



L'editoriale

La società cambia, le aziende si evolvono.

Ed il Sindacato?

Il mondo dei trasporti muta

Il fatto non ha avuto grande risonanza, forse perché parliamo di una Regione sostanzialmente piccola. 13esima come superficie con i suoi 10.763 km quadrati, con il solo 2,2% della popolazione italiana residente, l'Abruzzo è erroneamente considerata una Regione "minore" del Paese anche se si fregia del Pil pro capite più elevato dell'Italia Meridionale e insulare, risultando dal punto di vista economico la Regione più ricca del Meridione.

Ma cosa è successo nel mondo dei trasporti abruzzese? È successo che il 9 dicembre scorso la Giunta Regionale ha approvato la Legge che riordina le partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale, spianando la strada all'istituzione dell'Azienda Unica di Trasporto Pubblico in Abruzzo. Il successivo giorno 29 i consigli di amministrazione di ARPA, GTM e SANGRITANA hanno deliberato la fusione delle tre Società e la nascita dell'Azienda unica di Trasporto Pubblico Locale g o m m a - ferro.



SANGRITANA



gestione
trasporti
metropolitani

Un po' più di rumors l'ha creata la querelle sul "finanziamento pubblico del trasporto merci", il Contratto di servizio 2009-2014 con cui il Ministero dei Trasporti (insieme a quello delle Finanze) ha affidato a Trenitalia Cargo i servizi di trasporto ferroviario merci di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico. Si tratta dei traffici da e per il centro-sud del Paese che con il sostegno pubblico hanno fruttato a Trenitalia oltre 600 milioni di € nel quinquennio ed un contenzioso promosso dalle Imprese ferroviarie private, in Italia (al Tar del Lazio) ed a Bruxelles. A tagliare la testa al toro (ed all'indagine della Commissione Europea) ci ha pensato la Legge di Stabilità 2015 che non ha rinnovato il Contratto e attribuito le risorse (ridotte a 100 mln. di €) al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale - RFI - che le riconoscerà alle Imprese ferroviarie merci a titolo di riduzione del canone di accesso e traghettamento.

Sembra non esservi alcun nesso tra i due fatti, ma la realtà ci dice invece che il mercato dei trasporti sta lentamente

continua a pag. 3

SOMMARIO

Pag. 1

Il mondo dei trasporti muta

Privatizzazione FSI

Je suis Charlie

Pag. 2

L'isolamento dell'isola

Pag. 3

Indiscreto

Segreteria Regionale S.A.P.S. Sardegna

Pag. 4

Linea Diretta e ... inDiretta

Pag. 5

Liguria - Attività antievasione

Pag. 6

Riforma del TPL - L'OR.S.A. scende in piazza



Si "allunga il brodo", ma il sapore di privatizzazione resta forte

Se l'Ing. Moretti si era fermato al 2017 l'attuale A.D. del Gruppo FSI si è spinto oltre: siamo al 2020! A dire il vero l'Ing. Michele Elia ha le sue buone ragioni per aggiornare il piano del suo predecessore.

La voglia "governativa" di far cassa partendo proprio da FSI (e da Poste Italiane), le stringenti necessità di ridurre i finanziamenti da Stato verso i servizi pubblici (più avanti avrete di che sbizzarrirvi in fatto di Trasporto Pubblico Locale) stanno producendo i primi preoccupanti impatti sul bilancio del Gruppo, a partire da RFI. Infatti, le decisioni del Governo prima - ottobre 2013: meno 15% le tariffe di pedaggio per l'Alta Velocità - e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti poi - novembre 2014: un altro 37% di sconto - segnalano un significativo decremento degli introiti per la Società che gestisce l'infrastruttura, oltretutto soggetta anche ad un aumento di costi legati allo sconto dell'energia elettrica per trazione cui al DL 91/2014.

Infine, il trasferimento della rete elettrica, se produrrà (si dice) un introito vicino al miliardo di €, vedrà contemporaneamente ridursi i trasferimenti da Stato per i nuovi investimenti nella rete ferroviaria.

In Trenitalia la situazione non è certamente migliore: se è pur vero che anch'essa beneficerà degli sconti sull'AV, le resta il nodo della Divisione Cargo "depauperata" del Contratto di Servizio Universale Merci scaduto al 31/12/2014 (vedi l'editoriale a fianco).

Nel trasporto locale le imminenti gare per l'assegnazione del servizio in molte Regioni imporranno ulteriori investimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile, una delle pre-condizioni poste da quasi tutti i bandi.

A chiudere il cerchio il DL n. 192 del 31/12/2014 cd. «mille proroghe 2015» che impone al Gruppo FS Italiane l'esborso di un contributo finanziario pari a 100 M € nel 2015.

Dentro questo scenario si innesta la privatizzazione (parziale per ora...) con la messa a mercato di circa il 40% del Gruppo, ma molte sono le spinte dentro e fuori il Governo per la vendita della parte più remunerativa del servizio, cioè l'AV. Nell'incontro con le OO.SS. del 12 febbraio le rassicurazioni dell'A.D. sull'unicità dell'Azienda non sgombrano le ombre su un possibile spezzatino della più importante Azienda di trasporto del Paese, unico esempio in Europa di Incumbent in via di privatizzazione. Basterebbe questo per approcciare il tema della privatizzazione con la massima cautela ed una buona dose di scetticismo: viviamo in un Paese dove le 2 più importanti Aziende pubbliche, dopo un ventennio di riorganizzazioni, di sacrifici e di tagli all'occupazione hanno finalmente risanato i loro bilanci, creano valore

e profitti, assumono una statura europea in grado di competere nel mercato continentale.

E questo Governo che fa? Pensa bene di venderle per fare cassa nel breve periodo e con ogni probabilità lasciare che il Paese venga colonizzato nel giro di qualche anno dagli Incumbent ferroviari delle altre Nazioni Europee.

Una prospettiva reale che il Sindacato può scongiurare solo mettendo in campo, in maniera unitaria e non certo con le divisioni attuali, una risposta forte perché sia garantita l'unicità dell'Impresa, la sua capacità di competere, ma soprattutto la socialità del servizio pubblico di trasporto nel nostro Paese.

La mobilità dei cittadini, costituzionalmente garantita, è per il Sindacato Autonomo un diritto indisponibile ad essere mercificato.

La Redazione

*In punta
di
penna....*

Guardando la parte destra dell'intestazione del nostro giornale non trovate il solito riquadro, ma la scritta che ha campeggiato per le strade di Parigi a ricordo dei massacri al Charlie Ebdò ed al supermarket ebraico.

È il nostro segno di solidarietà verso le vittime di un attentato vile, che mina i principi di una Società che noi chiamiamo "civile" perché convive con la sua poliedricità, "democratica" perché accetta le diversità, "libera" perché aberra tutte le prevaricazioni culturali, sociali, religiose.

Noi non condividiamo molte delle dissacranti vignette che campeggiano su CH, ma le combattiamo in punta di penna. Chi ha posto la fine a tanti liberi vignettisti del giornale satirico non ha vendicato Allah o Maometto, ha trasformato un giornale francese da 50-60 mila copie giorno in un moloch giornalistico da milioni di copie nel mondo.

Con il chiaro obiettivo di trascinarci in una guerra di religioni a colpi di sgomento, rabbia, rancore per atti così barbari e - questi sì - lontani anni luce da una parvenza di civiltà. Esportare il loro odio perché diventi bipartisan.

Un obiettivo oscurantista che va sconfitto con la forza del dialogo ed il Sindacato dovrà fare in pieno la sua parte, nei luoghi di lavoro e nelle piazze.

"Nous sommes Charlie"

L'isolamento dell'isola

Lo stretto braccio di mare tra il continente e la Sicilia ha sempre rappresentato un ostacolo al libero scambio di persone e merci ma, allo stesso tempo, la sua brevità ha invogliato tanti ad attraversarlo. Con l'Unità d'Italia iniziò il programma di costruzioni ferroviarie in Sicilia e Calabria, si veniva a configurare così una grande possibilità di sviluppo dei trasporti di passeggeri, ma soprattutto di merci, tuttavia resa difficoltosa dalla necessità di caricare e scaricare le merci dirette al nord, imbarcandole a Messina e sbarcandole a Reggio Calabria. Un Regio Decreto del novembre 1893 rilasciò la Concessione per la navigazione a vapore attraverso lo Stretto alla

Società per le Strade Ferrate della Sicilia con l'obbligo, per questa, di effettuare due corse giornaliere di traghetto tra Messina e Reggio Calabria. Nel 1905 lo Stato riscattò le ferrovie della penisola, mentre per la Sicilia questo avvenne l'anno dopo. Nello stesso anno entrò in funzione l'invasatura "1" di Villa San Giovanni permettendo l'avvio del traghettamento di carri, da inoltrare direttamente sulla nuova linea Tirrenica. L'inizio della gestione di Stato coincise

con la nascita dell'Ispettorato della Navigazione con sede a Messina Marittima che dipendeva direttamente dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato. Gli anni settanta rappresentarono il periodo migliore del servizio dei treni a lunga percorrenza e della navigazione ferroviaria sullo stretto di Messina con un naviglio d'eccellenza e servizi a bordo di buon livello qualitativo. La storia dimostra che le ferrovie in Sicilia nacquero con il concetto di **continuità territoriale** (oggi servizio universale) fra l'isola e il continente. Il "capolinea" di merci e persone a Messina rappresentava un ostacolo al progresso e al libero scambio, pertanto, lo Stato Italiano impegnò le risorse necessarie per garantire pari opportunità all'isola realizzando di fatto la continuità territoriale ferroviaria con i treni diretti al nord ed i binari galleggianti delle navi traghetto. Gli anni ottanta videro tuttavia l'inizio della parabola discendente: il cambiamento delle prospettive politico-economiche nazionali che puntarono al contenimento dei costi dell'azienda ferroviaria di Stato mise in moto il progressivo deterioramento della qualità e poi, anche, della quantità dei servizi erogati. Il tutto unito alla sempre maggiore aggressività del traghettamento privato avvantaggiato, non solo dalla mancanza di vincoli burocratici, ma dalla stessa segnaletica stradale urbana e autostradale che indirizzava i veicoli direttamente agli approdi privati. Ciò determinò un sempre maggiore spostamento del trasporto merci su gomma pesante che insieme ad autoveicoli e passeggeri furono incentivati ad attraversare lo Stretto con la flotta privata, oggi Caronte&Tourist. Nonostante le lotte dei ferrovieri e le proteste dell'utenza, relegata ad un trasporto ferroviario di infima qualità, l'involuzione delle ferrovie siciliane e del diritto alla continuità territoriale non si è mai arrestato e oggi tocca il punto più basso della storia del trasporto ferroviario con soli 5 treni a lunga percorrenza e due navi a 4 binari nella rotta Messina - Villa S.G.

A lanciare l'ultimo allarme è stato il sindacato OR.S.A. Sicilia con un comunicato del 30/12/2014: **"notizie ufficiose, provenienti da fonti autorevoli, annunciano la fine del servizio universale con treni a lunga percorrenza e la soppressione delle navi a 4 binari, l'operazione sarebbe finalizzata al taglio definitivo delle sovvenzioni statali per il traghettamento dei treni da e per la Sicilia"**.

La denuncia dell'OR.S.A. trova conferma nelle dichiarazioni dell'Assessore Regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pizzo, nei recenti tagli di produzione posti in essere da RFI nel comparto traghettamento treni e negli annunci della politica nazionale che insieme ad F.S. parlano di **"ri-funzionalizzazione"** della continuità territoriale. In realtà dietro i progetti di presunto **"ammodernamento"** si cela l'ennesima operazione al risparmio sulla pelle dei siciliani che dovranno rinunciare

presto alla continuità dei binari e attraversare lo stretto, bagaglio alla mano, da semplici pedoni. Come in epoca borbonica!

Ovviamente si cerca in tutti i modi di mitigare il regresso di civiltà con l'effetto annuncio. La Regione Siciliana, paradossalmente complice del progetto di dismissione, insieme ad F.S. propaganda a tamburo battente l'arrivo dell'alta velocità all'interno dell'isola, ma non dice che ancora non esiste un contratto di servizio e il prezzo da pagare sarà la rinuncia definitiva alla continuità ferroviaria con il continente. Il Governo

Renzi si fregia del merito di aver sovvenzionato con trenta milioni per tre anni il servizio di traghettamento veloce (ex metromare) dedicato ai pendolari. La presenta come sovvenzione ex novo, ma in realtà risale al 2011 e tutti i Governi hanno confermato l'atto dovuto a non discriminare i pendolari che ogni giorno hanno la necessità di raggiungere la sponda opposta. Il progetto a medio termine è più articolato di quanto lascia trasparire, il Governo: il ri-finanziamento dei mezzi veloci è, infatti, finalizzato a trasformare il principio di continuità territoriale. Una volta soppressa la continuità territoriale **"sui binari"**, i viaggiatori faranno capolinea a

Messina e Villa S.G. per attraversare lo Stretto da semplici pedoni. Con il rinnovato impegno di trenta milioni per tre anni (dieci milioni all'anno) **il ministro Lupi punta a risparmiare la sovvenzione di 47 milioni annui necessari per garantire i cinquantenni treni a lunga percorrenza e le navi utilizzate per il traghettamento su rotaia. Intanto ci si consola con la promessa dell'alta velocità regionale...**

L'abolizione **"autoritaria"** del diritto alla continuità territoriale dei siciliani si sta rendendo concreta, Il Governo insiste nella strada dell'austerità, infliggendo colpi mortali ai servizi essenziali ed a pagarne lo scotto immediato è sempre il meridione, con particolare accanimento verso la Sicilia. Ancora una volta l'isola sarà estromessa dai programmi di sviluppo del trasporto nazionale ed oltre ai disagi per l'utenza ferroviaria si prefigura il totale trasferimento del trasporto merci dalla rotaia al gommato. La scomparsa dei traghetti ferroviari di fatto escluderebbe la Sicilia anche dalle sovvenzioni previste nella Legge di Stabilità per il trasporto merci su rotaia che al punto 294 prevede **"...lo stanziamento di 100 milioni di euro attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci..."**.

I nefasti progetti di F.S. e Governo mettono a rischio un migliaio posti di lavoro se si considera che nel servizio essenziale da sopprimere sono coinvolti: **500 ferrovieri marittimi, 180 addetti alla manovra di Messina e Villa S.G., 50 ferrovieri impiegati da Trenitalia, 200 addetti alla manutenzione e officine e circa 100 lavoratori dell'indotto.**



L'affollata assemblea dei ferrovieri a Messina

Il fronte sindacale siciliano si è compattato organizzando un'assemblea unitaria rivolta a cittadini e lavoratori che pagheranno l'ennesimo scotto di una crisi che altri hanno creato. L'evento svoltosi a Messina il 23 gennaio 2015 ha fatto registrare una partecipazione senza precedenti della società civile e di ferrovieri provenienti da tutta la Sicilia.

A supporto della vertenza, sempre a Messina, il giorno 13 febbraio si è tenuta una manifestazione aperta a tutti i cittadini che ha ottenuto un successo strepitoso vista anche la partecipazione di altre sigle autonome, studentesche e di qualche presenza confederale all'interno della quale un tappeto di bandiere arancioni ha invaso la città.



I partecipanti alla manifestazione del 13 febbraio

Non solo ferrovieri ma cittadini che non si arrendono all'ingiustizia perpetrata ai danni del popolo Siciliano e Calabrese. No al taglio dei treni a lunga percorrenza, sì all'incremento del collegamento, prospettiva di sviluppo prossimo per gli ITALIANI delle due sponde.

Non possono e non devono isolarsi, non possono far finta di niente e continuare nel loro folle e scellerato progetto. I sindacati hanno presentato alla platea i dettagli della vertenza e alla fine il responso è stato unanime: **venderemo cara la pelle!**

Mariano Massaro

ULTIM'ORA

Vinta la battaglia, tornano i treni!

La foto sotto potremo tornare a scattarla ogni giorno sullo Stretto di Messina. Il merito? Della battaglia solidale di lavoratori e cittadini siciliani e calabresi contro le scellerate ipotesi di tagliare in due il Paese, di negare la continuità territoriale via treno tra "Continente" e Sicilia, di trasformare un viaggio in un continuo sali-scendi tra treno e nave, di ridurre ancor di più il lavoro in un'area già pesantemente segnata dalla disoccupazione.

Finalmente una mobilitazione civile e composta, come quella che ci hanno fatto vedere a Messina i manifestanti al grido **"i ferribotte non si tocca!"** con tante bandiere sventolanti dell'ORSA accanto a studenti, lavoratori, politici siciliani e calabresi, ha prodotto i suoi frutti: in un vertice romano tra l'Amministratore Delegato di FSI, Michele Mario Elia e l'assessore regionale ai Trasporti della Sicilia, Giovanni Pizzo è stata definitivamente scongiurata la cancellazione, dall'estate, dei collegamenti diurni Roma-Sicilia e notturni Milano-Siracusa/Palermo che avrebbe prodotto, oltre ai ricordati disagi, l'esubero di oltre 100 lavoratori e la dismissione di una nave traghetto.

Grazie a tutti coloro che ci hanno creduto!



segue da pag. 1

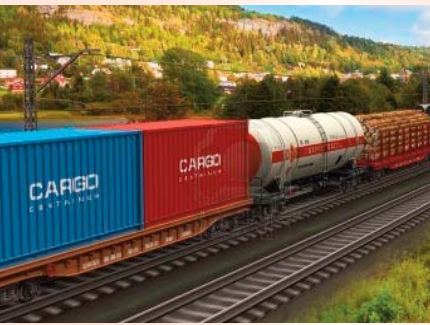
sgretolando le barricate a protezione dei propri confini, industriali e contrattuali.

Il futuro, nemmeno troppo lontano, ci porterà aziende multi vettoriali che risponderanno tout court alle esigenze di mobilità dei cittadini ed altrettanto accelerata sarà la privatizzazione del settore. Nel merco ferroviario, con i recenti provvedimenti legislativi, si incentiva ulteriormente la competizione tra Imprese che già operano con Contratti diversi per lavoratori che svolgono lo stesso lavoro.

Uno scenario nel quale uno dei protagonisti sembra avere perso il passo: parliamo del Sindacato.

Dopo la stagione delle battaglie per il Contratto della Mobilità (durate un quinquennio e che hanno prodotto 4 – seppur stringati – punti a testimonianza di una volontà riformatrice dei Contratti di settore) non ha fatto seguito il necessario percorso di confluenza. Anzi, dal 2010 stiamo assistendo alla reazione di chi quel Contratto non lo voleva, ad iniziare da Asstra ed Anav che ne hanno disdettato la firma accampando l'insostenibilità economica di attestarsi sui livelli del rinnovo contrattuale 2012 dei ferrovieri. Un clamoroso pretesto che ancor oggi sostiene il mancato rinnovo del CCNL Autoferro "fermo con le 4 frecce" dal lontano 2007!

Se la crisi economica ed i sistematici tagli al TPL possono essere una concausa della "moratoria contrattuale" che dura ormai da un settennato, non v'è dubbio che nell'immediato futuro il rischio reale è che la contrattazione nazionale tramonti per fare spazio ai Contratti Aziendali con tutte le deroghe, normative – economiche – occupazionali che ciò implicherà. Contratti per di più "intersettoriali", in un mix



di gomma e ferro che mescolerà professionalità, competenze, orario di lavoro, stipendi.

Diviene, dunque, fondamentale che il Sindacato riprenda l'azione regolatrice con la quale ha prima ipotizzato e poi concretizzato il Contratto della Mobilità, rilanciando il confronto, non solo con le controparti datoriali, ma con lo stesso Governo sempre più propenso alla "deregulation" nel mondo del lavoro (come dimostra il Jobs Act).

Una sfida decisiva per la capacità del Sindacato di rappresentare e di garantire pari tutele ed opportunità ai lavoratori dei trasporti, un settore nevralgico per il Paese ed un servizio essenziale per la collettività. Affermare questo binomio (centralità e socialità) resta l'unica strada per non lasciare al solo mercato di autoregolarsi e di costruirsi le regole della libera concorrenza.

Chi ha percorso questa strada ha penalizzato le tasche dei cittadini (con l'aumento dei biglietti) e peggiorato la qualità del servizio offerto, sino ad arrivare al cuore della logica mercantile: chi più paga più è servito. Purtroppo (per i liberisti dell'ultim'ora) non stiamo parlando di beni voluttuari, ma di uno dei servizi cardini della convivenza civile del Paese.

Al Sindacato il compito di non lasciare la mobilità dei cittadini a Piazza Affari!

Alessandro Trevisan

Anche in Sardegna c'è la

Segreteria S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie



Nel numero di Ottobre 2014 abbiamo inserito l'elenco dei Responsabili Regionali del S.A.P.S.

Per una mera dimenticanza non sono stati inseriti quelli della Sardegna che sono:

Segretario Compartimentale:
Giuseppe STOCCHINO

Segretario Compartimentale Aggiunto
Ida LO FARO

Ce ne scusiamo.



Indiscreto



Assist - Nemmeno a Maradona sarebbe riuscito un assist come quello che la vicenda dei vigili romani e dei macchinisti Atac ha confezionato al nostro premier "simil-sinistra" Matteo Renzi. Per quanto malati, per quanto accudenti per Legge 104, per quanto donatori del sangue, raggiungere l'83,5% di vigili assenti la notte di capodanno è risultato quanto meno sospetto e soprattutto indigesto alla stragrande maggioranza dell'opinione pubblica. Insomma, un succulento "bocconcino" che i fautori del Jobs Act hanno ingurgitato con soddisfazione. A condirglielo anche il tam tam della stampa, prodiga nel segnalare anche il 70% di macchinisti Atac che, quella stessa fatidica sera del 31 dicembre, non hanno preso servizio. Troppo facile per il Capo del Governo twittare la necessità di cambiare le regole del pubblico impiego, introducendo licenziamenti più facili, estendendo il Jobs Act agli statali. Ma la domanda sorge spontanea: siamo sicuri che i lavoratori erano assenti o che invece si sia (volutamente) sbagliata l'organizzazione dei servizi la notte del primo dell'anno? Mah, qualcuno ha coniato al storica frase che "a pensar male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca"..... ed era pure romano!



Inflazione ibernata - Che il momento di rinnovare i Contratti di Lavoro non sia dei più propizi sembra lalalissiano. Che la deflazione non deprima solo i consumi, ma anche le legittime aspettative di tanti lavoratori (magari con il Contratto scaduto da anni) è altrettanto chiaro. Lo è un po' meno la paradossale vicenda che andiamo a raccontare: i chimici stanno al tavolo di rinnovo contrattuale e, conti alla mano, si apprestano a calcolare lo scostamento tra gli aumenti erogati e l'andamento dei prezzi per definire l'incremento economico del triennio. A sorpresa risulta che i lavoratori – sulla base dell'inflazione programmata – hanno un debito (!?) con le aziende di 79 € a fine 2015. Colpa dei criteri di calcolo che sterilizzano i salari in caso di crisi economica, accompagnata da deflazione e prezzi fermi. Non ci sarebbe, ora, da meravigliarsi se la stessa cosa venisse proposta a chi – vedi i lavoratori del Pubblico Impiego o gli Autoferrotranvieri – da oltre 7 anni attende un nuovo Contratto. Vuoi vedere che alla fine va "in campana" il 15-20% di potere d'acquisto lasciato per strada dai lavoratori per il blocco stipendiale, per poi sentir dire alle Imprese che "calano i prezzi ed automaticamente i vostri stipendi aumentano, altro che nuovo Contratto!"...



Alla fine aveva ragione lui? – I nostri trasporti pubblici sono insufficienti, scadenti, inaffidabili e persino costosi. Questo il leit motiv delle feroci critiche che si abbattono su bus e treni del trasporto regionale ogni qual volta si aumentano i biglietti oppure si tagliano i servizi. Alla gogna mediatica l'ex AD del Gruppo FSI, Mauro Moretti, rispondeva che in Italia i finanziamenti pubblici sono più bassi di Francia e Germania ed i biglietti i meno cari d'Europa. Notizie fatte per edulcorare le critiche? Di certo la richiesta di trasporto pubblico nel Paese è certamente più elevata dell'offerta, soprattutto nelle aree metropolitane. I treni e gli autobus sono davvero i più vecchi d'Europa e definire scadente il livello delle pulizie sui mezzi è talvolta addirittura eufemistico. Ma se parliamo di costi crediamo proprio che il manager più "gettonato" del momento (Finmeccanica ne sa qualcosa..) ci abbia azzeccato. Le ultime notizie di stampa (fonte Ferpress) mettono in riga i costi del trasporto pubblico nelle più importanti capitali mondiali: una tessera mensile della metropolitana per le zone 1-6 di Londra costa oggi 219,70 sterline contro i 193 euro di Berlino, i 119 euro di Tokyo, i 115 euro di Parigi e i 92 euro di New York. A Roma (che Ferpress nell'articolo non cita) un abbonamento mensile si aggira sui 40 €, cioè il 60% in meno della capitale meno cara di quelle messe in paragone. Allora: siamo noi a pagare poco per avere poco o è colpa di un progressivo abbandono del trasporto pubblico da parte di Governo e Regioni che non ha consentito di dare più qualità, più offerta per poter poi chiedere di più in termini di esborso ai cittadini?

Ai posteri l'ardua sentenza...



Chi vince dove FS diceva di perdere.... Era al tramonto il primo millennio d.c. quando gli strateghi Cargo del Gruppo FSI disegnarono la fine dei treni merci raccoglitori e del carro singolo. Il combinato, i container erano il futuro. Altro che star dietro alle piccole e medie aziende che non fanno nemmeno un treno completo a settimana! Il Sindacato ribattè che proprio dove le merci via treno hanno mercato (il nord del Paese, da est a ovest) la piccola e media industria è l'unica che incrementa il fatturato ad una doppia cifra percentuale ogni anno. Macchè, le solite litanie sindacali per difendere un'occupazione perdente ed assistita. A quindici anni dalla tragica scelta Cargo FSI, non solo non è risorta, ma si macera dentro la crisi industriale del Paese senza prospettive. Sempre nell'Italia dove il carro singolo è un costo c'è invece chi prospera e sviluppa il business. Parliamo di DB Schenker Rail che nel 2011 ha acquisito il 60% delle azioni di NORDCARGO e dal 1° gennaio di quest'anno ha cambiato nome alla Società in DB Schenker Rail Italia. "Volevamo un nuovo nome che ci identificasse con il Gruppo ad indicare che nessun'altra Società di trasporto merci su rotaia ha una rete così estesa in tutta Europa come DB Schenker Rail" ha dichiarato l'AD Enrico Bellavita. Il "bello" del comunicato viene dopo, quando si afferma che "uno dei punti di forza dell'attività di DB Schenker Rail in Italia e in Europa è l'effettuazione dei servizi a carro singolo per permettere a molte imprese, che non hanno i quantitativi per fare treni completi, di continuare a sfruttare la logistica ferroviaria per la propria distribuzione. In un settore di mercato apparentemente critico, DB Schenker Rail riesce a fornire un servizio di valore per l'industria italiana e per il settore ferroviario, con una continua crescita ed espansione sulla rete italiana che ha consentito di aprire due nuove destinazioni: l'interporto di Maddaloni Marcanise e la stazione di Monfalcone, collegate direttamente all'Hub di Chiasso. Un investimento utile ad aprire una nuova porta sul mercato del Sud e dell'Est italiano, collegando i due punti direttamente alla rete del carro singolo e al network europeo della DB Schenker Rail". Raggiunti tutti gli obiettivi di piano 2014 (nonostante la crisi) DB Schenker Rail Italia punta a consolidare e sviluppare i traffici nel 2015. Della serie: il problema di Cargo FSI è il doppio agente di macchina o le scelte sbagliate del management?

In questo caso per i posteri la sentenza non sembra poi così ardua ...

Linea Diretta ... e inDiretta

Diverse le novità comparse nell'ultimo periodo sul portale di FS Linea Diretta.

Sono notizie che comunque, non interessano esclusivamente il personale appartenente al Gruppo FSI ma anche altri lavoratori.

Oltre a tali notizie, ne inseriremo anche altre che comunque hanno la medesima sfera di interesse.

GRUPPO FSI

TRASFERIMENTI

I dipendenti interessati al trasferimento, ai sensi dell'art. 45 a) comma 7 del vigente CCNL della Mobilità - Area Contrattuale Attività Ferroviarie, devono compilare la domanda esclusivamente tramite il portale FS Linea Diretta.



Le domande devono essere riposte per adeguarle al nuovo format, anche da coloro che le hanno già presentate dal 1 settembre 2014 e fino al 13 gennaio 2015, sia utilizzando Linea Diretta sia presentandole con altro mezzo e pertanto, tali domande non saranno più considerate valide.



BENEFICI LEGGE 104/92

Dal 1 febbraio 2015 su Linea Diretta è stata attivata una nuova procedura telematica per la richiesta delle assenze previste dalla Legge 104/1992 riguardante i portatori di handicap. Devono essere utilizzati i seguenti codici:

- “7567 – Cura portatore handicap giornaliero”,
 - “7267 – Cura portatore handicap orario” (relativi al dipendente portatore di handicap)
 - “7367 – Permesso portatore handicap ad ore” legato alla concessione dei permessi ad ore per l'assistenza dei portatori di handicap grave (coniuge, figli, parenti ed affini).
 - Il codice “7067 – Permessi assistenza portatori handicap” continuerà ad essere utilizzato per giustificare gli stessi permessi a giornata intera o a mezza giornata
- L'interessato potrà avanzare la richiesta di fruizione on line e non sarà più, quindi, necessario l'utilizzo dei moduli cartacei.

Nulla è cambiato rispetto alle modalità / regole / autorizzazioni per fruire di tali assenze.

La Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione ha precisato che qualora comprovate esigenze di assistenza non consentano di rispettare il preavviso di una settimana previsto per la richiesta di fruizione dei permessi - preavviso volto a consentire all'Azienda di porre in essere le soluzioni organizzative più opportune - i permessi saranno comunque concessi.

TITOLI DI VIAGGIO 2015

Ci sono delle variazioni sulle concessioni di viaggio rilasciate dal Gruppo FSI riguardanti, direttamente o indirettamente, il personale.

Coloro che non hanno titolo all'accesso alla “1^ classe”, continuano a mantenere il diritto a 12 viaggi in tale classe ma ci sono modalità diverse, rispetto al passato, per accedervi:

- Il personale in servizio:
 - potrà stampare, accedendo dall'Area Riservata di Linea Diretta / Sportello Web delle Concessioni di Viaggio un modello cartaceo per ogni singolo viaggio;

o, in alternativa

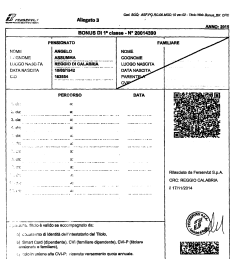
- potrà richiedere al proprio CRC di competenza un solo stampato contenente 12 righe da compilare di volta in volta.

Le stesse procedure sopra riportate devono essere seguite per stampare i BK per i genitori.

- Il personale in pensione:

- riceverà tramite posta, oltre al bollettino di c/c postale per effettuare il pagamento annuale, un foglio di carta formato A/4 filigranato contenente, fra l'altro, 12 righe da compilare di volta in volta.

È stato predisposto anche un attestato sostitutivo che attualmente viene rilasciato esclusivamente dai CRC e valido sia per la CVI che per la CVI/P- Carta per viaggi illimitati di 1^ e 2^ classe (la CVI/P per i pensionati) e che nel corso del 2015 sarà rilasciato anche via web. Tutti i documenti sopra riportati sono forniti di due diversi codici leggibili tramite gli smartphone in possesso del personale autorizzato che li rendono non contraffabili.



Analogo controllo sarà possibile anche sulle tessere plastificate dei titoli di viaggio.

Durante i viaggi occorrerà essere in possesso dei previsti documenti che consentono la validità del biglietto.

Per la completa conoscenza normativa di quanto sopra riportato, si rimanda alla documentazione completa emanata dal Gruppo FS.

ASSISTENZA FISCALE DIRETTA ANNO 2015

Da quest'anno ai dipendenti del Gruppo FSI sarà messo a disposizione il mod. 730 precompilato.

In tal senso l'Azienda comunica che:

“per la gestione dei modelli 730/2015, si comunica che la stessa sarà garantita esclusivamente ai lavoratori che utilizzeranno a tal fine gli strumenti web messi a disposizione nel portale di Gruppo Linea Diretta. Resta esclusa, quindi, la possibilità di fornire il servizio di assistenza diretta attraverso la presentazione da parte del lavoratore al proprio Sostituto d'Imposta della copia cartacea del modello 730/2015”.

A seguire sono inserite ulteriori notizie di dettaglio (compresa una precisazione sulla mancata possibilità di utilizzare il 730 normale).

NOTIZIE FISCALI ANNO 2015

Ad inizio anno, sono state introdotte alcune importanti modifiche anche di carattere fiscale:

DICHIARAZIONE DEI REDDITI

Entro il 28 febbraio, il Datore di Lavoro deve consegnare al proprio dipendente la CU (Certificazione Unica) che prende il posto del vecchio CUD (sembrano esserci problemi per tale scadenza vista la tardata presentazione del nuovo modello da parte dell'Agenzia dell'Entrate ed una modalità molto diversa di compilazione rispetto a quella dello scorso anno).

Novità di più grande rilievo è quella riguardante l'arrivo del 730 precompilato da parte dell'Agenzia dell'Entrate entro il 15 aprile

che potrà essere scaricato direttamente dal sito dell'Agenzia inserendo il proprio codice PIN. Sarà possibile, firmando apposita delega, farlo prelevare anche dal proprio datore di lavoro, da un CAF convenzionato o da un professionista abilitato. Sarà predisposto anche per i contribuenti che hanno presettato il modello Unico Persone fisiche 2014 pur avendo i requisiti per presentare il modello 730.

Quest'anno, i dati che saranno già inseriti nel predetto modello sono (oltre a tutte le notizie relative al contribuente) i seguenti (ovviamente se sussistenti):

- i dati contenuti nella Certificazione Unica (dati fiscali del coniuge, i familiari a carico, i redditi, le ritenute, le trattenute di addizionale regionale e comunale, i compensi di lavoro autonomo occasionale), gli importi da dedurre / detrarre (a seconda dell'agevolazione fiscale prevista per le singole voci) sui mutui per l'abitazione principale, sui premi pagati per le assicurazioni sulla vita e di invalidità, quelli sui contributi previdenziali (compresi quelli versati per colf e badanti), le eccedenze d'imposta, gli acconti e i crediti d'imposta relativi all'anno precedente.
 - dalla dichiarazione dell'anno precedente l'Agenzia delle Entrate preleverà anche le informazioni sui fabbricati e sui terreni, con gli eventuali redditi di locazione, le rate di detrazione per lavori edili, risparmio energetico che sono state ripartite in più anni e acquisto di arredi.
- Eventuali beni immobili acquistati nel 2014 saranno anche inseriti e il contribuente dovrà necessariamente completare le informazioni (inserendo ad esempio il codice di utilizzo).

Elenchiamo quelli che sono gran parte dei dati che non saranno riportati e che dovranno essere inseriti a cura del dichiarante:

- le spese sanitarie (che saranno inserite a partire dal modello del 2016), le detrazioni per spese pagate nel 2014 relative agli immobili posseduti, per attività sportive dei figli di età compresa fra 5 e 18 anni, per corsi di istruzione, per locazioni per studenti fuori sede, per l'acquisto di cani guida, per istruzione, funebri, per pagamento di contributi versati per il riscatto degli anni di laurea dei familiari a carico, per asili nido;
- erogazioni liberali a favore di società ed associazioni sportive dilettantistiche, di istituti scolastici di ogni ordine e grado, delle popolazioni colpite da calamità pubbliche o eventi straordinari, donazioni alle Onlus, e altri ancora.

Altro dato che mancherà sarà quello relativo al SSN collegato all'assicurazione dei veicoli, ma non per difficoltà burocratiche, solamente perché non più deducibile

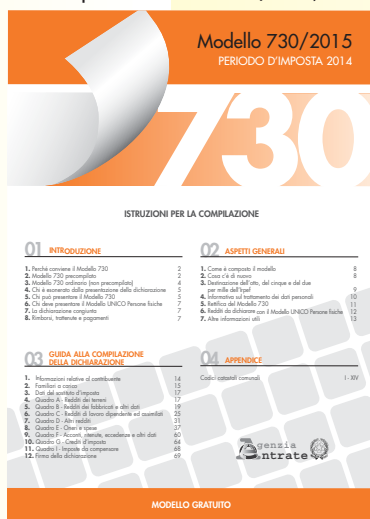
L'Agenzia delle Entrate, nel compilare il modello 730 potrebbe verificare la presenza di informazioni incomplete o incongruenti. In tal caso, allegherà al modello 730 un prospetto informativo nel quale saranno riportate anche le fonti dalle quali sono stati desunti tali dati. Il contribuente stabilirà se inserirle, o meno, oppure correggerle.

Se il modello 730 precompilato viene presentato senza effettuare modifiche direttamente tramite il sito internet dell'Agenzia, oppure tramite il sostituto d'imposta, l'Agenzia delle Entrate non lo sottoporrà ai controlli relativi a oneri detraibili e deducibili (interessi passivi, premi assicurativi e contributi previdenziali) che sono stati comunicati dai soggetti terzi che li erogano. In tali casi, il controllo preventivo non sarà effettuato neanche in caso di rimborsi d'imposta superiori a 4.000,00 euro. Resta, in ogni caso, facoltà dell'Agenzia delle Entrate controllare alcune situazioni che danno titolo a tali dati (es.: l'effettiva destinazione dell'immobile ad abitazione principale entro un anno dall'acquisto, oppure, la congruità di detrazione degli interessi passivi sul mutuo ipotecario per l'acquisto dell'abitazione principale).

La dichiarazione precompilata si considera non modificata anche se il contribuente effettua delle modifiche che non incidono sul calcolo del reddito complessivo o dell'imposta (ad esempio se vengono variati i dati della residenza anagrafica senza modificare il comune del domicilio fiscale);

Se il 730 precompilato viene presentato, con o senza modifiche, al CAF o al professionista abilitato, i controlli documentali saranno effettuati nei confronti del CAF o del professionista anche sugli oneri comunicati dai soggetti che erogano mutui fondiari e agrari, dalle imprese di assicurazione e dagli enti previdenziali.

L'Agenzia delle Entrate potrà comunque richiedere al contribuente la documentazione necessaria per verificare la sussistenza dei requisiti soggettivi per fruire di queste agevolazioni (es. nel caso di detrazione di interessi passivi sul mutuo ipotecario per l'acquisto dell'abitazione principale, l'effettiva destinazione dell'immobile ad abitazione principale entro un anno dall'acquisto).



Chi presenta la dichiarazione ad un CAF o professionista abilitato, oppure al proprio sostituto d'imposta deve consegnare, oltre alla delega per l'accesso al modello 730 precompilato, il modello 730-1 (quello che riporta la scelta per destinare l'8, il 5 e il 2 per mille dell'Irpef), in busta chiusa.

Affrontiamo infine alcuni aspetti di carattere generale:

Se si riceve il 730 precompilato ma, in aggiunta, sono stati percepiti redditi che non consentono la presentazione del 730 si dovrà presentare il modello UNCO;

Pur ricevendo il 730 precompilato, il contribuente può presentare il Modello 730 ordinario (non precompilato) presentandolo al

sostituto d'imposta che presta l'assistenza fiscale, al Caf o al professionista abilitato (punto 1.3 delle istruzioni dell'Agenzia delle Entrate).

Lo sforzo fatto dalla Pubblica Amministrazione per consegnare il mod. 730 è encomiabile (sembrava impossibile). Riteniamo comunque che tale strumento sarà molto utile, principalmente per verificare l'esattezza dei dati contenuti, anche se difficilmente potrà essere consegnato senza apportare delle variazioni. L'elenco quasi completo dei dati riportati, che non saranno inseriti nel modello precompilato, rendono evidente che gran parte dei contribuenti dovranno metterci le mani.

Poiché in tal caso il 730 potrà essere sottoposto a verifica, riteniamo conveniente presentarlo, salvo casi di semplicità estrema, a mezzo CAF o professionista in quanto se questi appongono un visto di conformità infedele, **sono tenuti al pagamento di una somma pari all'importo dell'imposta, della sanzione e degli interessi che sarebbero stati richiesti al contribuente** a seguito dei controlli formali da parte dell'Agenzia delle Entrate (ai sensi dell'articolo 36-ter del D.P.R. n. 600 del 1973), sempre che il visto infedele non sia stato indotto dalla condotta dolosa o gravemente colposa del contribuente.

TFR IN BUSTA PAGA

È stato chiarito che l'inserimento del TFR in busta paga non influisce sul diritto al cosiddetto bonus di 80 €.

Roberto Spadino



Liguria

Attività antievasione

Il 2014 si è chiuso ed il 2015 si apre con una grande e probabilmente "calda", stagione per il rinnovo contrattuale in FS. Sicuramente, l'Azienda avrà interesse a recepire le nuove riforme (e relativi decreti attuativi) e far valere il Testo Unico sulla Rappresentanza sottoscritto un anno fa da Confindustria e le tre organizzazioni sindacali più rappresentative a cui hanno aderito in seguito, altre sigle.

Ci verranno sicuramente presentate nuove richieste di aumenti di produttività e peggioramenti di carattere giuridico e chissà quale sarà la posizione per quanto riguarda il trattamento economico.

Ma non è tutto. Il mondo cambia molto rapidamente e tra gli aspetti che sono cambiati c'è anche quello riferito alla "coscienza collettiva" che nei decenni passati ha aiutato la parte debole del rapporto di lavoro ad ottenere dei risultati.



Oggi tale coscienza pare esser venuta meno, soprattutto quando l'azienda decide di impiegare il personale in attività contrattualmente né definite, né regolamentate. Il tutto senza dover far fronte a dure reazioni da parte delle Organizzazioni Sindacali.

A volte, le esigenze aziendali mutano in relazione ai cambiamenti in atto nella società. È il caso dell'attività di antievasione, che viene svolta già da diversi anni da personale proveniente da varie qualifiche, senza però che questa sia mai stata inserita nella declaratoria contrattuale. Sulla base di questa situazione, in Liguria si sono verificati fatti gravi nel corso della scorsa estate.

A seguito di una comunicazione della Divisione Passeggeri Regionale avente per oggetto il "piano di miglioramento incassi a bordo treno 2014", il personale di staff della Direzione è stato obbligato a svolgere attività di antievasione.



Nella comunicazione si evidenziava che nei primi mesi dell'anno era stato riscontrato un trend negativo degli incassi a bordo treno rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Il risultato, inoltre, risultava ben lontano dagli obiettivi aziendali prefis-

sati a inizio anno. Le misure straordinarie adottate hanno riguardato il coinvolgimento di tutte le risorse utilizzabili. Ciò ha determinato l'obbligo di partecipazione alle attività di antievasione da parte di tutto il personale di staff di Direzione.

Ogni dipendente è stato obbligato a svolgere attività di supporto antievasione per almeno tre giornate, una al mese, nei mesi di luglio, agosto e settembre. Questo ha comportato una palese violazione del Contratto Aziendale di Gruppo FS (art. 2 punto 4.2.4.), che prevede la contrattazione per unità produttiva di "orario contrattuale, organizzazione del lavoro e relative variazioni".



La comunicazione di attivazione delle procedure di raffreddamento firmata da OR.S.A. UGL e FAST a metà luglio, di fatto, è rimasta lettera morta.

Tutti hanno partecipato ad un corso di "ben" tre ore complessive. Alla fine è stato rilasciato un attestato dal quale risultava di aver effettuato aggiornamenti relativi ai biglietti, all'antiaggressione ed alla sicurezza nelle stazioni e sui treni. Oltre ad una brochure contenente fotocopie con fac-simili dei biglietti attualmente in vigore, al personale non sono state date precise indicazioni riguardanti le attività che dovevano effettivamente essere svolte.

Lo stesso dicasi per i rischi, le responsabilità giuridiche e la tutela legale prevista per eventuali eventi illeciti di cui poteva esser vittima chi prestava tale servizio.

È stato solo spiegato che la presenza del personale di staff sui treni tendeva ad arginare la riduzione degli introiti a bordo dovuta all'aumento delle

aggressioni e che la tutela legale, se fosse stata necessaria, avrebbe coperto in massima parte solo coloro che operavano in qualità di pubblici ufficiali, mentre per gli altri era previsto un sostegno parziale.

È stato esonerato dal servizio solo il personale che ha presentato una documentazione medica che giustificasse un'inidoneità, ma nessuno è stato inviato a visita medica da parte del datore di lavoro, come stabilisce il D lgs. 81/2008. A chi ha richiesto di essere inviato in ogni caso a visita medica – non sapendo quali potessero essere i requisiti richiesti per lo svolgimento dell'attività imposta – è stato risposto che era onere del dipendente dimostrare ragioni di salute che potessero pregiudicare la possibilità di svolgere le attività comandate.

Così, tra lamenti e malcontento, la maggior parte del personale ha partecipato alle attività di antievasione, alcuni hanno presentato la documentazione medica comprovante l'inidoneità, e c'è chi ha richiesto un comando in servizio ufficiale e preciso.

Oggi ci ritroviamo con un contratto scaduto in uno scenario ben diverso da quello di poco più di due anni fa, quando era stato firmato. L'attività di antievasione verrà inserita nella declaratoria delle figure professionali? Saranno chiariti i ruoli, le spettanze, i rischi? Ci ritroviamo con l'esperienza di un'azienda che tende a non rispettare gli impegni presi in fase contrattuale e con una maggior pressione del personale, in tutti i settori di attività.

Purtroppo, nell'esperienza ligure ha avuto molto peso la frammentazione del Sindacato e dei lavoratori, che non hanno saputo far fronte unitariamente alla situazione.

L'Azienda "la fa da padrone" perché c'è il vuoto. Come possiamo ridare al lavoratore quella consapevolezza che – sola - può restituire forza al Sindacato e garantire il riconoscimento e la rivendicazione dei propri diritti?

Sara Morchio
 S.A.P.S. Liguria

la NOSTRA STAZIONE
 Organo Periodico del S.A.P.S. – OR.S.A. Ferrovie

Direzione Redazione Amministrazione
 Via Magenta, 13 – 00185 Roma
 Tel. 064456789 – fax FS 970 24333
Autorizzazione Trib. Civile di Roma
 N. 534/2002 del 18/9/2002

E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>
 Fotocomposto e stampato in proprio
 Chiuso il 23 febbraio 2015

Direttore: Alessandro Trevisan

hanno collaborato: Mariano Massaro, Sara Morchio, Roberto Spadino.

RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: EVVIVA LA CONCORRENZA !

L'OR.S.A. in piazza contro il Disegno di Legge del Governo

Dopo i "licenziamenti ad indennizzo crescente" del Jobs Act (mentre andiamo in stampa continua la battaglia nelle Commissioni di Camera e Senato per confermare anche nei licenziamenti collettivi il principio di prevalenza dell'indennizzo sulla riassunzione) ecco l'altra chicca che il Governo Renzi riserva questa volta ai lavoratori del trasporto pubblico locale: tante regole per aprire il mercato agli imprenditori, nessuna (o quasi) per garantire ai lavoratori i diritti occupazionali e contrattuali conquistati con anni di sacrifici e di lotte. Ai cittadini italiani il Governo rifila il solito miraggio della concorrenza che fa bene al mercato, che abbassa i prezzi ed aumenta i servizi.

Poi leggi che al TPL continuano a mancare 1500 milioni di finanziamento, che non vi sono riferimenti alle tutele occupazionali in caso di cambio appalto, che la proposta di DdL si limita a citare in maniera vaga la "...conservazione del trattamento economico e normativo derivante dai soli (sottolineatura che dice tutto ndr) Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro".

Questi i capisaldi di un Disegno di Legge che inizia il suo iter legislativo e che in grembo porta la svendita di un servizio essenziale per la collettività, la precarizzazione e la messa a repentaglio del posto di lavoro per oltre 100 mila addetti - ferrovieri e autoferrotranvieri -, una cifra che si raddoppia se teniamo conto dell'indotto e delle attività in appalto.

Quanto basta per scendere in piazza e l'OR.S.A. l'ha fatto il 19 febbraio con un sit-in davanti a Montecitorio nel quale ha reso pubblica la lettera inviata al Presidente del Consiglio, ai Presidenti di Camera e Senato, a tutti i Gruppi politici presenti in Parlamento.

Ecco il testo della lettera:

Presidente del Consiglio dei Ministri
On. Matteo Renzi
Presidente del Senato
On. Pietro Grasso
Presidente della Camera
On. Laura Boldrini

Gruppi Parlamentari alla Camera XVII Legislatura

- Forza Italia - Il Popolo della Libertà
- Fratelli D'Italia
- Lega Nord e Autonomie
- Movimento 5 Stelle
- Nuovo Centrodestra
- Partito Democratico
- Per L'Italia
- Scelta Civica per L'Italia
- Sinistra Ecologia Libertà
- Gruppo Misto
- Centro Democratico
- Maie - Movimento Associativo Italiani All'Estero
- Alleanza per L'Italia (API)
- Minoranze Linguistiche
- Partito Socialista Italiano - Liberali per L'Italia
- Deputati non iscritti ad alcuna componente

Gruppi Parlamentari al Senato XVII Legislatura

- Forza Italia - Il Popolo della Libertà
- Grandi Autonomie e Libertà
- Lega Nord e Autonomie
- Movimento 5 Stelle
- Nuovo Centrodestra
- Partito Democratico
- Per le Autonomie (SVP-UV- PATT-UPT)-PSI-MAIE
- Per L'Italia
- Scelta Civica per L'Italia
- Gruppo Misto

Illustri Onorevoli,

Apprendiamo da notizie riportate in rete che a breve verrà discussa in Parlamento una bozza di Disegno di Legge denominato "concorrenza" nel cui ambito è previsto un riordino del sistema di trasporto pubblico regionale.

Nel merito - qualora i contenuti delle indiscrezioni siano confermati - il sistema di mobilità regionale verrebbe aperto alla libera concorrenza, attraverso un sistema economicamente incentivante di messa a gara dei servizi regionali.

Pare che l'indicazione sia quella di predisporre gare regionali di affido del servizio. Le stesse gare inoltre dovranno essere suddivise in lotti, quest'ultimi dimensionati per favorire la concorrenza di più vettori. Pertanto la previsione è quella di disporre un sistema di trasporto regionale integrato, lasciando al mercato la "quotazione" dei singoli lotti.

I provvedimenti sopracitati offrirebbero una sicura liberalizzazione del sistema di trasporto pubblico, nel solo caso in cui il nostro Paese fosse omogeneo nelle possibilità infrastrutturali e finanziarie.

Purtroppo già oggi, nonostante il servizio sia praticamente affidato ad un unico vettore (Trenitalia), esiste una notevole differenza di offerta tra le Regioni. Ciò è dovuto essenzialmente alle capacità di investimento delle singole Regioni che, in alcuni casi, integrano i fondi nazionali con quelli territoriali.

A nostro avviso, nell'ottica di gare regionali divise per lotti, tali differenze di accesso al mezzo di trasporto pubblico saranno notevolmente accentuate, ponendo su diversi "piani" anche i cittadini della stessa Regione. E' palese che "lasciar fare al mercato" comporterà una concentrazione di interesse verso quelle aree regionali ad alta capacità di rendimento economico, con il rischio che si annullino le offerte e i servizi nelle altre aree geografiche, in molti casi intere regioni. In buona sostanza, si darà corso ad un sistema in cui si privatizza la parte che genera profitti e si collettivizza quella non remunerativa, con indubbie ricadute in termini di produttività, efficienza e costi del servizio.

Altro aspetto fondamentale della "liberalizzazione" del settore è il mantenimento dei livelli occupazionali e salariali dei lavoratori addetti e le notizie in nostro possesso non ci rassicurano rispetto alla tutela dei lavoratori in caso di cambio di affido del servizio.

Si stima che nel settore del trasporto pubblico regionale operino oltre duecentomila lavoratori, suddivisi tra ferrovieri, autoferrotranvieri, appalti e altri. L'intero comparto dei trasporti risente da anni della mancanza di una normativa contrattuale di riferimento.

Questo è un problema ben noto a cui nessuno ha inteso porre rimedio. È facile prevedere che, in caso di gare regionali per lotti, ogni impresa avrà il suo contratto azien-

dale e i lavoratori - seppur uguali nella tipologia di impiego - avranno trattamenti normativi ed economici diversi, paradossalmente anche nell'ambito della stessa Regione.

Inoltre, qualora il legislatore non intenda vincolare l'affidatario del servizio all'assorbimento del personale dipendente dall'Impresa uscente, i lavoratori vedrebbero messo a rischio il proprio posto di lavoro ad ogni cambio appalto. In conclusione, si ritiene che la riorganizzazione del sistema di trasporto regionale non possa limitarsi alla sola ipotesi di riduzione degli oneri del servizio. Oltretutto, molti dei problemi che generano un aumento dei costi non vengono presi in considerazione, come:

- la moltitudine di aziende e micro aziende che orbitano all'interno di Regioni e Province, con un'elevata spesa dovuta ai costi indiretti derivanti ad esempio dai rispettivi Consigli di Amministrazione;

- il fenomeno dell'evasione tariffaria, reato ormai fuori controllo che comporta ingenti perdite nei conti economici aziendali;

- la mancanza di una politica incentivante l'integrazione tariffaria tra le varie modalità di trasporto;

- un Piano Regionale dei Trasporti sostenuto da una legge quadro di cui tutte le regioni dovranno dotarsi.

Queste condizioni essenziali per garantire un servizio migliore alla cittadinanza, ridurre i costi sociali e disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

La "calibratura" dei lotti di gara rispetto alle capacità dei concorrenti, se da una parte permette una maggiore concorrenza, dall'altra può compromettere la capacità di investimento delle singole aziende.

Più chiaramente, il sistema ferroviario "monopolista" ha permesso nel tempo ingenti investimenti in altri settori industriali come, ad esempio, l'acquisto di nuovi treni.

La frammentazione di affido del servizio ferroviario e i termini della sua durata, comporteranno una rimodulazione delle capacità di investimento delle singole imprese. Appare dunque concreto il rischio che si rallenterà l'auspicato rinnovamento del parco rotabile viaggiatori.

Infine, i diritti costituzionali che attengono al lavoro, devono essere salvaguardati in modo omogeneo in tutto il Paese ovvero, in un quadro complessivo certamente condizionato dalle disponibilità economiche delle singole regioni, non si può lasciare all'iniziativa locale - senza alcuna previsione legislativa - la tutela dei posti e delle condizioni di lavoro dei dipendenti.

Con la speranza di aver reso un utile contributo, si chiede alle Commissioni competenti un'apposita audizione.

Distinti saluti

Il Segretario Generale
 Andrea Pelle

