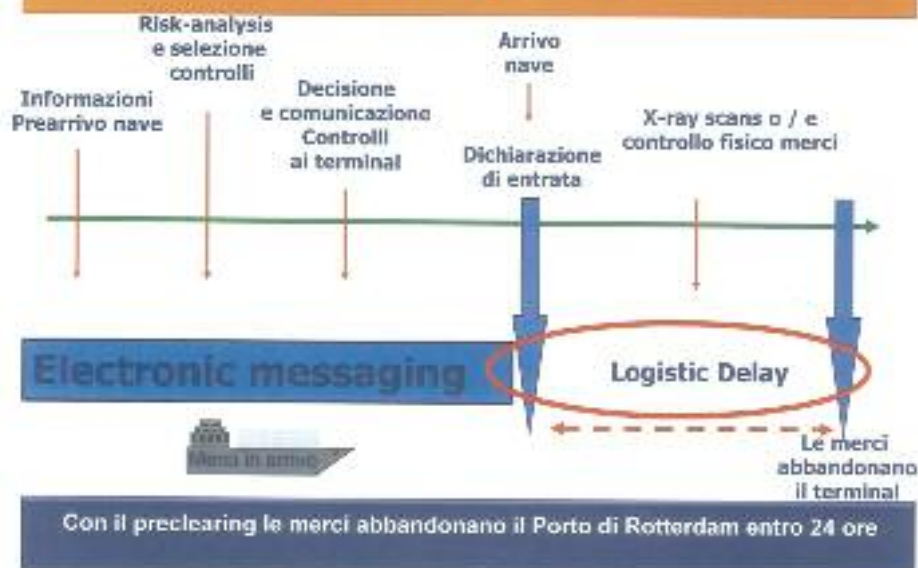
Il caso Duisport

È d'obbligo fare l'esempio di un porto che è diventato l'eccellenza grazie a un modello di logistica integrata ben preciso e ottimamente sviluppato. La città di Duisburg in Germania ha il più importante porto fluviale d'Europa, che è anche uno dei maggiori porti al mondo. È conosciuto con il nome "Duisport" e dista 250 Km dal mare. Abbiamo bisogno anche noi di politiche serie.

Quali cambiamenti sono necessari nell'immediato?

Primo: le dogane. oggi non è più necessario aspettare l'arrivo della merce al porto o all'aeroporto per poter procedere allo sdoganamento in importazione; basterebbe presentare i documenti in anticipo e lo sdoganamento è cosa fatta. Volete mettere il vantaggio, a livello di tempistiche, se tutta la parte cartacea e burocratica viene gestita in anticipo? E, soprattutto, se anziché portare lo stesso documento in tanti e diversi uffici, basta

Il Preclearing: La Dogana di Rotterdam



presentarlo una sola volta in quello che è chiamato "sportello unico"? Ormai è quasi un mito. Con un po' di ritardo anche l'Europa si è allineata e il pre-clearing è ormai una realtà ed una certezza, ma non in Italia. Intanto le merci si spostano sempre più verso i porti e gli aeroporti del Nord Europa, dove le procedure sono più snelle, la burocrazia è meno assillante ed il pre-clearing è una piacevole realtà.

Altro elemento importante, per attrarre investitori e permettere alle imprese locali di investire nelle aree portuali, è la necessità di individuare strumenti e regole che assicurino comunque una gestione delle dinamiche concessorie in grado di assicurare continuità agli investimenti e alla occupazione, a maggior ragione in un contesto in cui, dopo quasi vent'anni dalla legge 84/94, si propone in molti scali nazionali il difficile tema della proroga degli atti di concessione. In tale situazione, proprio per un corretto funzionamento del mercato occorre tutelare al massimo il carattere pubblico del porto in quanto bene demaniale. Per questo le A.P. dovrebbero rafforzare il loro profilo di controllo, vigilando con la massima accortezza sul ri-

spetto di alcune regole fondamentali per la tutela della concorrenza. Regole quali il rispetto dei piani operativi delle imprese, che sono stati alla base delle concessioni e autorizzazioni concesse.

La creazione di corridoi intermodali è la condizione necessaria per poter guadagnare posizioni competitive rispetto al Northern Range, con l'obiettivo di ampliare la catchment area dei porti del Nord Italia alle regioni del Centro Europa e dell'Est Europa.

L'Italia paga un'eccessiva dipendenza dall'autotrasporto, modalità economicamente svantaggiosa per spedizioni terrestri su tratte superiori a 600-700 km.

I corridoi intermodali nel Northern Range

Il Lavoro

I porti dovrebbero essere fattore d'integrazione e di governo di un sistema e, invece di mettersi esclusivamente al servizio delle compagnie marittime, dovrebbero tutelare e difendere il "buon lavoro" e impedire un ulteriore scivolamento verso cooperative di mano d'opera saltuaria o

agenzie interinali, minando prima di tutto la sicurezza sul lavoro. La legge 84/94 già prevede un soggetto molto flessibile all'interno dei porti che sono i c.d. art.17. Tali soggetti discendono dalle trasformazioni che le ex compagnie portuali per effetto della legge si sono dovute trasformare in imprese, perdendo il monopolio esclusivo sulle operazioni portuali. Prima delle trasformazioni, ogni kg. di merce che si movimentava sulle banchine, veniva lavorato dalle compagnie portuali; oggi non è più così. Oggi questi lavoratori prestano il loro servizio a chiamata da parte delle imprese autorizzate per coprire quella necessità che si determina nei picchi di lavoro. Per effetto di queste incertezze questi soggetti beneficiano dell'Ima. Questo modello di lavoro così organizzato oggi non è più attuale o, meglio, non è più funzionale alle esigenze delle imprese portuali.

Andrebbero rivisti i confini nei quali potersi muovere in un'ottica di allungamento delle banchine, facendo attenzione a non contaminare un settore regolato, da un mondo senza regole come può essere quello della cooperazione.

Più che di modelli da perseguire per governare i porti, è importante una pianificazione strategica delle infrastrutture. Andrebbe fatta in maniera "tecnica" una lista delle cose da fare, ma soprattutto di quelle da non fare! I pochi soldi che ci sono in giro vanno investiti nel modo giusto per il Paese e non per far contento un territorio piuttosto che un altro.

In sintesi, i provvedimenti da sostenere subito e che hanno carattere d'urgenza sono: l'autonomia finanziaria e i maggiori poteri di coordinamento delle A.P.; i tempi certi per l'approvazione dei piani regolatori; gli art. 17; i dipendenti a.p.; lo sportello unico doganale e ultima ma non per importanza la vertenza contrattuale.

La crisi del trasporto marittimo

*Pubblichiamo la relazione integrale presentata da **Remo Di Fiore** alla terza edizione di FitIncontra.*

È la prima volta che mi capita di trattare un tema fuori della ristretta cerchia dei miei colleghi e delegati marittimi e considero questo un fatto altamente positivo, in quanto, al di là di statuti e regolamenti, ritengo che la vicendevole conoscenza dei problemi aiuti a cementare e rafforzare la nostra Federazione.

Ecco perché sin d'ora sono disponibile, anche in altri momenti (come per esempio quelli formativi), ad affrontare altri temi che vanno dalla Mlc 2006 alla pirateria, dalla contrattualistica internazionale al diritto di sciopero in Ue e così via.

Credo che oramai tutti sappiano che il trasporto marittimo è globalizzato e liberalizzato, senza regole che normino la concorrenza, mentre (e questo è l'assurdo) vi sono convenzioni internazionali inerenti l'inquinamento, la sicurezza, la formazione e le condizioni di lavoro a bordo.

È noto altresì quanto strategico sia il trasporto marittimo, specie per un Paese trasformatore come il nostro, visto che oltre l'ottanta per cento delle merci si muove via mare. Ed ecco perché vi è l'esigenza strategica per il nostro Paese di controllarlo.

Fra le altre cose è bene ricordare che il trasporto marittimo è un moltiplicatore per il cluster. Infatti cento euro investiti ne producono 237 di ritorno e per ogni posto a bordo se ne producono cinque nel cluster.

Chiaramente, di fronte alla crisi economica mondiale che stiamo vivendo, è logico che il trasporto marittimo ne viva conseguenze pesanti. Ma non è solo questo. Infatti, alla crisi ed alla riduzione dei traffici, si è affiancato un forte surplus di offerta di stiva.

Molti armatori hanno ritenuto la crisi tem-



poranea e quindi hanno creduto alle offerte dei cantieri asiatici (bassi costi di costruzione e finanziamenti a tassi irrisori) e quindi hanno ordinato navi. Il risultato è stato il crollo dei noli e compagnie fuori mercato poi fallite. Il passo successivo è stato l'aumento delle navi abbandonate o con armatore in crisi di solvenza (47 casi in Italia), l'aumento dei disarmi e delle demolizioni con la conseguente disoccupazione generale dei marittimi.

Per affrontare la situazione l'armatore non ha a disposizione, come altri imprenditori, l'innovazione, la tecnologia, i nuovi mercati, ma soltanto una strada: il taglio dei costi. Non affrontiamo qui la parte di terra che è una società di navigazione molto limitata rispetto ai costi di bordo. A parte la componente finanziaria, i costi di gestione di una nave vanno sotto il nome di "running costs" e li possiamo riassumere in costo per i lubrificanti, rispetti, bunker, spese portuali e costo equipaggio.

Tutte le spese sono in effetti uguali per tutti gli operatori, a eccezione del costo per l'equipaggio (che tra l'altro rappresenta circa il 50 % dei running costs) su cui,

chiaramente, l'armatore cerca di incidere. In alternativa l'armatore può trovare compensazioni attraverso interventi a sostegno o meccanismi di tassazione più leggeri (Tonnage Tax).

In Italia, in particolare gli interventi sono: l'istituzione del 2° Registro internazionale italiano (R.I.), che taglia di fatto i costi di un marittimo italiano/comunitario del 50%, e un meccanismo di tassazione per tonnellata di stazza che peraltro, in questa fase di crisi, non produce grandi risultati visto che le aziende in generale fanno ben pochi utili.

Diciamo che, pur essendo rientrate da bandiera estera nel R.I. circa 800 navi e permettendo il R.I. l'imbarco di personale extracomunitario, di fatto, la nostra flotta non ha risolto il problema della competitività e per questo gli armatori tendono sempre a muovere le loro navi verso bandiere di convenienza (Foc) o bandiere di nazioni i cui marittimi hanno costi molto bassi.

Per meglio comprendere il problema prendiamo a riferimento il marinaio abilitato (AB) che in campo internazionale è collo-

cato a parametro 100. Trascurando le situazioni estreme che riguardano navi fuori controllo Itf o bandiere nazionali (per esempio Georgia, Marocco, etc.), ci riferiamo a situazioni contrattuali "riconosciute" che possono essere i minimi Ilo, i contratti Itf, il contratto nazionale italiano per marittimi Non-Doms e il contratto nazionale per i marittimi italiani/Comunitari.

Il confronto dei costi è il seguente: un marinaio abilitato (AB), in base alla paga Ilo, costa 975 dollari al mese; in base al contratto Tcc della Itf costa 1.709 dollari al mese; in base al contratto lbf della Itf costa 1.344 dollari al mese; con contratto italiano per gli extracomunitari, l'AB costa 1.330 dollari al mese mentre con contratto nazionale per gli italiani/comunitari, costa 5.356 dollari al mese.

Come si vede, la differenza è enorme e anche quando lo Stato coprisse per gli italiani comunitari il 50 % dei costi (sino a che regge) si parla sempre di oltre 2.500 dollari al mese. Basti pensare che una nave armata con equipaggio a contratto Ilo costa circa 33.000 dollari al mese (23 persone) contro una Itf che costa attorno ai 50.000 dollari al mese. Quella con italiani/comunitari coperti dal ccnl italiano 154.000 dollari al mese. Si tratta di differenze enormi che spiegano da sole la crisi dell'occupazione nazionale.

Tornando alla crisi, vi sono alcuni elementi comuni a tutte le modalità del trasporto marittimo che assieme al calo dei noli contribuiscono ulteriormente a rendere difficile la situazione. Ci riferiamo al costo del bunker che costringe le navi al "low steaming". Nel 2009 il combustibile costava 180 dollari/tons, oggi ha superato i 600 dollari / tons.

Altro elemento è la "pirateria", che ha un costo per la collettività e quindi anche per gli armatori. Il fenomeno della "pirateria", particolarmente concentrato nelle coste dell'Oceano Indiano e della Somalia, ha dei costi molto elevati (pari a 6,8 miliardi di dollari) e che possiamo grosso modo imputare a: riscatto, incremento assicura-

zioni, guardie ed equipaggiamento, re-routing, aumento della velocità, aumento dei costi equipaggio, spese giudizi e prigione, operazioni militari, organizzazioni contro la pirateria.

Questi dati sono riferiti al 2011. Oggi la "pirateria" si è incrementata molto in Nigeria e Benin, anche se le modalità sono diverse (sequestro di persona invece che sequestro di navi).

Per avere un'idea del calo dei noli diciamo che una Bulk Panamax che incassava come noleggio nel 2009, 20.000 dollari al giorno oggi arriva appena a 8.000. Alcuni paesi come Brasile ed Australia, grandi esportatori verso la Cina, hanno aumentato il prezzo del minerale. La Cina ha reagito riaprendo le proprie miniere e quindi, di colpo, oltre 150 bulk sono state disarmate.

Anche per le tankers la situazione è uguale. Una Aframax, che incassava 10 mila dollari al giorno, a malapena raggiunge i 4 mila.

Stessa storia per le containership che, a quanto pare, non recuperano neppure col traffico natalizio Asia-Europa. Le prime quindici compagnie al mondo hanno avuto perdite attorno al 10%.

Neppure il cabotaggio nazionale è esente

dalla crisi. In questo campo, il tentativo di introdurre tipologie di navi come in Nord Europa prima dell'abolizione dei duty free (cruise ferry), è risultato negativo. La concorrenza tariffaria e gli oneri finanziari per quel tipo di navi, nonché il costo del bunker hanno messo in ginocchio le società. Il mercato del Nord Africa su cui molti operatori hanno puntato per compensare il calo di traffico sulle rotte nazionali non è ancora decollato. Il turismo con le isole tra l'altro è calato del 25%. La privatizzazione di Tirrenia completata, per alcuni aspetti, specie in Sicilia e Sardegna, lascia ancora aperte molte questioni. Inoltre si stanno inserendo nel nostro cabotaggio operatori comunitari che, pur nel rispetto della Direttiva UE n. 3577/92, riescono ad essere competitivi.

Ecco quindi che la conseguenza più eclatante sul versante sindacale è la perdita di occupazione anche nel cabotaggio, ultima oasi di impiego per i nostri marittimi e, in particolare, per i "ratings". Oggi, intere aree del nostro paese al Sud, in Sicilia, in Puglia e in Campania, le cui economie storicamente da sempre hanno attinto dal lavoro sul mare, sono in forte crisi.

Per concludere diciamo che la crisi del trasporto marittimo sta generando l'arresto di intere flotte nel mondo. Basta vedere le

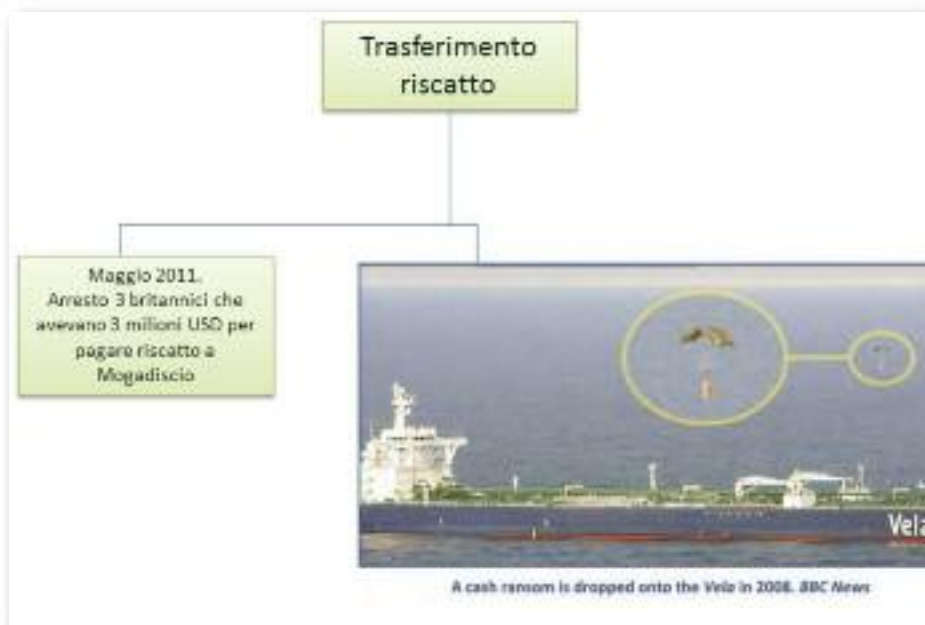


foto aeree della baia di Singapore, del Mar di Marmara, della rada di Eleusina, per capire quale drammatica situazione stiamo vivendo. Nel mondo ci sono altre 2.000 navi disarmate o abbandonate. Le demolizioni anche di navi recenti marciano a pieno ritmo e la Cina, fermi gli ordinativi, sta convertendo i propri cantieri da costruzione a demolizione.

In Italia come nell'ultimo periodo, come già detto, abbiamo avuto ben 47 navi (alcune in bandiera nazionale) abbandonate

gno, pur senza incrementarli, sono stati mantenuti è necessario confermare il Registro Internazionale e la Tonnage Tax. Dobbiamo poi sederci al tavolo Confitarma per concordare una strategia per il traffico internazionale che garantisca più occupazione.

Nel contempo ci si augura che il sistema cabotiero nazionale, dopo la privatizzazione, si sia assestato per avviare anche lì una ricerca di nuove strategie, avendo presente l'allargamento del mercato verso il

ove l'economia marittima ha un ruolo fondamentale. Questa carenza contribuisce a far sì che per i marittimi non si sia ottenuto l'inserimento tra le categorie usuranti o i benefici pensionistici dell'esposizione all'amianto - provvedimenti che avrebbero aiutato sul fronte degli esuberi.

Sono di natura legislativa anche il blocco delle matricole e la modifica statutaria del Fondo nazionale Marittimi, affinché le risorse disponibili possano impiegarsi anche a sostegno del reddito dei marittimi disoc-



o con armatore insolvente. Il dramma dei naviganti su quelle navi è terribile. Spesso senza cibo, né acqua, né bunker, con salari non pagati a volte da un anno, vivono in condizioni precarie sostenuti dalla Itf e dalla Stella Maris.

Come sindacato Itf sequestriamo spesso la nave e rimpatriamo la gente a nostre spese. A volte si deve combattere con le autorità portuali e capitanerie perché vogliono le banchine libere. Ciò perché, grossa anomalia, nel nostro Paese tra sequestro e vendita della nave a volte passano anni.

È chiaro che, dopo un'analisi della crisi, un minimo di strategia per affrontarla sul versante nazionale è necessaria. Innanzitutto, visto che a livello Ue gli interventi a soste-

Nord Africa.

C'è poi l'esigenza di un osservatorio nazionale che verifichi la consistenza del dato occupazionale ma soprattutto analizzi e controlli la domanda/offerta di marittimi italiani sia sul versante nazionale che estero.

A questo punto vi sono altre tre aree all'interno delle quali occorre agire. La prima riguarda il Ministero competente, che non ha un Sottosegretario con delega alla Marina Mercantile - e quindi siamo di fronte ad un Ministero che risulta debole rispetto alle problematiche del settore marittimo. Non a caso il nuovo Presidente di Confitarma ha chiaramente parlato dell'esigenza di avere un Ministero della Marina mercantile così come hanno i Paesi

cupati.

Sul piano contrattuale è necessario giungere rapidamente a un contratto snello e moderno che includa possibilmente meccanismi di salario di ingresso e un diverso inquadramento per gli allievi. La formazione poi dovrà tener conto delle richieste del mercato e dovrà essere sostenuta solo se a essa si abbina la certezza dei periodi a bordo come da Stcw.

Quelli illustrati sono interventi che, se realizzati rapidamente, potrebbero sul versante italiano aiutare i nostri marittimi e la nostra marineria a fronteggiare l'attuale momento di crisi in attesa dei tempi migliori, ovvero della ripresa che ci vedrebbe preparati ad affrontare un mercato del lavoro che certamente sarà cambiato.

Al Consiglio generale si parla di ambiente, Alitalia e tpl

«A ogni edizione imparo qualcosa». Con queste parole Giovanni Luciano, Segretario generale della Fit-Cisl, ha esordito nella sua relazione di apertura del Consiglio generale che ha concluso il terzo FitIncontra (la relazione è pubblicata integralmente come editoriale di questo numero della Voce dei Trasporti). Il Consiglio è stato l'occasione per fare un bilancio del 2013 e i progetti per il 2014 e si è tenuto il 4 e il 5 dicembre.

«Abbiamo cominciato con lo spettacolo "Pop economix" di Alberto Pagliarino – ha detto Luciano – un giovane bravissimo che fa capire come siamo arrivati a questa crisi, quali meccanismi l'hanno originata, e siamo passati a come superarla grazie ai contributi degli esperti che sono intervenuti. FitIncontra è un investimento importante in formazione».

Il Segretario, nel trarre le fila della tre giorni di approfondimenti e dibattiti, è partito dal contesto economico: «Colpisce un dato più di tutti: le esportazioni sono in aumento per quanto riguarda i distretti industriali specializzati. Sono fermi invece i consumi interni, come hanno detto Bonanni e Furlan, soprattutto a causa del cuneo fiscale e dell'alta tassazione. Chiediamo di abbassare le tasse, di smettere di sprecare e di rubare e lo spiegheremo ai cittadini scendendo in piazza con Cgil e Uil il 14 dicembre, per dialogare

con loro».

Luciano si è detto consapevole della difficoltà di una strada simile, quando protestare sarebbe più facile: «La protesta è uno sfogo che non risolve i problemi», ha detto, pensando in particolare al tpl, dove le proteste non hanno smosso istituzioni e parti datoriali e la situazione è degenerata sotto gli occhi di tutti.

alla protesta hanno guadagnato qualcosa». Ma per instaurare un dialogo costruttivo con istituzioni e aziende serve la stabilità di governo.

Luciano ha poi toccato le emergenze che suscitano il maggiore allarme mediatico: Alitalia e il tpl. «Sulla compagnia aerea abbiamo lanciato l'allarme con larghissimo anticipo e non siamo stati ascoltati – ha



Ma la questione è più ampia: «La Terza Repubblica sta già nascendo, è già nata e non mi sembra migliore delle prime due – ha osservato il Segretario – La domanda però è: noi della Cisl siamo all'altezza? Non so se i sindacati in Europa che si sono limitati

accusato il sindacalista – Le uniche che guadagnano in Italia in questo momento sono le compagnie anglosassoni, che ricevono più soldi pubblici di Alitalia. Un esempio di questo paradosso è la Sardegna, che lascia fallire la sua compagnia,

Meridiana, e dà milioni di euro di aiuti alle low cost. Se deve esserci il sostegno pubblico, che sia messo a gara. Ora sono le stesse associazioni datoriali ad aver capito che occorre regolamentare il mercato, perché la gara a chi taglia di più ha rovinato le aziende». E ha lanciato un avvertimento: «Se crolla Alitalia crolla tutto il trasporto aereo italiano».

Quanto al tpl, il Segretario ha mostrato un servizio giornalistico che dimostrava che la Cisl e la Fit già nel 2011 avevano previsto come si sarebbe ridotto il settore. Oggi come allora la posizione del Sindacato non è cambiata: «Abbiamo chiesto e continuiamo a chiedere che il tpl passi dall'assistenzialismo all'autosufficienza – ha ribadito Luciano – Forse saremo ascoltati solo quando tutte le aziende saranno fallite. Abbiamo chiesto incentivi alle aggregazioni e non ci sono stati se non eccezionalmente. Abbiamo chiesto la certezza delle risorse e questa per fortuna è stata introdotta: ora c'è il Fondo nazionale unico, contro cui le Regioni hanno fatto ricorso e per fortuna hanno perso. Ma il Fondo va completato con i soldi delle Regioni e non tutte contribuiscono. Abbiamo chiesto soldi per gli ammortizzatori sociali, perché era in corso una trasformazione industriale, e li abbiamo ottenuti dopo moltissimo tempo. Stiamo ora premendo per un fondo che incentivi le aggregazioni tra aziende».

«Contemporaneamente continuiamo a lottare per il rinnovo del ccnl, che è ormai bloccato da ben sei anni» ha proseguito Luciano, che ha anche espresso il forte timore che alcune associazioni datoriali e qualche movimento politico intendano strumentalizzare i lavoratori, stanchi per una situazione che si aggrava di giorno in giorno. «Non possiamo scivolare nella disputa ideologica che pubblico è buono e privato è cattivo – ha detto il sindacalista – Non dobbiamo fare la guerra per aziende pubbliche che foraggiano il poli-

tico di turno. I soldi sono finiti, gli sprechi vanno recuperati e le tasse ridotte».

Certo la strada della responsabilità è difficile da spiegare ai lavoratori, «ma la Fit sa che la gente non è stupida e che il populismo paga solo sul breve periodo, perché i populistici storicamente non hanno mai risolto nulla. Certo dicono cose giuste, ma le diciamo anche noi e il problema non è dire, ma fare. Noi facciamo di tutto perché le aziende siano sane».

Il Segretario è poi passato a fare un bilancio del 2013 e a impostare il lavoro del 2014: «Il 2013 è stato l'anno dei congressi,



l'hanno in cui abbiamo gestito una riorganizzazione dei territori e delle categorie della Cisl e voglio complimentarmi con tutti gli iscritti per l'ottimo lavoro che avete fatto, mantenendo vivo il dibattito democratico senza dimenticare la concretezza operativa, preservando le specificità professionali e contrattuali all'interno dell'identità cislina». Quanto al 2014 «continueremo a lavorare per risolvere le tante, troppe emergenze nei trasporti, a lavorare per l'unificazione con i nostri amici di Flaui e Fisl nella nuova Cisl Reti».

Luciano ha scelto di terminare il suo intervento «ringraziando tutti di cuore per l'impegno profuso in tutta Italia per le elezioni delle rsu dell'igiene ambientale – ha detto tra gli applausi – In questo momento in cui vi parlo stiamo ancora aspettando i risultati definitivi, ma già voglio fare i complimenti a tutti i dirigenti che hanno avuto il

coraggio di candidarsi come rsu, perché non è banale, perché in queste occasioni si vede chi è sicuro del lavoro che ha fatto e chi no. Chi ha seminato bene ha raccolto bene».

Subito dopo è intervenuta la Responsabile del Coordinamento donne Francesca Di Felice, che ha fatto il bilancio dell'attività del Coordinamento nel 2013 e ha tracciato le prospettive per il 2014, focalizzandosi sull'impegno per la lotta alla violenza sulle donne, che la Fit porta avanti attraverso una partnership con l'associazione Telefono Rosa allo scopo di formare le lavoratrici e i lavoratori (l'intervento di Di Felice è pubblicato integralmente in questo numero della Voce dei Trasporti).

La parola è quindi andata ai consiglieri. Sono stati tanti gli interventi e in particolare sono stati tre i temi più sentiti: l'apprezzamento per FitIncontra, il bilancio delle attività dei Coordinamenti donne regionali e territoriali e l'emergenza del trasporto pubblico locale. Soprattutto quest'ultimo punto ha visto i territori portare le rispet-

tive testimonianze e confrontarsi tra loro sulle peculiarità locali di un unico dramma dalle mille facce e la fatica di lavorare per costruire, evitando le proteste finì a se stesse e sapendo che la questione si poteva ampiamente prevenire.

Il Consiglio si è chiuso con le conclusioni di Luciano, che ha voluto ringraziare nuovamente tutti per la partecipazione a FitIncontra, ma anche per la coesione e il senso di responsabilità degli iscritti in un momento di nervi così tesi e difficoltà così esplosive.

Il Segretario ha dato appuntamento a tutti a gennaio con un evento in corso di definizione che sarà organizzato assieme al Telefono Rosa e sarà incentrato sulla lotta alla violenza sulle donne.

Giulia Dellepiane

Violenza sulle donne: l'impegno costante delle donne e degli uomini della Fit



Il tema della violenza sulle donne è ormai da tempo nell'agenda del Coordinamento nazionale donne della Fit. Un fenomeno divenuto parte integrante della società, che ha radici culturali profonde. È la manifestazione di una disparità storica nei rapporti di forza tra i generi, che ha portato ad affermare il dominio dell'uomo sulle donne. Attraverso l'affermarsi di stereotipi, partendo dal modellamento dell'identità di genere fin da bambine, l'approccio culturale è stato quello di relegare la donna quasi esclusivamente in ruoli di dipendenza e subordinazione rispetto alla figura maschile. La reazione sociale passa dalle lotte femministe all'affermazione delle pari opportunità, in una nuova dimensione di riscatto e riposizionamento delle donne nella società.

Oggi le violenze sulle donne generano vittime di ogni età, indipendentemente dalla provenienza e dal ceto sociale. Ma la violenza non è solo quella domestica; c'è anche quella che si consuma sui posti di lavoro e su cui come sindacato siamo chia-

mati ad agire in termini di prevenzione e contrasto.

È violenza sul lavoro, silenziosa e subdola, quella che si traduce nel ricatto per l'accesso al lavoro, per gli avanzamenti di carriera e per la conservazione del posto. Senza dimenticare le forme di violenza esterna,

quella che vede come potenziale autore l'utente e che, per le lavoratrici dei Trasporti, rappresenta un rischio quotidiano.

Il Coordinamento nazionale donne Fit, il 25 novembre, in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne, ha promosso una campagna di mobilitazione nazionale. L'iniziativa si è sviluppata nel percorso di collaborazione con l'Associazione nazionale volontarie del Telefono Rosa, sostenuta dalla Fit con una nuova donazione, e con la quale si è realizzata la seconda sessione seminariale "Se tutte le donne del mondo... più forti insieme contro la violenza".



In tale occasione è stato elaborato un questionario, diretto a uomini e donne, che sarà diffuso sui posti di lavoro per realizzare un'indagine conoscitiva sull'entità del fenomeno nel settore dei Trasporti. Attraverso i risultati dell'indagine si procederà ad aggiornare le linee guida Fit che individuano proposte e azioni possibili per contrastare il fenomeno partendo dalla contrattazione di secondo livello.

Tutto ciò è stato messo in evidenza nel corso dell'ultimo FitIncontra, attraverso la proiezione di un video che ha provocato momenti di commozione, a cui è seguito un minuto di silenzio per le vittime e che ha riassunto l'impegno delle donne della Fit.

Nel corso del dibattito, scaturito in seno al Consiglio generale, da più parti è stata sollevata la necessità di approfondire il tema con un confronto più ampio che coinvolga anche gli uomini della Federazione dei Trasporti. La richiesta di approfondimento e maggiore coinvolgimento degli uomini, già presente nei progetti del Coordinamento, è stata raccolta dal Segretario generale nelle sue conclusioni con l'annuncio che il tema sarà trattato nell'ambito di un evento ancora da definire.

«Vi sono momenti, nella vita, in cui tacere diventa una colpa e parlare diventa un obbligo. Un dovere morale, un imperativo categorico dal quale non ci si può sottrarre». Sono le parole asciutte di un pensiero più articolato della giornalista e scrittrice Oriana Fallaci. In questo caso hanno il dono dell'essenzialità e bene si prestano alla rappresentazione della nostra battaglia di civiltà.

Il lavoro della Fit per il trasporto aereo

Emiliano Fiorentino, 38 anni, romano, dal 1 novembre di quest'anno è il Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per il Trasporto aereo.

Lei assume l'incarico in un momento difficile per il settore.

Sì è vero, mi è stato affidato questo incarico in questo momento la cui delicatezza è sotto gli occhi di tutti, ma non per questo bisogna abbattersi. Ringrazio il Segretario generale della Fit per la fiducia accordatami e il mio predecessore Francesco Persi per l'egregio lavoro svolto finora.

Il trasporto aereo è in difficoltà dal 2004, ovvero da ben prima della crisi economica, che è iniziata nel 2008 e che probabilmente in un settore così particolare come questo ha avuto una risonanza maggiore.

Al netto della crisi economica, quali sono le cause strutturali di questa fase discendente?

Sono quelle che ormai denunciavamo da tempo in tutte le sedi e in tutti i modi possibili e che stiamo cercando di risolvere con le istituzioni competenti. Oggi più che mai c'è un disperato bisogno di portare l'intero settore in un quadro di regole certe e che queste regole siano rispettate da tutti gli attori della filiera, ovvero società di gestione, handlers, vettori e così via.

Qualche notizia positiva c'è: il 20 novembre presso il Ministero dei Trasporti è stato aperto il tavolo del trasporto aereo.

Questo è un dato molto importante. Dopo varie richieste pervenute dalla nostra Federazione e la proclamazione delle prime quattro ore di sciopero il 22 novembre per tutta l'industria del settore, il Ministro Maurizio Lupi ha voluto ascoltare i sindacati e le associazioni datoriali, oltre a Enac ed Enav, per condividere un percorso e stabilire una scaletta di priorità su cui intervenire. Proprio l'apertura di questo tavolo ha fatto sì che revocas-



simo lo sciopero del 22.

Abbiamo avuto un impegno forte e personale del Ministro in merito agli ammortizzatori sociali destinati al settore (Fsta, Fondo speciale del trasporto aereo). Lupi infatti ha dichiarato che è "doveroso prorogare il fondo come anche la certezza della sua destinazione che andrà vincolata, per un tempo adeguato, soltanto a questo settore".

Subito dopo siamo passati ad analizzare il piano nazionale degli aeroporti e la regolamentazione delle low cost. Su questi ultimi due punti la discussione proseguirà sempre al Mit con incontri programmati con le parti sociali.

Perché il piano degli aeroporti è stato individuato come priorità?

In parte lo è stato su proposta del Ministro, probabilmente anche perché è già stato fatto qualcosa in merito dal precedente Governo. In parte perché è imprescindibile: per costruire qualcosa bisogna partire dalle fondamenta.

Fermo restando l'importanza strategica di questo piano, come parti sociali abbiamo



chiesto di dare precedenza al tavolo del Fondo speciale del trasporto aereo, che purtroppo oggi riguarda ben 12 mila lavoratrici e lavoratori del settore e che ha bisogno di una definizione prima della fine dell'anno, altrimenti rischiamo di avere i fondi necessari da distribuire alle persone interessate, ma non abbiamo il mezzo per poterli erogare. E infatti il Ministro, vista la sensibilità riportata dalle parti sociali, ha deciso di programmarlo come priorità assoluta.

La terza priorità – terza non per importanza – è la richiesta imprescindibile della regolamentazione chiara e trasparente del mercato delle compagnie low cost.

Sì, perché, come ho accennato in precedenza, c'è necessità di regole certe e uguali per tutti, soprattutto per quei vettori low cost che, grazie a delle agevolazioni fiscali di varia provenienza, stanno man mano impoverendo e ridimensionando il traffico aereo delle compagnie tradizionali.

Non è possibile continuare a pensare di dover ricorrere continuamente agli ammortizzatori sociali, al ridimensionamento delle aziende italiane a causa di una concorrenza sleale generata da alcune compagnie low cost.

Tutto il settore è in crisi, ma alcune testate giornalistiche sembrano accorgersi solo di Alitalia.

È vero, anche perché Alitalia fino a quando rimane la compagnia di bandiera – speriamo il più a lungo possibile – quindi la compagnia nazionale che rappresenta l'Italia nel mondo, è normale che avrà nel bene e nel male

sempre i riflettori puntati addosso..

È anche vero che è necessario che Alitalia sia la protagonista per il rilancio del trasporto aereo e che faccia da volano per tutte le altre aziende che gravitano nel medesimo settore.

È impensabile ragionare su una compagnia di bandiera ridimensionata e ridotta a una piccola compagnia regionale, anche perché attualmente nessuna compagnia più piccola potrebbe prenderne il posto.

Oggi il problema più grande di Alitalia, oltre che ovviamente la mancanza della disponibilità economica continuamente ricercata, è che in questi quattro anni dalla sua rinascita non ha avuto la capacità di imporsi nel mercato e di ritagliarsi i suoi spazi.

Attualmente è una compagnia troppo grande per competere con i piccoli e troppo piccola per competere con i grandi.

La Fit sta anche lavorando al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del trasporto aereo.

Con Filt-Cgil, UilTrasporti e UglTrasporti

stiamo lavorando per cercare di portare a conclusione il rinnovo del ccnl – che per il momento è presente solamente per il personale di terra – per dare a tutto il settore un contratto unico che possa regolare nelle proprie parti specifiche le varie professionalità, dal lavoro dell'addetto di scalo a quello del pilota.

Il ccnl è uno strumento oggi più che mai necessario, perché l'intera industria del trasporto aereo è in codice rosso. È impensabile continuare a discutere azienda per azienda di come e di quanto ridurre il contratto collettivo aziendale per poter rimanere a galla.

Così si rischia di innescare un sistema perverso che ci porterà inevitabilmente al verificarsi di una situazione di dumping sociale e salariale senza precedenti, mettendo a repentaglio qualità, professionalità e sicurezza, oltre che ovviamente l'occupazione.

Giulia Dellepiane



Autotrasporto e logistica: a che punto siamo a Bruxelles?

Il 25 settembre si è riunito, presso la sede dell'ETF a Bruxelles, un gruppo di lavoro per discutere sulla revisione della Direttiva Europea 96/53/EC sui "pesi e misure" degli automezzi.

Tale Direttiva stabilisce le dimensioni e i pesi massimi autorizzati nel traffico nazionale e internazionale, nonché a quali condizioni possono essere concesse delle deroghe per la circolazione dei veicoli che superano tali dimensioni.

Il Libro bianco sulla politica dei trasporti pubblicato nel 2011 ha fissato l'obiettivo di una riduzione del 60% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. In questo contesto si inserisce la revisione della Direttiva, per consentire l'introduzione sul mercato di veicoli più aerodinamici caratterizzati da una migliore efficienza energetica senza tralasciare l'opportunità di rafforzare la sicurezza stradale che un miglior profilo aerodinamico del mezzo è in grado di assicurare.

Sebbene l'importanza degli obiettivi sia indiscutibile si sono analizzate nel dettaglio le proposte di modifica che potrebbero comportare peggioramenti alla quotidianità degli autisti. Un esempio su tutti, se l'aerodinamicità del mezzo permetterà di avere maggior spazio in cabina, questo deve essere utilizzato per migliorare la vivibilità della stessa.

Nei giorni 26 e 27 settembre, sempre nella sede dell'ETF, si è svolta la riunione della Sezione; erano previsti diversi punti all'ordine del giorno e tra i più importanti si ricordano: ragguagli sullo studio sulle "condizioni di vita" degli autisti, Distacco dei lavoratori, Presentazione di uno studio sul cabotaggio in Svezia, vertenza Tnt in

Italia, presentazione di Ecr (Euro Controlo Route) per una futura collaborazione con Etf, le iniziative da adottarsi il 10 ottobre 2013 (Action Day) e la presentazione del lavoro svolto dal Gruppo sulla Direttiva 96/53.

Voglio soffermarmi prevalentemente su due punti che ci toccano in modo molto profondo: il distacco/somministrazione dei lavoratori e la vertenza Tnt Express.

Sta ormai diventando prassi comune in Italia, soprattutto nelle regioni transfrontaliere, ma anche nei Paesi della "vecchia" Europa, abusare della somministrazione di autisti tramite agenzie rumene o comunque dell'Est Europa. È in atto, ormai da anni, la ricerca di competitività delle aziende non con l'efficientamento e il miglioramento dei servizi o una maggior produttività, ma attraverso la riduzione del costo del lavoro che si traduce in una riduzione del salario degli autisti.

Da qui nascono tutte le problematiche che abbiamo discusso in questa due giorni, vale a dire le condizioni di vita degli autisti non residenti (è allo studio come riuscire a mettere in rete dei supporti minimi per i camionisti nei vari Paesi), la mancanza di autisti professionisti (le aziende risparmiano anche sulla formazione), senza dimenticare il cabotaggio la cui ulteriore liberalizzazione è stata al momento accantonata - anche se già con le attuali regole un uso distorto fa vedere quali e quanti danni stia provocando ai lavoratori ed alle aziende serie.

La posizione nostra sia come Fit che come Etf è quella di rinforzare la legislazione esistente. Lo slogan dell'action day del 9 ottobre infatti era "Fermiamo la moderna schiavitù nell'Autotrasporto", ed eviden-

ziava in modo netto il nostro pensiero. Riteniamo che debbano essere garantite le stesse opportunità a tutti gli autisti, indipendentemente dal Paese di origine e dal Paese in cui si trovino a guidare.

Viste le problematiche comuni si riscontra molta unità di intenti anche con le organizzazioni sindacali del Nord Europa, che hanno sempre provato a fare lobby a scapito degli altri Sindacati. Questa unità di intenti speriamo sia la base per ottenere risultati importanti per le "battaglie" che ci aspettano.

Come sindacato italiano, si è relazionato sullo stato della vertenza Tnt Express che ha visto l'Italia fare da apripista alla ristrutturazione mondiale della multinazionale olandese - ricordiamo che sono stati annunciati 4000 esuberi totali di cui 854 in casa nostra.

Probabilmente saremo il Paese che pagherà il maggior tributo occupazionale per una politica aziendale che, soprattutto negli ultimi due anni, a causa della mancata incorporazione da parte di Ups Express, non ha più saputo non solo crescere, ma neppure mantenere le quote di mercato.

Si è spiegato che ad oggi l'Azienda continua nel suo programma di tagli ma che non è ancora stata in grado di presentare un piano di impresa credibile che possa offrire garanzie per il futuro rilancio. Hanno manifestato grande preoccupazione i colleghi tedeschi, belgi e olandesi che probabilmente saranno i prossimi colpiti dal processo di riorganizzazione, anche se con numeri notevolmente inferiori rispetto ai nostri.

Giovani e preparati

I nostri giovani Emanuele Batelli e Christian Tschigg stanno seguendo corsi di formazione sindacale all'estero. Ecco i loro report.

Emanuele Batelli: in Croazia per studiare la crisi e le sue soluzioni

Il 14 e 15 ottobre, a Zagabria, ho partecipato alla Conferenza dei Giovani dell'Etf (la federazione sindacale europea dei trasporti). È stato l'atto finale di un percorso partito due anni fa al quale ho preso parte come rappresentante dei giovani della Fit-Cisl.

Tutti i sindacati affiliati all'Etf hanno partecipato all'iniziativa in terra croata eleggendo dodici rappresentanti del Coordinamento Giovani che rimarrà in carica per i prossimi quattro anni.

I neoeletti, a loro volta, hanno eletto un copresidente donna e un copresidente uomo che, in base alle modifiche statutarie introdotte dal Congresso, entreranno a far parte del Comitato esecutivo dell'Etf in rappresentanza dei giovani.

Inoltre, sono stati eletti quattro giovani che rappresenteranno il Coordinamento giovani Etf nella commissione giovanile dell'Itf (la federazione sindacale internazionale del settore dei trasporti).

Oltre all'elezione dei nostri rappresentanti, abbiamo continuato a lavorare sui temi che erano stati già trattati negli incontri precedenti: la crisi e il suo influsso sulla disoccupazione giovanile, i cambiamenti climatici, le politiche di genere, le campagne di promozione dell'Etf.

Ai lavori del primo gruppo ho partecipato con la stesura finale del testo "Generazione europea senza speranza", una sintesi amara della drammatica situazione occupazionale dei giovani europei. La disoccupazione giovanile raggiunge punte del 60%: si pensi al caso emblematico e dram-



matico della Grecia, ma anche all'Italia, dove gli under 35 sono costretti a espatriare in cerca di miglior fortuna. Le politiche di totale austerità imposte ai vari governi del Sud Europa dalla cosiddetta Troika (Unione europea, Banca centrale europea e Fondo monetario internazionale) di certo non aiutano alla soluzione

dei problemi occupazionali. Si tratta di misure buone per raggiungere il pareggio di bilancio, ma non per lo sviluppo sociale ed economico delle popolazioni.

Tuttavia, alcune proposte concrete e immediatamente realizzabili per invertire la tendenza esistono eccome. Per esempio creando un mercato unico del lavoro europeo, con regole comuni condivise da tutti i Paesi, e parallelamente spingendo per la nascita di un ministro del Lavoro europeo; riducendo le differenze formative tra i vari Paesi; riconoscendo in maniera uniforme le qualifiche professionali; contrastando con le buone prassi e il diritto il precariato e lo sfruttamento.

La Conferenza dei Giovani dell'Etf ha dunque adottato il suo programma di lavoro per i prossimi quattro anni. Da parte nostra non mancheremo di far sentire il nostro sostegno: ci si impegnerà a fondo per promuovere azioni di contrasto alla crisi, con la creazione di una rete dei Giovani lavoratori europei sempre più robusta, con la promozione delle proposte politiche dei giovani Etf sul mercato del lavoro europeo, con il riconoscimento vero delle qualifiche lavorative in tutti i Paesi Ue.

Da parte mia, e da parte di tutti i giovani colleghi coinvolti in questa grande sfida, c'è la volontà di proseguire con forza e determinazione il cammino intrapreso. È tempo di serrare le fila, continuando la

collaborazione con i giovani degli altri Paesi e con le varie organizzazioni europee. Senza dimenticare il nostro sindacato, la sua storia e i suoi obiettivi. Una cosa è certa: è giunto il momento di far sentire in Europa e nel mondo la voce dei giovani lavoratori dei trasporti.

Christian Tschigg: in Svezia una formazione a 360°

Dal 7 al 12 ottobre a Runö, paesino dell'entroterra svedese, si è svolta la prima parte del corso proposto dall'Etui (European trade union institute) per formare i giovani sindacalisti di tutta Europa. Dopo la tappa svedese, tra febbraio e giugno del 2014 sarà la volta di Belgio e Polonia.

La settimana trascorsa a Runö è stata interessante per diversi motivi. Azzecato il luogo (una location isolata che ci ha "costretto" a socializzare con i colleghi dei più disparati Paesi europei) e azzeccatissima pure l'organizzazione del corso (momenti di attività didattica intervallati da spazi di dibattito, lavori di gruppo e simulazioni di azioni sindacali in pubblico).

New Experience

La prima giornata è volata via con la presentazione dei partecipanti, dei tutor, e del programma del corso.

Durante il resto della settimana sono state esaminate le strutture sindacali di livello europeo: l'Etuc (European Trade Union Confederation), l'Etui e l'Ituc (International Trade Union Confederation). Successivamente, dopo un focus a livello generale

sulle relazioni industriali europee e sul sistema del dialogo sociale, si è scesi nei sistemi sindacali delle singole realtà nazionali. Lo stesso modello di discussione (dal generale al particolare) è stato usato per il "racconto" della crisi: dalle misure di austerità a livello europeo si è passati all'esposizione della realtà economica di ogni singolo Paese.

Uno spazio ampio, inoltre, è stato dato ad alcune attività complementari: un corso di inglese online per l'apprendimento dei

tale, di grande rilevanza e concretezza. Lavorare in un contesto multiculturale, parlare una lingua straniera, togliersi i paraocchi e vedere le cose sotto altri punti di vista, porta necessariamente a questo.

Non è facile dover spiegare in inglese concetti profondi della nostra cultura sindacale. Tradurli in inglese porta a trovare altre vie anche nel nostro modo di pensare. Un esercizio dunque utilissimo, un boccata di ossigeno per la mente.

Il corso di formazione, poi, è stato utile per

una serie di altri motivi. Abbiamo migliorato il modo di prendere appunti, di parlare in pubblico, di rispettare le scadenze, di leggere ed interpretare documenti sindacali europei in lingua inglese. E ancora: identificare e riassumere in tempi brevi fonti utili alla redazione di una ricerca, lavorare in gruppo coordinandosi, migliorare la propria abilità di analisi critica. Insomma al termine di questa esperienza potrei parlare di un per-

corso a 360 gradi, di un corso a tutto tondo che ci ha aiutato a crescere e a maturare. Abbiamo incamerato tantissime nozioni, simulato alcune problematiche che si incontrano quotidianamente nel nostro "mestiere", misurato sul campo competenze e valori. Perché un giorno, nemmeno troppo lontano, toccherà a noi combattere in prima linea per i diritti del lavoro e dei lavoratori. Dopo la teoria, quasi sempre, arriva la pratica. E guai a farci trovare impreparati.



termini del linguaggio sindacale, nozioni di "team building" e di analisi critica, un approfondimento metodologico del "pensiero critico" e del "pensiero laterale". Una mezza giornata, infine, è stata impiegata per conoscere una delle più importanti strutture sindacali di Stoccolma.

A Great Opportunity

«The purpose of leadership is to create more leaders, not more followers». Ecco il succo della prima parte del corso di formazione. Ovvero: lo scopo di una leadership è far sì che crescano altri leader e non tanto altri seguaci. Per noi giovani sindacalisti si tratta di un principio fondamen-

Accorpamento territoriale: è nata la prima Fit interregionale Abruzzo-Molise



L'11 novembre 2013 è una data storica per la Fit, per la Cisl e per ognuno dei protagonisti provenienti dalle Federazioni dei Trasporti di Abruzzo e Molise, che da questa data si fondono dando vita alla prima Fit interregionale.

È un salto formale ed emotivo, perché di fronte ai cambiamenti si è sempre un po' timorosi, ma il clima di fervida collaborazione che i rispettivi ex Segretari generali Alessandro Di Naccio e Giuseppe Sardo hanno trasmesso ha visto avvenire questo passaggio nella consapevolezza che da questo percorso si uscirà arricchiti e che nel prosieguo si raccoglieranno i frutti di un'azione univoca più incisiva, che vedrà mettere a fattor comune le peculiarità di ognuno.

All'evento hanno preso parte, tra gli altri, il Segretario generale della Fit nazionale Giovanni Luciano e il Segretario generale della Cisl Abruzzo-Molise Maurizio Spina con il suo aggiunto Giovanni Notaro, i quali con i loro interventi hanno introdotto temi generali di grande attualità.

In particolare Luciano ha descritto non solo i risvolti importanti dei cambiamenti che la Cisl sta mettendo in campo - anche per dare un esempio a coloro che hanno perso di vista la propria missione: rappresentare i cittadini - ma anche ricordando qual è il nostro dovere di sindacalisti e cioè quello di metterci la faccia,

anche quando le difficoltà sembrano insormontabili, e di lavorare con coerenza, onestà e coraggio.

Numerosa la presenza dei delegati, vari i passaggi statutari, al termine dei quali sono stati rinnovati tutti gli organismi ed è stato eletto il primo Segretario generale della Fit interregionale Abruzzo Molise nella persona di Alessandro Di Naccio. Nel suo discorso di insediamento Di Naccio ha rimarcato la bontà del lavoro svolto nella precedente esperienza regionale che, nel rispetto delle regole, ha prodotto un importante risultato in termini associativi. Questo risultato ha certificato l'efficacia della formazione sulla quale la nostra Federazione ha investito e si impegna a continuare ad investire per far crescere delegati - uomini, donne e giovani - di qualità, che dalla prima linea hanno il dovere di tutelare al meglio gli iscritti.

La nuova Segreteria è composta da Antonio Marchegiano e Amelio Angelucci, che è stato eletto Segretario generale aggiunto. Il Coordinamento donne ha come Responsabile Marina Di Ciano.

La giornata in questione ha visto anche la nascita della Fit territoriale Molise il cui Responsabile è Giuseppe Sardo. Questa scelta è il riconoscimento del valore delle risorse del territorio molisano nell'intento di concretizzare una unificazione che tenda, come dice Di Naccio a razionalizzare nel rispetto delle peculiarità territoriali.

È stata una giornata storica al termine della quale ci si è lasciati con un nuovo appuntamento, una nuova sfida - peraltro già in atto - che è quella della fusione con gli amici della Flaei e della Fistel nella grande Federazione delle Reti.

In seno ai vari passaggi formali è stato celebrato anche il pensionamento dell'amico Giovanni Giannini, Consigliere generale Fit-Cisl Abruzzo, che nella Federazione e per la Federazione ha lavorato tanto, con lungimiranza e mostrando quel coraggio tipico dei cislini di affrontare le sfide che il cambiamento impone a testa alta e con grande competenza, fungendo da esempio per i più giovani.

Marina Di Ciano

Alla ricerca del treno perduto

Dossier e proposte sullo stato delle ferrovie siciliane



La sottoscrizione del contratto di servizio fra Regione e Trenitalia; l'utilizzo dei 50 milioni di euro stanziati dalla Regione per l'acquisto di materiale rotabile; un'unica regia nella programmazione e utilizzo dei fondi disponibili - regionali, europei e nazionali - per potenziare il trasporto ferroviario siciliano nella logica di mobilità integrata; l'ammodernamento e il rilancio degli impianti della manutenzione; la creazione di un polo industriale per la progettazione e costruzione dei rotabili; lo sviluppo del traffico merci; il potenziamento di tutte le tratte regionali, provvedendo ai collegamenti in zone del tutto abbandonate come Enna, Caltanissetta e Ragusa; la velocizzazione delle tratte; l'elettificazione delle linee e la riduzione quindi dei tempi di percorrenza; l'acquisto di nuovo materiale rotabile (10 minuetti elettrici, 5 minuetti diesel, 8 vetture Vivalto e 4 vetture media distanza, che sarebbero sufficienti a garantire una migliore offerta commerciale che soddisfi le esigenze degli utenti).

Sono queste le principali proposte che Fit-Cisl e Cisl Sicilia lanciano alle istituzioni regionali e ai dirigenti di Trenitalia e di Rfi, dopo aver registrato - grazie al tour a bordo del camper nell'ambito dell'iniziativa Alla ricerca del treno perduto, partito lo scorso 29 aprile per fare tappa per sei mesi presso le principali stazioni dell'Isola - tutti i disservizi sofferti dai passeggeri siciliani ogni giorno.

Basta aprire il dossier della Cisl e della Fit per misurare la situa-

zione: la linea ferroviaria nel complesso è composta da 1.378 km, solo 178 a doppio binario, 800 elettrificati, 578 a diesel. Gli impianti ferroviari sono 161, 4 quelli per il traghettamento. Da gennaio 2012 ad ottobre 2013 sono stati circa 6 mila i treni soppressi, per un corrispettivo di circa 300.000 km/treno; di questi appena 60.000 km/treno sono stati sostituiti da bus (solo 1.500 treni). Sono 4.500 i treni programmati, e quindi finanziati, che non hanno circolato. In termini assoluti con l'orario ufficiale in Sicilia circolano 407 treni al giorno su 1378 Km di linea ferrata per una regione che è fra le più estese d'Italia: ciò risulta decisamente insufficiente.

Analizzando nel dettaglio l'offerta commerciale di Trenitalia è facile capire che la metà del servizio offerto riguarda l'hinterland palermitano. I restanti 200 treni, che dovrebbero garantire i collegamenti nelle e tra le altre 8 province siciliane, sono risultati del tutto insufficienti. Infatti su quasi tutte le tratte si sono riscontrati buchi anche di diverse ore tra un treno e l'altro.

Ma non c'è solo volontà di denuncia. Fit-Cisl e Cisl Sicilia partono dal dossier per mettere attorno ad un tavolo i soggetti interessati alla programmazione e parlare di proposte: "C'è un vuoto di idee progettuali che intendiamo colmare con queste iniziative - spiega Maurizio Bernava, Segretario generale Cisl Sicilia - Vogliamo parlare di proposte per far sì che tutti i soggetti interessati alla programmazione dei fondi disponibili (Regione, Rfi, Trenitalia e le amministrazioni locali) collaborino da ora nella fase di programmazione e progettazione, partendo dai fondi europei 2014-2020".

"Sollecitiamo subito la firma del contratto di servizio fra Regione e Trenitalia - afferma Amedeo Benigno, Segretario generale Fit Sicilia - La politica deve essere cosciente che una moderna rete ferroviaria, sviluppata in un sistema integrato di intermodalità, garantisce sviluppo e sostenibilità economica alla Regione". Benigno aggiunge: "Siamo molto preoccupati per il notevole ritardo nella spesa dei fondi del programma quadro strategico nazionale 2007/2013 e per l'uso efficace dei fondi comunitari 2014/2020".

Angela Di Marzo

La centralita' del socio nella federazione delle reti



Donne e giovani al centro della IV Festa del socio della Fit-Cisl Puglia. L'evento si è tenuto il 29 ottobre a Bari e vi hanno preso parte tra gli altri il Segretario generale della Fit nazionale Giovanni Luciano, la Coordinatrice nazionale delle Donne Francesca Di Felice e il Segretario generale della Fit pugliese Pietro Vasco.

La festa, promossa dalla Segreteria regionale e organizzata da Gruppo Giovani e Coordinamento Donne, è stata un importante successo e un'occasione per confermare la centralità del socio e per parlare della futura Federazione delle Reti.

Con la regia di Maria Carmela Cafaro,

Coordinatrice regionale di donne e giovani, e la conduzione di Stefania Tagliaferro, Rappresentante regionale dei Giovani, sono stati presentati numerosi video dei giovani sulla Fit e sulle Reti.

Subito dopo Di Felice è intervenuta sull'importanza che giovani e donne avranno nella Cisl Reti. A seguire Luciano ha premiato circa 50 soci ed è intervenuto ribadendo l'importanza del progetto della nuova Federazione. Infine Vasco ha chiuso i lavori ringraziando i soci per la loro centralità nella Fit.

*Angela Arpa
Fit-Cisl Puglia*

L'accordo Fs e il personale: un incontro in Liguria



“Le problematiche del gruppo Fs e l'accordo del 30 luglio 2013”. È stato questo il tema di un incontro tenutosi a Genova lo scorso

17 settembre, su cui ha relazionato Massimo Malvisi della Segreteria nazionale Fit-Cisl e a cui hanno partecipato tra gli altri il Segretario generale della Fit ligure Massimo Proglia, il Coordinatore regionale Marco Raiteri e Sandra Piana e Bruno Vincenzo.

Malvisi ha illustrato i contenuti dell'accordo e ha fatto un focus sui quadri e sul personale degli uffici. Per quest'ultimo ha presentato l'idea organizzativa della Fit, ovvero una rivisitazione e riorganizzazione dei compiti. Circa i quadri ha fatto un'analisi delle problematiche, avanzando alcune proposte, come ad esempio una più attenta applicazione del contratto e una maggiore salvaguardia del loro ruolo. Per ottenere ciò occorre prima di tutto una ricognizione di queste figure e dei loro bisogni.

Marco Raiteri

Autotrasporto: l'emergenza continua

Il problema è sempre lo stesso: sì, sto parlando del trasporto merci su strada in Italia, che ormai necessita una cura radicale. Le aziende, sempre più sofferenti, ricercano in tutti i modi la "soluzione" e la più semplice spesso è l'utilizzo di lavoratori che non possono ribellarsi - o perché stranieri e quindi ricattabili per il permesso di soggiorno, o perché caricati di mutui o debiti di diversa natura.

La Provincia autonoma di Trento in questi ultimi anni ha cercato di venire incontro ad alcune grosse aziende con sovvenzioni che avrebbero dovuto aiutare queste società, oltre che salvaguardare posti di lavoro, ma non sempre si è accertata del loro buon utilizzo.

Molto importante è stato il rinnovo del ccnl merci logistica è un segno di continuità molto rilevante per una categoria in queste condizioni.

A tutt'oggi si cerca di far breccia in quello che ha l'aspetto di un muro di gomma. Speriamo che il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi accolga la richiesta del nostro Segretario generale Giovanni Luciano di intervenire a sostegno del settore.

*Giovanni Giorlando
Segretario generale Fit-Cisl Trentino*

I ferrovieri e il Fondo di sostegno al reddito

La Fit di Bolzano ha organizzato il 26 settembre a Bressanone una giornata informativa per i suoi iscritti sul Fondo di sostegno al reddito per i ferrovieri. All'incontro sono intervenuti la Segretaria generale della Fit altoatesina Maria Rosaria Severino, il Responsabile dei ferrovieri Christian Tschigg, e Osvaldo Marinig, componente della Segreteria nazionale, che ha tenuto una relazione sul tema.

Marinig ha spiegato le norme del Fondo e le modalità di adesione, a seguito dell'accordo appena raggiunto. Marinig ha poi risposto in modo esaustivo alle domande, incentrate soprattutto sulle lavoratrici e sul part time.

*Priska De Gasperi
Responsabile Coordinamento
donne Fit-Cisl Alto Adige*

Die Eisenbahner und der Überbrückungsfonds

Am 26. September hat die Fachgewerkschaft FIT SGBICSL in Südtirol eine Informationstagung für alle Mitglieder zum Überbrückungsfonds für Eisenbahner, in Brixen, organisiert. An dieser Begegnung haben die Landessekretärin Maria Rosaria Severino, der Verantwortliche für Eisenbahnerverkehr Christian Tschigg und Osvaldo Marinig, Mitglied der nationalen Gewerkschaft, der das Referat gehalten hat, teilgenommen.

Marinig hat die Normen des Fonds um beizutreten und die Bestimmungen betreffs des Abkommens von Juli 2013 erklärt. Marinig hat dann an alle Fragen, die über Arbeiterinnen und Part Time besonders waren, exhaustiv geantwortet.

*Priska De Gasperi
Verantwortliche der Frauen-
gruppe FIT SGBICSL - Südtirol*



Anche la sicurezza è un lavoro di squadra

In un'ottica di sicurezza di sistema un errore da parte del singolo, anziché divenire occasione per punire o allontanare colui che l'ha commesso, diventa un'opportunità per individuare i fattori critici di varia natura che hanno indotto l'individuo a sbagliare.

Attribuire l'incidente a "fattore umano" di solito è un po' come guardare una partita di calcio osservando solo ed esclusivamente il portiere della squadra sconfitta e per di più osservandolo solo nei momenti in cui subisce una rete. Molto probabilmente da quel particolare punto di vista verrebbe da pensare che il 90 per cento delle reti subite siano direttamente colpa del portiere stesso, che di volta in volta avrebbe potuto piazzarsi meglio, muoversi un istante prima o magari solo allungare un braccio per impedire il danno. Chiaramente questa è una visione parziale.

Un ipotetico allenatore che dopo la partita dovesse dare consigli per migliorare le prossime prestazioni, chiederebbe subito di poter vedere tutta la partita e il comportamento della squadra in campo, in modo da poter dare un giudizio di insieme e magari scoprirebbe che il centrocampista o la difesa o magari l'attacco, hanno fatto molto per rendere la vita dura al portiere.

Forse scoprirebbe che la squadra avversaria ha imperversato per 90 minuti, tanto che il portiere, lungi dall'essere la causa della sconfitta, è invece quello che ha sal-

vato la maggior parte delle situazioni, permettendo addirittura di limitare i danni.

Allo stesso modo dell'allenatore, un Addetto alla Sicurezza che vuole diminuire gli errori nella sua Organizzazione deve allargare il proprio campo visivo e cercare di capire da dove questi arrivano. Attribuire un incidente o un disservizio all'ultima persona che poteva impedirlo, senza rivalutare tutta l'Organizzazione che costui aveva alle spalle, è una grandissima, monumentale perdita di tempo e di risorse, perché potrebbe punire e privare il si-

menti, ogni singolo individuo - si trincerare dietro al nudo regolamento e si disinteressa totalmente dell'effetto che i suoi atti o le sue omissioni possono avere sul risultato finale, concentrandosi solo sulla ricerca del non diventare mai colui che dovrà rispondere dell'eventuale fallimento o disastro.

Condividere invece la responsabilità di qualunque errore e cercare, proprio come farebbe una squadra, di eliminare le falle latenti per risolvere a monte tutte le criticità che rendono difficile la vita agli operatori di prima linea, è la strada maestra per rafforzare il sistema e renderlo più resistente alla fallibilità umana - fallibilità della quale i singoli non potrebbero mai liberarsi, così come non è mai esistito un portiere assolutamente invulnerabile.

Chiaramente il singolo può essere anche incolpato direttamente di errori o violazioni, ma può esserlo solo se e quando ha sbagliato

con coscienza di sbagliare e non è stato indotto a farlo da carenze addestrative, scarse informazioni o, addirittura, da pressioni aziendali.

Ci sono "indiscipline" che talvolta vengono tollerate, se non proprio incoraggiate - e, purtroppo, nel nostro Paese succede spesso. Ma di quest'ultima problematica parleremo nei prossimi numeri della Voce.



stema di buoni elementi, ma soprattutto perché insegna a tutti gli operatori ai vari livelli non già a lavorare bene, ma a "non" essere quella persona che alla fine si prenderà tutta la colpa.

Questo modo di lavorare a compartimenti stagni, tipico di moltissime grandi organizzazioni, crea una cultura di tipo burocratico, dove ognuno fa esattamente quello che gli serve per essere inattaccabile sotto il profilo disciplinare e giuridico. Ogni compartimento - e all'interno dei comparti-

Quanto siamo ignoranti?

La *conoscenza* è il sale delle democrazie. La non conoscenza è la malattia che porta le democrazie alla consunzione. Stando così le cose - e infilando in questo stretto quanto drammatico ragionamento i risultati di uno studio internazionale sul livello di alfabetizzazione del Belpase - noi italiani dovremmo cominciare a preoccuparci seriamente.

Lo studio in questione è stato promosso dall'Ocse, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, con sede a Parigi. Nel periodo 2011-2012 sono stati messi sotto osservazione 24 Paesi, nella fascia di età tra i 16 e i 65 anni, per valutare le competenze fondamentali dei loro cittadini. In Italia l'indagine è stata affidata all'Isfol (l'Istituto per lo sviluppo della formazione professionale dei lavoratori, sottoposto alla vigilanza del ministero del Lavoro).

Il nostro Paese si colloca all'ultimo posto della graduatoria nelle competenze alfabetiche ed è penultimo nelle competenze matematiche. Le abilità analizzate dall'indagine sono espresse in punteggi da 0 a 500. Nelle abilità alfabetiche il punteggio medio degli adulti italiani è pari a 250, contro una media Ocse di 273. Nelle capacità matematiche la media italiana è pari a 247 rispetto a 269 di quella Ocse. I punteggi sono riconducibili a sei diversi livelli di competenze e il livello tre è considerato il minimo indispensabile per "vivere e lavorare nel XXI secolo". In riferimento alle competenze alfabetiche il 29,8% degli adulti italiani si colloca al livello tre o superiore, il 42,3% al livello due e il 27,9% non supera il livello uno. Quanto alle competenze matematiche il 28,9% è al livello tre o superiore, il 39% a livello due, il 31,9% al livello uno o inferiore.

Il divario Nord-Sud è stabile per tutti i livelli di istruzione considerati ed è più ampio, in particolare, per i livelli di istruzione universitaria. Rispetto alla media Ocse il deficit del nostro Paese è più accentuato per i livelli di istruzione più avanzati.



Il 40% di chi ha seguito un percorso formativo raggiunge o supera il livello tre nelle competenze alfabetiche, contro il 20% di chi non lo ha fatto. Per questi ultimi il punteggio medio è pari a 241, a fronte di un punteggio di 268 per chi ha seguito corsi di formazione. A tal riguardo preoccupa il fatto che la partecipazione ad attività di apprendimento formale ed informale per adulti in Italia sia la più bassa tra i Paesi Ocse: il 24% a fronte di una media del 52%.

Abbandonare precocemente gli studi determina un costo in termini di competenze, un investimento mancato per il futuro. Una delle situazioni più preoccupanti rimane quella dei Neet, cioè i giovani di età compresa tra i 16 e i 29 anni che non studiano e non lavorano. In termini di competenze alfabetiche il punteggio medio è pari a 242, cioè 8 punti sotto la media nazionale. Solo il 5% dei Neet raggiunge il livello tre, contro il 25% dei coetanei che lavorano e il 50% di chi studia. Tra gli adulti solo un terzo degli occupati raggiunge il livello tre, con significative dif-

ferenze a livello territoriale.

Dall'indagine emergono anche aspetti positivi. Si riscontra un processo di contenimento dell'analfabetismo. Diminuisce, rispetto alle precedenti indagini internazionali, la percentuale di popolazione che si posiziona nei livelli più bassi di competenza (la quota sotto il livello uno passa dal 14% a circa il 5,5%), mentre è aumentata al contempo la percentuale di popolazione a livello due (dal 34,5% al 42,3%). Il gap tra la fascia dei 16-24enni e la fascia dei 55-64enni passa, per quanto riguarda le competenze alfabetiche, da 63 punti delle precedenti indagini a 30.

I dati mostrano anche una significativa riduzione del divario tra maschi e femmine. Per le donne si rileva, infatti, un recupero di competenze, soprattutto sul versante delle competenze alfabetiche. Inoltre le disoccupate registrano un punteggio più elevato rispetto ai disoccupati maschi (250 contro 234) e lo stesso avviene per le competenze matematiche (243 contro 227).

La *conoscenza* è un processo faticoso che interessa la vita intera di un uomo. In gioventù, per semplificare, si costruiscono le basi, ma nell'età matura occorre solidificarle queste basi. *Lifelong learning* ci suggeriscono gli anglosassoni, ovvero formazione permanente. Un consiglio che noi Italiani dovremmo prendere un po' più sul serio, se vogliamo davvero incidere dal basso nelle scelte della nostra democrazia. Perché lamentarsi e indignarsi consola ma non risolve i problemi. *Lifelong learning*: non è mai troppo tardi per spremere le meningi.

Geivù

Intervista all'On. Michele Pompeo Meta

“Troppi commissariamenti di porti: è destabilizzante”

L'Onorevole Michele Pompeo Meta, 60 anni, frusinate, eletto nella Circoscrizione di Roma, è autorevole esperto di trasporti nonché Presidente della medesima Commissione parlamentare alla Camera dei Deputati.

Ha avvertito la differenza fra il suo precedente ruolo di Capogruppo e quello attuale, più istituzionale, di Presidente di Commissione che deve anche “mediare” con le posizioni di gruppi diversi dal proprio?

Ho già avuto l'onore di presiedere la IX Commissione dal 2006 al 2008. La parentesi nel ruolo di Capogruppo è stata comunque utile anche nel rinnovato incarico di Presidente, sia per svolgere il ruolo “istituzionale”, sia per le necessarie mediazioni che vanno ricercate sempre per raggiungere i risultati necessari per il Paese.

Nella nuova compagine della IX Commissione ci sono deputati “veterani” e “novizi”. Con quali è più facile il rapporto?

Non posso che apprezzare l'approccio costruttivo e rispettoso con tutte le Deputate e i Deputati. Sto cercando di valorizzare tutte le competenze e ho nominato relatori di provvedimenti importanti anche le “matricole”.

Dal suo osservatorio privilegiato è più facile monitorare l'attività del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Come valuta i primi passi del nuovo Ministro Maurizio Lupi?

Il Ministro, essendo un esperto parlamentare e un autorevole dirigente di partito, ha avviato un proficuo rapporto con le Camere su alcune tematiche molto sentite, come la revisione del Codice della Strada. Nel contempo si sono registrate e permangono tensioni su alcune Autorità, come sulla politica portuale.

Inoltre, è inaccettabile la “prassi” instaurata di ricorrere ai Commissariamenti delle Autorità portuali anche laddove gli Enti preposti hanno rispettato la Legge indicando tempestivamente le terne. Siamo arrivati al record di otto Commissariamenti!

Il Ministro deve rispettare la Legge, con molta urgenza. Nel contempo è necessaria una svolta su molti altri settori, a partire dal trasporto pubblico locale ove la situazione è inaccettabile e sul trasporto ferroviario regionale. Dal funzionamento del servizio



dipendono le condizioni di vita e di lavoro di milioni di italiani: ogni giorno.

Sul piano metodologico, come valuta lo “sganciamento” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da quello dello Sviluppo economico, affidati nel precedente Governo Monti, a un unico Ministro?

Penso che il Mit sia molto impegnativo. In molti casi non esercita i ruoli di indirizzo e programmazioni che le Leggi gli attribuiscono, soprattutto in materia di programmazione delle infrastrutture e dei necessari coordinamenti delle Regioni.

Tutti i settori dei trasporti hanno un impatto reale sulla vita di milioni di lavoratori. La sua gestione cercherà di sentire maggiormente il parere dei sindacati?

Non solo per storia personale e politica, ma per convinzione, ritengo che il ruolo delle Organizzazioni sindacali confederali sia insostituibile per ogni politica che si ponga l'obiettivo di rilanciare il Paese, la buona occupazione e di combattere la piaga della disoccupazione giovanile.

Così come è importante la pressione del mondo del lavoro per

combattere le profonde iniquità che negli anni della crisi sono aumentate in modo inaccettabile.

FERROVIE ITALIANE. L'assemblea dei soci ha nominato il nuovo Cda, confermando Mauro Moretti come Ad e Lamberto Cardia come Presidente.

Inoltre, sono stati nominati Antimo Prosperi (Ministero Economia), Mauro Coletta (Ministero Infrastrutture) e Maria Teresa Di Matteo (Gabinetto Ministero). Sono usciti Alberto Brandani e Stefano Zaninelli. Come valuta?

Le scelte sono del Governo e sono state fatte in piena autonomia.

PRIVATIZZAZIONE FERROVIE. Le Ferrovie appartengono al 100% al Tesoro e ultimamente il Governo sta lavorando a ipotesi di privatizzazione. Come andrà a finire?

Sullo specifico delle Ferrovie prendo atto che, laddove sono state privatizzate, i risultati sono stati disastrosi in termini di sicurezza, di investimenti e di manutenzione. E soprattutto il servizio ai cittadini non è migliorato.

Penso che a distanza di oltre vent'anni dall'avvio delle privatizzazioni, il Paese debba compiere un esame attento e obiettivo su ciò che si è verificato, sui costi e sui benefici, su chi ne ha tratto vantaggio e come e quanto.

Non lo dico come polemica o ricerca di responsabilità ma proprio per vedere se dobbiamo migliorare, proseguire o interrompere determinati percorsi e magari seguirne altri.

Ad esempio, le liberalizzazioni attuate nei porti hanno privatizzato le attività imprenditoriali ma hanno mantenuto salda in capo al Demanio la proprietà dei porti.

In altri casi si è sostituito ad un monopolio pubblico un monopolio privato. Cosa ha comportato? Ad esempio la privatizzazione degli istituti bancari a che cosa ha portato? Se non ci fosse l'attuale situazione di instabilità politica, a mio avviso si dovrebbe costituire una Commissione d'indagine parlamentare per compiere un esame autorevole e accurato e delineare le misure per il futuro.

PORTUALITA'. È sul tappeto una revisione della Legge 84/94. Assoporti sollecita la cosiddetta "autonomia finanziaria" portandola al 3 % del gettito Iva generato dai porti. Ma il Ministro dell'Economia Fabrizio Saccomanni ha concesso solo di alzare da 70 a 90 milioni il tetto massimo per quest'anno. Come andrà a finire?

L'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali è già legge dal Governo Prodi.

Sull'entità delle somme è necessario fornire al territorio le risorse per le manutenzioni delle parti comuni, per i dragaggi e per gli investimenti ritenuti necessari per il Paese.

Poi ci sono altri temi imprescindibili come le semplificazioni delle procedure di approvazione dei piani regolatori portuali, l'attua-

zione dell'accordo interassociativo sui servizi tecnico nautici, alcune norme a tutela del lavoro e dei lavoratori, il miglioramento della funzionalità delle Autorità.

Il Senato è al lavoro da cinque anni e ha elaborato e approvato un testo largamente condiviso in Commissione, poi modificato in Aula.

Noi abbiamo detto chiaramente al Governo di esprimere, con atti precisi, le proprie proposte.

Nel frattempo però ciò che si può fare per migliorare la portualità va fatto, anche con decreto. Ed è inaccettabile destabilizzare i porti con i Commissariamenti ripetuti e di lunga durata. Su questo la responsabilità è dei Governi e dei Ministri, Lupi compreso. L'ho sentito affermare che le Autorità portuali sono troppe. Peccato però che al Senato quando si è trattato di sopprimere quelle di Manfredonia e Trapani, proprio il Centrodestra, Ministri in testa, si sia opposto. Non si può volere: "la botte piena, la moglie ubriaca e l'uva sulla vigna". La proliferazione delle A.P. è responsabilità tutta del Centrodestra, che oggi non può pensare di destabilizzare i porti italiani.

ENAC. Vito Riggio ha conseguito risultati importanti ed è stato confermato alla Presidenza su proposta del Ministro Lupi. Come valuta?

Sulla proposta di nomina la Commissione ha espresso parere favorevole a larga maggioranza.

TOTO-PORTI. Per la rottamazione della Costa Concordia si è scatenata una competizione sulla scelta del porto (Piombino, Civitavecchia, Napoli, Palermo) che dovrà gestire l'operazione. Senza considerare che si parla anche di un porto turco. Si riuscirà a prendere una decisione definitiva?

In Commissione ho depositato una Risoluzione sulla vicenda. Premesso il doveroso ringraziamento e l'apprezzamento alle 500 donne e uomini del Consorzio Titan-Micoperi, al Dipartimento della Protezione civile e agli abitanti dell'isola per lo straordinario contributo fornito all'eccezionale intervento di recupero, ora occorre procedere alla demolizione.

La Risoluzione "impegna il Governo" affinché d'intesa con la Regione interessata intervenga sulla proprietà allo scopo di garantire che le lavorazioni non vengano trasferite all'estero, anche perché in base alle norme nazionali e comunitarie il "rifiuto speciale", come è qualificato il relitto, va demolito nel luogo indicato dalla Regione interessata, più vicino al luogo del naufragio, ovviamente in un porto adatto a effettuare i lavori di demolizione. Quindi per la Camera nessuna competizione ma rispetto delle regole.

A cura di Chiara Campanella

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

Associato a Confcooperative, attraverso le 50 cooperative consorziate, opera su tutto il territorio nazionale con oltre 4000 addetti.



Oltre ai tradizionali servizi del Facility Management (pulizia e sanificazione, logistica, gestione del verde, guardiania, facchinaggio, etc), CNCP si distingue sul mercato per il know-how acquisito nell'erogazione di servizi per l'indotto ferroviario.

Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

UNI EN ISO 9001 **Qualità**
UNI EN ISO 14001 **Ambiente**
BS OHSAS 18001 **Sicurezza**
SA 8000 **Etica**

Soc. Coop. **Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi**
della rete ferroviaria italiana

Tel. 06.85 57 832 – **Fax** 06.85 40 292 **E-mail:** segreteria@cncp.net
Via Salaria, 89 Roma (00198)



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

www.inat.it

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

- € 30,00 Indennizzo per ogni giorno di infortunio
- € 105.000,00 Indennizzo per invalidità permanente
- € 105.000,00 Capitale per morte
- € 25.000,00 Massimale per invalidità permanente (≥60%) a seguito di infarto o ictus
- € 7.500,00 Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a seguito di infortunio
- € 12.500,00 Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%
- € 20.000,00 Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
- € 4.000,00 Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
- € 36,00 Premio assicurativo mensile

FAMILIARE

- € 105.000,00 Indennizzo per invalidità permanente
- € 105.000,00 Capitale per morte
- € 30,00 Indennizzo per ogni giorno di ricovero a seguito di infortunio
- € 28,00 Indennizzo per ogni giorno di applicazione di apparato di contenzione per fratture a seguito di infortunio
- € 12.500,00 Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%
- € 20.000,00 Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
- € 4.000,00 Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
- € 27,00 Premio assicurativo mensile

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESSE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

- Salvaguardia piani di investimento INA
- Maggiorazioni capitale Invalidità Permanente:
50%-100% - 100%-200%
- Maggiorazioni capitale Morte:
1,5 volte il capitale se coniugato/a o convivente (more uxorio),
2 volte se ha figli o minori o permanentemente inabili al lavoro.

inat



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma
Tel. 06.51574.1 • Fax 06.5137841 • F.S. 970.85105 • info@inat.it



NUOVA

Polizza Incendio e Furto Abitazione:

protegge il tuo patrimonio
dai piccoli e grandi incidenti della vita.

RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • info@inat.it

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

DIPENDENTE

- € 105,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto non comportanti intervento chirurgico
- € 126,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico elevato ad € 140,00 per ricoveri effettuati per grandi interventi chirurgici
- € 52,50 Indennità per convalescenza post ricovero
- € 52,50 Indennità per terapie ambulatoriali - chemioterapie - dialisi ambulatoriali
- € 1.200,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
- € 800,00 Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
- € 1.000,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche rese necessarie da infortunio indipendentemente dal ricovero
- € 500,00 Massimale annuo di rimborso per trasporto sanitario per ricovero con intervento chirurgico, elevato ad € 1.000,00 se l'intervento chirurgico deve avvenire all'estero
- € 25,00 Premio mensile

FAMILIARE

La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato

- € 22,50 Premio assicurativo mensile

POLIZZE CONVENZIONE:

- POLIZZA INIDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA AL SERVIZIO PER MALATTIA O INFORTUNIO
- POLIZZA CONVENZIONE PENSIONATI
- POLIZZE VITA E PREVIDENZIALI

Per quanto riguarda le "Condizioni particolari delle prestazioni" e la "Norma di applicazione", si rinvia alle condizioni di assicurazione che regolano ogni singola polizza.