



**DIMENSIONE
TRASPORTI**
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

presidenza@dimensionetrasporti.it
www.dimensionetrasporti.it

+39 06 4428.6532

Luglio 2010

NUOVO CENTRO STUDI DI FIT-CISL INTITOLATA A SANTE BIANCHINI LA SALA CONFERENZE

La Redazione

*Dimensione Trasporti ha apprezzato e condiviso la decisione della Segreteria Nazionale di FIT-CISL di dedicare al nostro compianto **Presidente Sante Bianchini** la sala riunioni del centro studi recentemente inaugurato nella storica sede rinnovata di via degli Alamari 20 in Roma.*

Via degli Alamari è stata per anni la sede nazionale del SAUFI, Sindacato ferroviari, che ha annoverato, fra i suoi segretari generali, Sante Bianchini.

Sante Bianchini, oltre che dirigente sindacale del settore ferroviari, è stato segretario confede-

rale CISL, Vice presidente del CNEL ed ha continuato a profondere il suo impegno ed il suo entusiasmo nella attività sociale con costanza e dedizione fino agli ultimi giorni della sua esistenza.

Il riconoscimento formale da parte del Sindacato delle qualità e dei valori di uno dei suoi figli va a merito della attuale Dirigenza della FIT-CISL che, fra l'altro, ha dotato l'organizzazione di una struttura, quale è il nuovo Centro Studi, che si pone nella continuità del grande valore che la CISL ha da sempre assegnato alla attività formativa ed all'apporto

tecnico degli studiosi vicini al mondo del lavoro per la determinazione delle scelte politiche dirette alla tutela dei lavoratori.

Alla inaugurazione del 23 giugno scorso era presente la Segreteria Confederale.

Hanno partecipato dirigenti nazionali e periferici della FIT-CISL, oltre a numerosi ex dirigenti sindacali che hanno condiviso con Sante Bianchini attività vicine e lontane.

E' stata apprezzata la presenza alla cerimonia di Mauro Moretti che ha portato il suo personale saluto ed augurio di buon lavoro.

RINNOVO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DEL GRUPPO FS

A. Castellucci

Apprendiamo che Mauro Moretti è stato confermato AD del Gruppo FS: gli rivolgiamo i nostri più sinceri auguri di buon lavoro.

Ci meraviglia però che il Prof. Innocenzo Cipolletta non sia stato riconfermato alla Presidenza.

Può sembrare strano che DT, che non sempre è stata tenera nei loro confronti, debba oggi assumerne la difesa. Lo facciamo ritenendo di essere nel giusto perché siamo convinti che sarebbe stato opportuno assicurare al Gruppo una continuità di gestione tenendo nella giusta considerazione che, nonostante il periodo di grave crisi, sono riusciti a rispettare i programmi prefissati avendo FS realizzato due obiettivi di rilevanza particolare: il risanamento della gestione economica e l'avvio concreto dell'alta velocità la cui realizzazione ristagnava da anni.

Siamo convinti che la "coppia"

Moretti-Cipolletta, sotto questo aspetto, ha ben operato.

Mauro Moretti è ingegnere proveniente dalla dirigenza FS e ben conosce la struttura, Innocenzo Cipolletta è professore di economia, dirigente industriale con vasta esperienza nel mondo produttivo. Due professionalità complementari e perciò utili nella complessa attività dei trasporti.

L'azionista "Tesoro" ed il Ministero di indirizzo e controllo "Trasporti" avrebbero dovuto preoccuparsi innanzitutto di assicurare la continuità di gestione in vista dei grossi impegni che graveranno su FS a seguito delle liberalizzazioni e dell'avvio della concorrenza: invece no.

Cipolletta è stato sostituito da Lamberto Cardia, personaggio per 13 anni in Consob, sotto la cui dirigenza, molto criticata, si sono verificati i tristi casi Parmalat, Cirio,

bond argentini ecc.

Non sembra che Cardia abbia requisiti professionali appropriati: in precedenza è stato impegnato in Uffici di Gabinetto di svariati Ministeri ed è stato Sottosegretario sotto il Governo Dini.

Ci sembra, del resto, inopportuno e difficile che sia possibile un riciclaggio a 77 anni. Il caso rappresenta unicamente un esempio concreto di allungamento dell'età pensionabile e di ricambio generazionale con persone giuste al posto giusto. Del resto abbiamo anche Ministri senza funzioni.

Trova ancora una volta conferma il nostro convincimento che per chi ci governa, ferrovie e trasporti non sono problemi prioritari. Quel che conta è avere gli uomini giusti al posto giusto.

A PROPOSITO DI "CHE SUCCEDDE IN FS?"

Riceviamo e volentieri pubblichiamo la nota pervenutaci dal collega G. FONTANA

Alla Redazione di DT

Cari amici, il vostro pezzo su "Che succede in FS" ha riportato alla mia memoria le lunghe e faticose battaglie combattute da molti di noi nei sindacati di provenienza e poi nella FENDIT per affermare che i dirigenti delle FS non erano ferri vecchi da buttare e che la loro esperienza, specie se accompagnata da volontà e capacità innovative, poteva essere indispensabile per traghettare le Ferrovie dalla palude del settore pubblico burocratico verso le sfide di una moderna impresa industriale e commerciale, che accetta e vince la competizione sul mercato senza bisogno di "aiutino" assistenziali e/o consociativi.

Capisco perché la scelta di un ferroviere, pur ritenuto atipico da chi ritiene tali solo quelli dell'esercizio e dei servizi tecnici, ma non del settore "carica accumulatori" abbia

fatto gioire i sindacati, che si sono forse illusi di poter godere di una maggiore considerazione diciamo pure "corporativa". Ma l'uomo, proprio perché investito dei compiti che, durante il dibattito preparatorio della legge 210/85, indicammo nei documenti finali della Assise unitaria FILT-FIT-UILTRASPORT e con la FISAFS e considerato anche il suo carattere non potrebbe comportarsi diversamente.

Solo chi non conosce la storia e le persone si può meravigliare.

Sarebbe piuttosto da chiedere perché a suo tempo si oppose senza successo alla costituzione del 0° livello professionale ed ora ne istituisce un 10° mortificando quelli che hanno superato brillantemente anche due assessment per l'accesso alla dirigenza.

La conclusione del mio ragionamento è che non bisogna auspicare

per i sindacati un ruolo di fiancheggiatori dell'attuale dirigenza in quanto ferroviaria e una posizione di preconcepita opposizione ai concorrenti su rotaia magari con qualche fantasia nelle forme di lotta a ciò dedicate; ma di rimanere nel solco della autonomia e curare relazioni industriali con tutti i soggetti interessati, valutandone volta a volta la correttezza e la rispondenza, pur nella reciproca indipendenza, agli interessi dei lavoratori che si rappresentano.

In questo quadro, proprio perché la dirigenza "ferroviaria" si deve "sferroviarizzare", come spesso ha già fatto, è legittimo attendersi articoli e comportamenti conseguenti all'editoriale della VOCE DEI FERROVIARI, che è il modo migliore per opporsi domani ai concorrenti senza che il sindacato venga accusato di corporativismo consociativo.

Giuseppe FONTANA

LA MANOVRA ECONOMICA IN ELABORAZIONE EFFETTI SU PENSIONI, REVERSIBILITÀ E PREVIDENZA

A. Castellucci

Fino a qualche mese fa il Presidente del Consiglio proclamava che l'Italia aveva i conti a posto e che non c'era bisogno di provvedimenti correttivi eccezionali per la nostra economia.

Oggi si scopre che la manovra è necessaria, che tutti dobbiamo prepararci a fare dei sacrifici non esclusi, ovviamente, quelli che i sacrifici già li fanno da sempre. E fra questi in primo luogo i pensionati.

Ci torna alla memoria un convegno organizzato a Roma il 23 febbraio scorso da MANAGER ITALIA (Organizzazione sindacale dirigenti, quadri e professional del terziario), CONFEDI

(Confederazione dirigenti pubblici) e FEDERSPEV (Federazione nazionale sanitari pensionati e vedove) tendente a rafforzare le iniziative già da tempo intraprese per recuperare la forte erosione delle pensioni e la modifica della attuale normativa previdenziale.

Nel nuovo contesto di crisi dichiarata gli argomenti e le proposte emerse in quel convegno appaiono anacronistiche. Vanno peraltro richiamate alla nostra attenzione per-

ché permane lo stato di disagio a causa soprattutto del permanere di una situazione in cui lo sviluppo del Paese è condizionato dalla evasione fiscale e dalla corruzione. Mali che si combattono con più decise scelte politiche e non il solito ricorso ai sacrifici delle categorie economicamente più deboli.

Permangono attuali i temi trattati in quel Convegno, di cui riportiamo gli aspetti più significativi sintetizzando punti essenziali dibattuti e condivisi dagli esperti intervenuti:

- Totale perequazione a salvaguardia delle pensioni il cui potere d'acquisto + stato fortemente eroso negli ultimi anni. L'attuale meccanismo prevede il 100% di perequazione per le pensioni fino a 5 volte il trattamento minimo ed il 75% per gli importi superiori. Viene proposto di innalzare gradualmente il tetto a 8 volte il minimo INPS;
- Recupero dell'azzeramento della perequazione del 2008. Si è in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale sulla eccezione di costituzionalità

mossa dal Tribunale di Vicenza su ricorso presentato da alcuni dirigenti. In merito è stata comunque presentata una proposta di legge (AC 2657)

- Revisione della normativa sulla reversibilità che limita attualmente al 60% le spettanze al coniuge superstite con forti decurtazioni ulteriori in caso di reddito più alto;
- Ammissione alla prosecuzione volontaria dei versamenti contributivi ai fini del raggiungimento del diritto a pensione. Giace in Parlamento un progetto in tal senso;
- Sono state avanzate anche proposte sull'aumento della produttività del lavoro attraverso incentivi mirati ed una maggiore partecipazione del lavoratori alla vita dell'impresa ed è stata perorata la richiesta di un maggiore impegno per combattere l'evasione fiscale e la corruzione.

Particolare interesse ha suscitato il progetto di legge di riforma del sistema previdenziale presentato alla Camera dall'On. Cazzola (Pdl) ed

al Senato dall'On. Treu.
Il progetto prevede un sistema pensionistico legato alla fiscalità gene-

rale per le prestazioni minime e sul sistema contributivo per la quota aggiuntiva. Inoltre prevede la revisione dei criteri di perequazione

con forme di indicizzazione miste legate al costo della vita e alla retribuzione dei lavoratori in servizio.

CRISI ECONOMICA E TRASPORTO MERCI

La Redazione

Già altre volte abbiamo evidenziato la carenza e la disomogeneità delle informazioni relative ai trasporti. Una recente indagine di Confetra, "Nota congiunturale sul trasporto merci", ce lo conferma.

I dati rilevati anche se provenienti da informazioni ancora incomplete, che il 2009 è stato uno dei peggiori degli ultimi anni, rispetto al 2008.

La domanda di trasporto ha avuto un calo di oltre il 25% sia a livello nazionale che internazionale ed ha interessato tutti i modi di trasporto.

L'indagine, risente della diversità delle rilevazioni e di conseguenza contiene grandezze spesso stimate e di difficile comparazione. Ad esempio, il traffico ferroviario è espresso in tonnellate per km.; quello autostradale in veicoli per Km; il traffico aereo in Tonnellate, parte

del trasporto marittimo in numero di containers e quelli trattati da Confetra in numero di spedizioni.

Desta un po' di meraviglia la mancanza dei dati ferroviari nonostante la fonte sia pressoché unica.

Per quanto riguarda la strada i trasporti nazionali a carico completo hanno subito un calo del 25%; a livello internazionale la flessione maggiore si è avuta nel trasporto ferroviario che ha fatto registrare una flessione di circa il 30%

L'analisi dei traffici per aree geografiche mostra una contrazione generalizzata e pressoché uniforme Giappone -25%; Asia -20%; Ue -17%.

Per dare un'idea più precisa della contrazione a livello europeo si riportano i dati AISCAT (Società concessionarie autostradali) relati-

vi al periodo gennaio-novembre 2009 relativi ai valichi alpini attraverso cui si realizza il 70% degli scambi: Gran S.Bernardo -19%; Fregjus -17%; Monte Bianco -12%; Brennero -11%. La situazione, secondo gli analisti, dovrebbe migliorare nel corso dell'anno, ma i fatti recenti, crisi Grecia e sue ripercussioni, manovra economica ecc. lasciano forti dubbi.

E' confermata ancora una volta l'alta percentuale del traffico italiano che viaggia su strada. Si tratta del 90%, quasi tutto trasportato da imprese, a conduzione individuale. Si tratta di circa 150.000 piccole imprese alle quali, nonostante gli incentivi vari non è stato fino ad oggi possibile dare un assetto categoriale soddisfacente.

GRANDI STAZIONI E SERVIZI AI VIAGGIATORI

U. Surace

Più di una volta abbiamo richiamato all'attenzione di chi, bontà sua, ci legge la graduale trasformazione delle stazioni ferroviarie italiane in Centri Commerciali.

Nulla di male, si badi bene. Lungi da noi un atteggiamento men che lusinghiero sulla trasformazione in atto delle nostre Grandi Stazioni: In fondo ci stiamo arrivando ben ultimi fra le più avanzate nazioni europee.

La questione che si pone è dove si trova il confine fra l'organizzazione dell'offerta commerciale e l'offerta di servizi ai passeggeri. E la questione si renderà ancor più interessante nella fase di perfezionamento del processo di liberalizzazione del servizio ferroviario quando le imprese (non solo Trenitalia) dovranno, tutte, essere poste nelle condizioni di vendere il proprio servizio e quindi di avere la necessaria visibilità.

Chi bazzica nelle stazioni per motivi di lavoro assiste ogni giorno al degrado generale dell'ambiente anche dal punto di vista della difesa

del decoro architettonico loro assegnato dai progettisti. Troppi stands che nascono e muoiono; molto rumore per l'alto volume in cui sono impostati i numerosissimi monitors che vomitano pubblicità in continuazione disturbando gli stessi annunci sonori dedicati al servizio. Annunci sonori che continuano a rivolgersi ai "clienti" e non ai "viaggiatori" tralasciando di prepararsi a distinguere la funzione del gestore della RETE dalla funzione dell'impresa ferroviaria.

Il tutto con buona pace del Dr. Fabretti che si perita giustamente di richiamare i passeggeri che protestano a distinguere anche in ferrovia come nel trasporto aereo la funzione delle imprese aeronautiche dalla funzione del gestore dell'aeroporto..

Sono pochi o inesistenti i punti di ritrovo e di sosta per i viaggiatori ed i servizi ad essi dedicati. Quali, ad esempio, il deposito bagagli, che spesso sono ubicati lontano dai punti di maggiore frequentazione delle persone in transito, in arrivo

o in partenza.

Le testimonianze che provengono dalle lettere ai quotidiani ne sono chiara testimonianza. L'ultima in ordine di tempo la lettera a La Repubblica di una viaggiatrice che trova chiuso il deposito bagagli alle ore 16,00 nella stazione di Messina, è costretta a servirsi di un deposito bagagli di una società di autolinee private e si domanda se le stazioni ferroviarie che espongono intimo, telefonia e abbigliamento saranno in grado di esporre anche i servizi ai viaggiatori.

Insomma, non sembra che ci si stia preparando con razionalità e correttezza alla nuova realtà che è ormai alle porte.

Ovviamente, ognuno resiste come può ed il Gruppo FS fa la sua parte.

Duole che l'autorità politica competente ad assicurare il libero accesso alla rete e la parità di trattamento, è assente o forse proprio non sa e non è in grado di svolgere il proprio ruolo.

L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI LOCALI NELLA REGIONE PIEMONTE

Prime esperienze di liberalizzazione del servizio ferroviario locale. Il caso Piemonte: Resistenze, contrasti, incomprensioni, ritardi culturali e prezzi elettorali.

Come è noto, il conferimento alle regioni delle competenze in materia di servizi pubblici locali e l'avvio del processo in corso di progressiva liberalizzazione del settore presenta, come era inevitabile, notevoli difficoltà.

Si tratta di un tema che caratterizza il confronto con amministratori di città e regioni e caratterizza i processi in corso tendenti a verificare quale nuova cultura della mobilità sia possibile instaurare in materia di politica dei trasporti e di scelte operative coerenti.

La Giunta regionale del Piemonte, a pochi mesi dalla fine del suo mandato ha dato avvio alla liberalizzazione del servizio ferroviario regionale suddividendo la rete in lotti:

- Piemonte Nord-orientale : Prov. di NO-VC-BL e VCO;
- Piemonte Sud-Orientale: Prov. di AL e AT;
- Collegamento Torino - Milano: come servizio interpolare.

L'iniziativa prese avvio a seguito della rottura delle trattative per il rinnovo del contratto di servizio con FS. Rottura preceduta, e forse provocata da una lunga polemica tra la Presidente Bresso e l'AD del Gruppo FS, il quale, fra l'altro, aveva pronosticato una gara deserta ed anticipato la sicura non partecipazione di Trenitalia..

Sono stati messi a gara i servizi per

un valore complessivo di €105.000.000 affidando le relative procedure ad una Società per Azioni "di committenza regionale".

Era nelle migliori intenzioni della Giunta la scelta di introdurre elementi di concorrenza sulla rete FS per realizzare il miglioramento dei servizi ai pendolari: quasi fosse automatica quanto certa la formula magica risolutiva attraverso l'appalto a soggetti diversi, rompendo l'unità trasportistica di riferimento e sottovalutando le controindicazioni derivanti da soggetti contrattuali e società diverse e diversamente organizzate.

Le gare hanno avuto regolare svolgimento e, malgrado le previsioni di FS, è finita che dopo il ritiro delle società delle ferrovie federali svizzere, i servizi sono stati assegnati a tre società: TLN (Soc. di FS e FNM), ARRIVA (ramo italiano di una multinazionale inglese), VEOLIA (Colosso francese già presente in 28 paesi).

I vincitori avranno tempo tre anni per dotarsi dell'organizzazione necessaria e del materiale rotabile.

Dall'opinione pubblica e dai pendolari la scelta della Regione è stata accolta con perplessità, anche se con la velleitaria speranza che... *peggio di così!*

Dai ferrovieri, ovviamente, con contestazioni dure, contrapposizione frontale ed elettorale.

E il Sindacato? A parere di chi scrive, ha assistito alla partita prevalentemente dagli spalti, sottovalutando la forza degli avversari interni ed esterni e quando ha pensato di scendere in campo, scene da ultras ma a risultato acquisito per recuperare la palla con cui avevano giocato.... gli altri. Conquistarono la **clausola sociale**, ossia... la *consolazione degli afflitti*.

I sindacati avrebbero dovuto, a mio parere, uscire dal guscio ferroviario sempre più angusto e cercare alleanze più chiare con i pendolari, che sono poi la vera ragione commerciale del servizio perché insieme ad essi si trovano a dover affrontare quotidianamente il servizio, anzi il disservizio, smarcandosi dalle responsabilità e trovando il coraggio di denunciare le cause oggettive e soggettive del disservizio suggerendo anche qualche rimedio.

Occorre prendere atto che, se il livello regionale, di competenza naturale della Federazione, è risultato insufficiente in termini di capacità e forza contrattuale, il livello nazionale è parso aver scelto l'Aventino non assumendo il ruolo guida che gli compete, di ausilio contrattuale alla struttura sindacale regionale.

Salvatore Volpe

E' GIUNTA L'ORA DI TIRRENIA

La Redazione

La situazione debitoria di Tirrenia è ormai particolarmente critica. La situazione è ormai insostenibile.

Ovviamente, quando ormai non si può più andare avanti, il Governo interviene con un decreto legge di sostegno finanziario "finalizzato ad assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo con le isole nel periodo di intenso traffico estivo nelle more del completamento delle procedure di dismissione della Tirrenia"

Di fronte alla necessità di risol-

vere situazioni finanziarie drammatiche e note da tempo, si procede con gli interventi d'urgenza, rimandandone la soluzione che invece ha bisogno delle necessaria chiarezza di intenti dello Stato e del Mercato.

Un nuovo problema per i lavoratori e per i sindacati che ne devono difendere gli interessi, anche perché l'Unione Europea non è più disponibile ad attendere ulteriormente i provvedimenti di dismissione della flotta di Stato

Il termine ultimo per concludere l'operazione di privatizzazione è

fissata al 15 settembre. Data ormai prossima non più rinviabile. Sarà interessante seguire gli sviluppi della situazione se non altro per verificare se ci ritroveremo di fronte ad una soluzione alla ALITALIA.

Dispiacerebbe, fra l'altro, dover assistere ancora una volta ad atteggiamenti sindacali su posizioni diverse contrastanti.