

## Peditoriale

# Andare oltre il sindacato di categoria è una necessità

di Giovanni Martinelli \*

Non vorrei essere né retorico né ripetitivo su argomenti che, oramai, sono di comune conoscenza di tutti noi per ciò che concerne "l'evoluzione" delle relazioni sindacali.

L'Unione europea ed il ruolo che le Regioni hanno e vanno acquisendo nel campo delle relazioni industriali, per i poteri ad esse riconosciuti anche di poter legiferare su tematiche contrattuali, economiche, di scelta dei servizi di trasporto ecc... determinano una necessità di ristrutturare il mondo del sindacato, soprattutto il nostro mondo del sindacalismo autonomo.

Ormai i vari Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL) vanno a connotarsi sempre più in funzioni di salvaguardia del potere di acquisto delle retribuzioni minime: "Accordi Quadro". Mentre i contratti di secondo livello, che si collocano quasi sempre a



trattativa regionale, vanno sempre più ad acquisire importanza sia per la retribuzione finale del lavoratore sia per la prestazione lavorativa (orario di lavoro e relative flessibilità).

In sintesi la contrattazione decentrata diviene e diverrà sempre più determinante anche per l'azione e l'organizzazione del sindacato.

Basti pensare al mondo degli autoferrottranti per avere una conferma di questo, dove già esistono orari di lavoro e retribuzione economica spesso differenziata tra le diverse realtà regionali.

Ricordiamoci che è al tavolo regionale dove si determina la scelta dei vettori di trasporto, il ferro in alternativa alla gomma e vi-

ceversa. È al tavolo regionale che si determinano gli stanziamenti e gli investimenti per il Trasporto Pubblico Locale (TPL). Neppure gli investimenti infrastrutturali sfuggono da questa nuova realtà che le regioni hanno e vanno prendendo.

Oggi, solo sviluppando una vera e propria strategia organizzativa/sindacale sulla contrattazione decentrata il sindacato può recuperare la propria rappresentatività e il proprio ruolo decisionale sulla politica dei redditi.

L'attuale sistema delle relazioni industriali e sindacali poco ammette e ammetterà sempre meno l'esistenza di sindacati di categoria o di mero profilo professionale! Questa non è una teoria ma è un dato di fatto (ieri il Sindacato macchinisti, domani il sindacato autonomo dipendenti Anas e i sindacati di cate-

a pagina III

## CABINA DI REGIA

# Denunciato il Sottosegretario Letta

Programmate incisive azioni a tutela della rappresentatività del sindacato autonomo

di Luca Vitali

Un nuovo attacco del Governo alle regole della democrazia rappresentativa costringe, ancora una volta la Fast-Confasal a ricorrere alla Magistratura del lavoro per difendere il suo buon diritto a partecipare alla "cabina di regia" sulle problematiche del trasporto ferroviario.

Cambiano i soggetti, prima direttamente il Presidente Prodi, adesso il Sottosegretario Letta, ma gli indirizzi politico/governativi non mutano: penalizzare il sindacalismo autonomo e libero da condizionamenti politico/partitici, per tenere al tavolo delle trattative solo parti sociali comode o perlomeno influenzabili dai loro partiti di riferimento.

Il tutto con l'obiettivo ormai palese di ridurre, un nuovo sciopero nazionale è stato dichiarato in merito, la cosiddetta cabina di regia ad una sorta di passerella, dove avallare le scelte, fatte in altre sedi istituzionali, di ridimen-

**Ovviamente la Fast-Confasal non si limiterà solo alla presentazione del ricorso legale in Tribunale, ma programmerà anche incisive azioni sindacali e di coinvolgimento nel merito delle istituzioni dello Stato ai massimi livelli e dei mass-media, a sostegno della sua rappresentatività e a difesa del ruolo del sindacalismo autonomo in genere.**

sionamento del trasporto ferroviario pubblico per creare condizioni di liberalizzazione selvaggia e determinare "profitti considerevoli" per i privati, che come è noto puntano adesso "sul redditizio trasporto passeggeri".

Allo Stato come al solito resterebbe la rituale assunzione delle perdite e delle passività.

È chiaro che, in questa ottica,

la presenza della nostra Federazione Trasporti nella "cabina di regia" costituiva una presenza scomoda che avrebbe "potuto disturbare il manovratore" e ostacolare anche il bieco disegno, perseguito da Confindustria e da settori importanti del Governo, di deregolamentare il CCNL delle attività ferroviarie, mediante l'abbattimento delle tutele considerabili che esso assicura ai lavoratori.

La partecipazione della Fast-Confasal, consolidata per la seconda volta nell'accordo del 15 maggio 2007, ai tavoli della disamina del Piano d'impresa del Gruppo F.S. e della determina delle regole di concorrenza, è stata quindi negata e conseguentemente la nostra organizzazione sindacale ha attivato le procedure di tutela presso il Giudice di merito per riaffermare il suo diritto.

a pagina IV

## ENAC

# Firmato il Ccnl del personale non dirigente

Quadriennio 2002-2005 e biennio 2002-2003

A seguito della riunione del 12 aprile u.s., intercorsa tra l'Aran e la nostra Confederazione (rappresentata dal Responsabile Nazionale della Fast Comparto Aereo, Diego Ferrari), unitamente a Cgil-Cisl-Uil e Usppi, il giorno 30 maggio 2007 si è tenuta la riunione conclusiva che ha determinato la firma del "CCNL, per il personale non dirigente dell'Enac quadriennio normativo 2002-2005 e biennio economico 2002-2003".



Diego Ferrari, Responsabile Comparto Aereo Fast-Confasal

Per il comparto dei trasporti, la delegazione della Confasal, era formata dal Segretario generale della Fast, Giovanni Martinelli, e dal Responsabile della Fast Comparto Aereo, Diego Ferrari. Riportiamo le pagine del CCNL firmato in data 30 maggio u.s. tra la nostra organizzazione sindacale e l'Aran (in rappresentanza dell'Enac).

Si ricorda che il CCNL, in forma integrale è scaricabile sul nostro sito: [www.sindacatofast.it](http://www.sindacatofast.it)

## I CONTRATTI A PAGINA III

## TAXI

# Pericolo scampato

Il Governo si impegna a riformulare gli articoli 8 e 11 del D.d.l. 2272



SALVATORE AUGUSTO

Prima con il Decreto Bersani poi con un D.d.l. presentato da Rutelli e Lanzillotta, nei palazzi del Governo si continua a parlare di taxi. Ma se parlare di taxi significa provare a trovare soluzioni per un settore sempre più in difficoltà, con una domanda sempre più debole e costi di gestione in netto aumento, che ben

venga un dibattito serio e autorevole, viceversa, sale la tensione e prende corpo la convinzione da parte dei tassisti che qualcuno ha puntato la categoria, per debellarla, favorendo l'avvento dei grandi gruppi industriali. Superato lo scoglio della liberalizzazione delle licenze a luglio dello scorso anno e scongiurato il rischio di annullare il divieto di cumulo delle licenze taxi in capo allo stesso soggetto, il D.d.l. 2272 voluto da Lanzillotta e Rutelli, ha riaperto la discussione sui taxi, quasi come per dire - ciò che non si è riusciti a far entrare dalla porta, cerchiamo di farlo passare dalla finestra. L'articolo 7 del D.d.l. 2272 che sin dall'inizio, per pura ammissione dello stesso relatore On. Lulli si presentava agli occhi dei tanti come una proposta normativa a dir poco confusa, prevedeva le seguenti misure in materia di trasporto innovativo:

1. Al fine della tutela della concorrenza, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, e allo scopo di promuovere la funzionale crescita e l'innovazione del settore del trasporto locale, il rilascio di licenze e di autorizzazioni per la prestazione di servizi di trasporto pubblico locale innovativo non è soggetto a limitazione numerica. Per trasporto pubblico locale innovativo si intendono i servizi quali uso multiplo, condivisione dei veicoli, trasporto ecologico e trasporto per categorie disagiate.

2. I comuni favoriscono la diffusione del trasporto pubblico locale innovativo mediante l'incentivazione dei servizi di cui al comma 1.

3. Entro quaranta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei Trasporti stabilisce con proprio decreto i requisiti di ordine generale e di idoneità

a pagina IV

**N**ell'editoriale di questo numero viene, tra l'altro, evidenziata la difficoltà dell'essere sindacato autonomo.

Dell'essere sindacato non legato ai partiti politici ma all'esclusivo interesse dei lavoratori che si rappresenta.

Quante volte sulla dichiarazione di una protesta sindacale, quale lo sciopero, subiamo il tempestivo intervento della Commissione di Garanzia che censura lo sciopero o ci obbliga a ridurne la durata in nome e per conto di violazioni che a volte non riusciamo neppure a capire?

## ENAV Violato il diritto di sciopero

*L'Atm ha subito comportamenti non coerenti dall'Enav*

Quante volte dove riusciamo ad eludere l'intervento della Commissione di Garanzia subiamo quello del Ministro di turno che ricorre alla precettazione?



MARCO DAMATO

E, infine, quante volte assistiamo al ricorso di atti e "provvedimenti", adottati dal management Aziendale, che si pongono in antitesi al diritto costituzionale dello sciopero da noi di-

chiarato (n.d.r. senza, di contro, in questi casi, registrare, eccezione fatta solo per sporadici casi, interventi sanzionatori degli Enti preposti alle succitate Aziende)?

Nello sciopero indetto dall'Atm, a sostegno della vertenza dei Controllori di Volo dell'Enav, per il 22 maggio u.s., l'Atm ha subito comportamenti non coerenti sia da parte Enav che dai mass-media.

È per ciò, che qui di seguito, pubblichiamo la lettera ed il comunicato stampa redatti, per l'occasione dall'Atm.

### LETTERA ATM

*Al Presidente della Repubblica,  
Al Presidente del Senato  
Al Presidente della Camera  
Al Presidente dell'Enav*

La scrivente Federazione Atm-Ppa, in nome e per conto dell'Organizzazione Sindacale Sacta, è costretta a denunciare alle Signorie Loro una grave violazione nell'esercizio del diritto, costituzionalmente sancito, dell'odierno sciopero dei dipendenti dell'Enav.

Benché l'organizzazione nostra federata abbia ridotto da 24 ad ore 8 l'astensione per oggi programmata, accogliendo l'invito del Ministro dei Trasporti volto a ridurre l'impatto sull'utenza, l'Enav si è resa protagonista di comportamenti palesemente violativi di regole e norme pattizie, tesi ad inficiare gli effetti dello sciopero attraverso comportamenti antisindacali e violando i limiti di impiego posti a garanzia dell'ordine del traffico aereo.

Infatti la società ha impiegato nei turni odierni sia personale libero dal turno, sia personale che non aveva usufruito del periodo minimo di riposo fisiologico previsto tra due turni consecutivi di lavoro.

Per quanto riguarda il primo aspetto attiveremo tutte le procedure interne per dimostrare le violazioni contrattuali attuate e ne chiederemo direttamente conto all'Enav.

Per ciò che riguarda il secondo aspetto chiediamo l'intervento di tutte le Signorie Loro, per quanto di competenza, al fine di accertare e perseguire il potenziale pregiudizio alla sicurezza che si è prodotto impiegando personale che non poteva essere chiamato in servizio, visto che non aveva usufruito del minimo numero di ore libere per poter essere riconvocato ad assistere il traffico aereo o di quelle situazioni in cui al personale durante lo sciopero non è stato garantito il riposo fisiologi-

co previsto.

Fermo restando il diritto alla mobilità dei cittadini, già garantito dalla Legge 146/90, crediamo che il comportamento dell'Enav sia da censurare e stigmatizzare con forza, onde non scivolare su una deriva pericolosissima per la garanzia, sia dei diritti costituzionali, sia dell'ordine del trasporto aereo.

Ci sia concesso chiudere questa missiva con una nota di rammarico. Non è per questa Federazione concepibile pensare che in un paese civile si sia costretti a procurare un danno economico globale quantificato, così come stimato dal Presidente di Assaereo, in 50 milioni di euro, per rivendicare esclusivamente l'applicazione di quanto già concordato con Enav (per alcuni casi come l'Ordinamento Professionale sin dal 1997), spesso utile a traghettare il personale di Enav S.p.A. verso contenuti normativi conformi alle specifiche di settore europee.

Abbiamo potuto leggere con crescente preoccupazione alcuni articoli di giornale odierni in merito allo Sciopero nazionale del personale di Enav S.p.A. effettuato ieri 22 maggio dalle ore 10.00 alle ore 18.00.

In particolare, citiamo testualmente, "l'inaccettabilità di tale situazione e l'inutilità di ogni sforzo da parte istituzionale, teso alla ristrutturazione del settore, fino a quando verranno tollerate iniziative conflittuali al di fuori di ogni logica relazionale da parte di categorie che approfittano del proprio ruolo insostituibile e monopolista nella catena di produzione nel servizio del volo". Ed ancora: "finché saranno ammessi tali comportamenti il trasporto aereo nazionale non potrà mai essere messo nelle condizioni di operare competitivamente". Una dichiarazione assurda, destituita di ogni fondamento, che tende a minare un principio fondamentale, quello dello sciopero, costituzionalmente garantito, e che si pone alla base delle fondamenta della Repubblica Italiana. Si deve ragionare poi sulle motivazioni che sottin-

tendono lo sciopero in questione: un CCNL la cui parte normativa è scaduto il 31 dicembre del 2001, una crescente domanda di traffico, una critica carenza organica che costringe i Controllori del Traffico Aereo ad un continuo e prolungato sovraccarico delle attività, con l'aggiunta di un innalzamento dell'orario di lavoro e dei limiti di impiego stessi. Una situazione certamente in antitesi con il fine ultimo della sicurezza delle operazioni del trasporto aereo. Stupisce, quindi, che proprio gli utenti finali di questa "mission", si scagliano contro chi si batte per il rispetto di quest'ultima.

Non è pensabile che in un Paese civile si sia costretti a procurare un danno economico globale quantificato, così come stimato dal Presidente di Assaereo, in 50 milioni di euro, per rivendicare esclusivamente l'applicazione di quanto già concordato con Enav (per alcuni casi come l'Ordinamento Professionale sin dal 1997), spesso utile a traghettare il personale di Enav S.p.A. verso contenuti normativi conformi alle specifiche di settore europee.

Su altre testate è stato

possibile leggere che "una sigla sindacale dei controllori di volo cui risultano aderire solo 6 iscritti, ha causato la cancellazione di circa 800 voli da parte dei vettori e malgrado la grave situazione in cui si dibatte il trasporto aereo nazionale, i controllori di volo dell'Enav proseguono imperterriti nella loro campagna conflittuale insensibile ai gravissimi ed onerosi effetti sul trasporto aereo". Ferme restando la fondatezza delle motivazioni che sottintendono le azioni di sciopero proclamate da questa Federazione, alla quale il Sacta, titolare dello sciopero di ieri 22 maggio, è associata, rammentiamo che la Federazione Atm-Pp opera in nome e per conto delle organizzazioni sindacali Anypcat, Licta, Cilaav, Ae e presente in Enav S.p.A.. Le quattro organizzazioni sindacali nazionali autonome federate operano secondo il diretto controllo del Consiglio Direttivo Nazionale della Federazione Atm-Pp, in assoluta controtendenza rispetto alla crescente frammentazione a cui si assiste nel panorama nazionale della rappresentanza sindacale.

Continuano ad emergere le sorprese, nel mentre si continuano ad analizzare i circa 900 commi che compongono la Legge 296/2006, più comunemente nota come Finanziaria 2007.

Appare sempre più chiaro infatti, come il documento contabile 2007, anche se approvato tra mille conflitti e dopo molti mutamenti di testo, sia stato redatto in un contesto ed in direzione di obiettivi molto chiari: falcidiare le pensioni di infimo valore economico per liberare risorse economiche utili ad aumentare i trattamenti previdenziali/redditi più elevati.

In verità, come evidenziato dai mass media, mentre vaste aree della maggioranza parlamentare si rincorrevano e si esercitavano nell'apportare modifiche continue del testo del disegno di legge sulla finanziaria, magari per tassare o meno Suv di grossa cilindrata, distogliendo così l'attenzione dell'opinione pubblica da ben più gravi problematiche, nella fase di definizione del suo testo finale invece, ben individuati settori del Ministero dell'Economia e del Ministero del Lavoro, si adoperavano lucidamente e cinicamente per far passare, con il ricatto del voto di fiducia al Governo, provvedimenti, come i commi 774/775/776, che hanno permesso di fare cassa ai danni di circa un milione di nuclei familiari che usufruivano di trattamenti di reversibilità di circa 700/800 euro al mese.

Con detti commi è stato infatti "sop-

## PENSIONI I veleni della Finanziaria 2007... Aumentate le pensioni d'oro

di Agostino Apadula

**IERI: LEGGE 30 dicembre 2004, n.311**

Testo della Legge 30 dicembre 2004, n. 311, recante: "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge Finanziaria 2005)", corredato delle relative note. (Pubblicata nel supplemento ordinario n. 192/L alla Gazzetta Ufficiale - serie generale - n. 306 del 31 dicembre 2004).

Art. 1 Contributo di solidarietà 350. È introdotto un contributo di solidarietà del 4% sulla parte di reddito imponibile di cui all'articolo 13 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, come modificato dal comma 349, eccedente l'importo di 100.000 euro. Per la dichiarazione, il versamento, l'accertamento, la riscossione ed il contenzioso riguardante il contributo di solidarietà, si applicano le disposizioni vigenti per le imposte sui redditi.

**OGGI: LEGGE 27 dicembre 2006, n.296**

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge Finanziaria 2007). (G.U. n. 299 del 27-12-2006- Suppl. Ordinario n.244. Testo coordinato con le modifiche introdotte dal D.L. 299/2006. La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato; Il Presidente della Repubblica Promulga la seguente legge: Art. 1. (Abrogazione del contributo di solidarietà) Il comma 350 dell'articolo 1 della Legge 30 dicembre 2004, n. 311, è abrogato.

presso il diritto di questi pensionati" all'adeguamento, per circa 200 euro mensili, dei loro trattamenti pensionistici, che era stato avvalorato da tutte le sedi giurisdizionali della Corte dei conti. Contemporaneamente, con un tempismo che è perlomeno sospetto, sono state assegnate risorse ai titolari dei trattamenti pensionistici/redditi superiori a 100.000 euro all'anno, a discapito quindi di milioni di contribuenti bisognosi anche di poche decine di euro. Un comportamento deprecabile se solo si riflette sul fatto che "parte dei nostri novelli Robin Hood" responsabili di tale obbrobrio giuridi-

co sono personalmente interessati alla modifica introdotta.

Di fatto, con tale balzana operazione, molti detentori del potere Esecutivo e Legislativo si sono aumentate le loro pensioni/redditi di diverse migliaia di euro all'anno ... un conflitto d'interessi veramente palese ed oseremmo dire vergognoso. Ovviamente non possiamo nominare gli uomini politici che, "si sono concessi, bontà loro" questi consistenti aumenti sui loro trattamenti pensionistici, già di per sé rilevanti, però le cronache giornalieri riportate dai mass media sono lì a chiarire chi sono coloro che abbiamo definito "novelli Robin Hood". Abbiamo già avuto modo di spiegare i termini dell'affaire "774/775/776", presto ci ritorneremo perché dopo la Corte dei conti della Sicilia, anche altre sedi giurisdizionali hanno preso posizione in difesa "dei pensionati vilipesi". Adesso però vediamo come parte delle risorse sottratte ai "trattamenti pensionistici infimi" sono serviti a far lievitare "le cosiddette pensioni d'oro".

Questi fatti si rivelano e si commentano da soli, se si guarda di seguito come il comma n. 350 della Legge 30 dicembre 2004, n. 311, che aveva introdotto un contributo di solidarietà del 4% sulle somme eccedenti l'importo di euro 100.000 all'anno, sia stato ignominiosamente soppresso con la Finanziaria 2007.

## Peditoriale

## Andare oltre il sindacato di categoria è una necessità

goria presenti in Alitalia)!!!

La nostra società è cambiata e sta tuttora cambiando, senza che ciò avvenga con la necessaria analisi di una strategica pianificazione, visione e/o orientamento da parte delle nostre culture politiche. Ciò determina un Paese polimorfo, sempre sfuggente ed anomalo che determina una serie di malumori e forti difficoltà nel cittadino e nel lavoratore per quanto concerne anche i diritti.

L'obiettivo di porre al centro della strategia europea, da parte dei Capi di stato e di Governo del vecchio continente, una società attiva per costituire un nuovo modello sociale in grado di far capire dove andare per avere, così, una maggiore coesione sociale sembra stia segnando decisamente il passo. Il perseguimento della crescita economica, determinante per la creazione e la garanzia di nuovi posti di lavoro sembra avviarsi ad una stagnazione. Registriamo (vedi referendum sulla Costituzione europea di Francia e Olanda, vedi le inconciliabili posizioni di "comodo" di Francia per stanziamenti agricoli o particolare sconto sui versamenti all'Ue per l'Inghilterra ecc.) un deciso scollamento tra la politica e l'economia europea che sembra destinato ad aumentare ancora di più; che rischia di rendere logore e retoriche le enunciazioni che ci hanno portato a condividere il progetto Europa.

Un periodo decisamente difficile! Un periodo in cui il ruolo del sindacato deve farsi più incisivo e porsi a garanzia delle politiche sociali tese a dare nuova sicurezza alle persone, ai lavoratori. Ho parlato di nuova sicurezza e non già di semplice sicurezza perché una battaglia sindacale impostata solo su una logica riparatrice o assistenzialistica sarebbe decisamente

perdente e fuori tempo rispetto ai nuovi modelli organizzativi della società e della economia. L'Italia si trova tra l'incudine dei dinamici paesi anglosassoni e il martello dell'aggressiva, flessibile economia dei paesi asiatici. Un nuovo modello di welfare, una ristrutturazione nel mondo delle formazioni industriale/aziendale e della scuola sono indispensabili per evidenziare le inclinazioni individuali e garantire una politica sociale indirizzata verso il lavoratore.

Le politiche dell'istruzione, le politiche sociali e del lavoro sono, infatti, intimamente intrecciate e imprescindibili tra loro.

Vedo, insomma, un sindacato dinamico, di proposta, capace non solo di muoversi per la conservazione del posto di lavoro ma anche in grado di sbilanciarsi a favore della tutela del lavoratore nel mercato del lavoro; capace di utilizzare strumenti efficaci anche per la protezione del reddito dei disoccupati. Ecco la necessità di dare una reale svolta al nostro attuale mondo del sindacalismo autonomo. Ecco la necessità di superare il sindacato di categoria andando verso la costituzione di una forte e rappresentativa Federazione organizzata su tutto il territorio nazionale.

Anche le formazioni sindacali di profili professionali e categorie forti come piloti e/o controllori di volo, se non uniti con altre categorie sotto l'insegna di una Federazione, potranno decidere solo co-

me spalmare i proventi economici del Contratto o degli accordi nazionali/aziendali (su quali voci e/o competenze del proprio profilo professionale) ma saranno fuori dal negoziato vero, quello dove si deciderà l'entità di questi proventi e in seguito, anche se può sembrare assurdo, si troveranno marginalizzati anche dalla difesa del proprio posto di lavoro (...andiamo verso l'aereo telecomandato anche per il trasporto delle persone ed è ipotizzabile che formazioni sindacali, oggi fortemente rappresentative, nel mondo dei piloti peseranno quasi zero nel negoziato aziendale se non aggregate e facenti parte di Federazioni dei trasporti solide e rappresentative).

Quindi se vogliamo continuare nella nostra missione di sindacato e di sindacalisti dobbiamo migliorarci, dobbiamo crescere in uno scenario a noi noto e sconosciuto molto più ampio dell'attuale, dobbiamo pensare e lavorare per creare un sindacato e una struttura sindacale adeguata a quanto l'attuale mondo delle relazioni industriali, delle scelte politiche dei governi e delle direttive europee ci richiedono e ci impongono. In ogni settore, comparto, impresa o altro, la storia ci insegna che ogni ciclo ha termine e per rimanere sul "mercato" (lasciatemi passare il termine "commerciale" ma rende bene l'idea) emerge la necessità di una ristrutturazione, di un intervento teso a modificare l'assetto prees-

istente. I tempi che determinano la fine di un ciclo variano a seconda di cosa prendiamo in esame. È statistica industriale, ad esempio, che occorre "...operare almeno ogni venti anni forti ristrutturazioni organizzative agli impianti aziendali pena il declino e il pericolo della scomparsa dell'azienda stessa dal mercato". Non è un mio pensiero ma un'analisi statistica di Confindustria.

Anche i "Cobas" hanno capito la necessità di federarsi per andare oltre il profilo professionale è una necessità di sopravvivenza anche per loro (da Sult sono passati a Sdl Intercategoriale). E qui si apre un altro interessante ed importante scenario che purtroppo in queste pagine non posso affrontare ma, credo sia intuitivo a tutti che nel momento in cui sarà riconosciuta la Federazione dei Cobas e questa sederà ai tavoli negoziali, aumenterà in modo esponenziale e definitivo l'esclusione di quei sindacati autonomi non riconosciuti dalle parti datoriali. Fermo restando che non è da escludere, a quel momento, che ci saranno forti tentativi di emarginare definitivamente il sindacalismo autonomo anche quello firmatario dei CCNL, reo di non avere riferimenti politico partitici e quindi libero pensatore dai vari tavoli negoziali (la legge sulla rappresentanza e rappresentatività sindacale sarà a quel tempo varata e, penso, che non sarà a nostro fa-

vore ma sarà più vicina alle "esigenze" di Cgil-Cisl-Uil).

Mi rendo conto che, purtroppo, questo necessario processo organizzativo trova e troverà, nei fatti, grosse difficoltà nell'essere perseguito seriamente. E ciò, principalmente, per la mentalità che normalmente ha il sindacalista autonomo che è autonoma per eccellenza; e spesso, è quasi impossibile che si convinca di lasciare il proprio "orticello" per intraprendere nuove strade o progetti che magari rischiano di fargli perdere quella carota che per tanto tempo egli si è così amaramente coltivata. È proprio questa mentalità che ha impedito la vera unità del sindacalismo autonomo e libero. Ed è su questa debole ed opportunistica mentalità che spesso gli altri sindacati confederali hanno fatto leva per lasciarci nel ghetto, per non farci contare, per non farci emergere. Quindi, urge, un radicale e forte cambiamento.

L'alternativa a questa scelta, a questo cambiamento è il perseguimento verso l'aggregazione di formazioni di sindacati di categoria che per miopia culturale o peggio, per la "carota personale", continuano a pensare che c'è ancora spazio e tempo per fare passi e/o prendere decisioni dolorose ma, di tempo, ormai ne resta poco! L'autonomia è il nostro valore più importante che poniamo a garanzia della vera tutela dei diritti e della sicurezza per tutti i lavoratori dei trasporti ed i lavoratori hanno bisogno che questa nostra realtà sindacale rimanga.

È nostro preciso dovere non tradire questi principi, che al giorno d'oggi, son rari valori che abbiamo ereditato dai nostri predecessori.

\* Segretario generale  
Fast-ConfSal

<p><b>LA VOCE DEI TRASPORTI</b>  <b>Pubblicazione mensile della F.A.S.T./ConfSAL</b>  <b>Federazione Autonoma</b>  <b>dei Sindacati dei Trasporti</b></p>	<p>Redazione e Amministrazione          Via Varese, 34 Roma          Tel. (06) 4454923 Fax (06) 49385806          e-mail: sg@sindacatofast.it</p>	<p>Direttore  <b>Giovanni Martinelli</b>          Responsabili Ufficio Stampa:  <b>Pietro Serbassi - Luca Vitali</b></p>	<p>Comitato di redazione:  <b>Diego Ferrari - Massimo Notaro,</b>  <b>Alessandro Boso - Marco Damato</b></p>	<p>Impaginazione          e Grafica:  <b>Roberto Violi</b></p>
---	---	--	--	--

## ARAN

## Firmato il Ccnl del personale non dirigente dell'Enac

**IPOTESI DI CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO SUCCESSIVO AL CCNL PER IL PERSONALE NON DIRIGENTE DELL'ENAC QUADRIENNIO NORMATIVO 2002-2005 E BIENNIO ECONOMICO 2002-2003**

In data 12 aprile 2007 alle ore 18.00 ha avuto luogo l'incontro per la definizione del CCNL in oggetto tra:

## L'ARAN:

nella persona del Presidente  
 Avv. Massimo Massella Ducci Teri

*M. Massella Ducci Teri*

e le seguenti Organizzazioni e Confederazioni sindacali:

## Organizzazioni Sindacali

FP CGIL *Roberto Padellaro*

FIT Cisl *Giuseppe Padellaro*

UIL TRASPORTI *Roberto Padellaro*

UIL PA *Roberto Padellaro*

SALC/SULT

USPPI/APAC *Roberto Padellaro*

## Confederazioni Sindacali

CGIL *Roberto Padellaro*

CISL *Giuseppe Padellaro*

UIL *Roberto Padellaro*

CONFISAL *Roberto Padellaro*

USPPI *Roberto Padellaro*

Al termine della riunione le parti hanno sottoscritto l'allegata Ipotesi di Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro successivo al CCNL per il personale non dirigente dell'Enac quadriennio normativo 2002-2005 e biennio economico 2002-2003.

**CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO SUCCESSIVO AL CCNL PER IL PERSONALE NON DIRIGENTE DELL'ENAC QUADRIENNIO NORMATIVO 2002-2005 E BIENNIO ECONOMICO 2002-2003**

In data 30 maggio 2007 alle ore 11,45 ha avuto luogo l'incontro per la definizione del Ccnl in oggetto tra:

## L'ARAN:

nella persona del Presidente  
 Avv. Massimo Massella Ducci Teri

*M. Massella Ducci Teri*

e le seguenti Organizzazioni e Confederazioni sindacali:

## Organizzazioni Sindacali

FP CGIL *Roberto Padellaro*

FIT Cisl *Giuseppe Padellaro*

UIL TRASPORTI *Roberto Padellaro*

UIL PA *Roberto Padellaro*

SALC/SULT

USPPI/APAC *Roberto Padellaro*

## Confederazioni Sindacali

CGIL *Roberto Padellaro*

CISL

UIL

CONFISAL

USPPI *Roberto Padellaro*

Al termine della riunione le parti hanno sottoscritto l'allegato Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro successivo al Ccnl per il personale non dirigente dell'Enac quadriennio normativo 2002-2005 e biennio economico 2002-2003.

## CABINA DI REGIA

## Denunciato il Sottosegretario Letta

On. Enrico Letta  
Sottosegretario alla Presidenza  
del Consiglio dei Ministri

**Oggetto:**  
mancata convocazione/diffida

Preg. ssimo Sottosegretario di Stato, apprendo con relativa (essendo un sindacato autonomo) sorpresa, dalla Sua missiva del 25 maggio 2007 Prot. n. 745-5.44.4.1, la mancata convocazione della scrivente Federazione al Tavolo di lavoro sulle questioni inerenti il Piano di Impresa delle Ferrovie dello Stato. La sorpresa è motivata dal fatto che, nella lettera in questione, risultano in indirizzo Federazioni sindacali aderenti a Confederazioni con rappresentatività (ndr. Numero rappresentanti sindacali nel Cnel e distribuzione delle sedi sul territorio nazionale) inferiore alla nostra Confederazione: Confisal. Risultano, altresì in indirizzo, Federazioni con riconoscimenti cogenti decisamente simili o forse inferiori alla nostra Federazione (ad esempio firma di Ccnl nel comparto dei trasporti). A sostegno di quanto sopra detto si ricorda che la Fast-Confisal è firmataria, del "Patto delle Regole" sui conflitti nei trasporti del 23.12.1998, del Verbale di Intesa (con la Confisal) del 22 dicembre 1998 sul "Patto Sociale per lo sviluppo e l'occupazione" ecc. con il Governo e le parti datoriali. Si informa, inoltre, che alla Fast-Confisal aderiscono:

- a) A.Pro.Ca. (Associazione Provinciale Capitani), è l'Associazione che raggruppa i Capitani di Mare nella Provincia di Messina;
- b) Fast - Ambiente, raggruppa i lavoratori del trasporto impegnati nei servizi

collaterali, firmataria di accordi con Enti Locali (Comuni);

c) Fast - Autoferrotranvieri, raggruppa il personale del settore Autoferrotranviario; firmataria tramite la Confisal e oggi, la Fast-Confisal, di accordi a livello aziendale;

d) Fast - Autotrasporto e Spedizione Merci, raggruppa i lavoratori dell'omonimo settore. Ed è stipulante del Ccnl (regolarmente depositato al Cnel) di categoria inerente i soci delle Cooperative;

e) Fast - Comparto Aereo è costituita dal personale impegnato in tale settore;

f) Fast - Comparto Marittimi, raggruppa i lavoratori del comparto marittimo;

g) Fast-Ferrovie (già S.M.A. "Sindacato Macchinisti e Attività Ferroviarie), sindacato storico dei Macchinisti FS S.p.A. oggi aperto a tutti i profili professionali dei ferroviari. La Fast-Ferrovie è stipulante il:

- Ccnl delle Attività Ferroviarie (con Confindustria) e del Contratto Aziendale di Gruppo FS S.p.A. (16.04.2003);

- Ccnl per i lavoratori addetti al settore delle Attività Ferroviarie e Servizi Connessi (con Agens, Confindustria e il Gruppo FS S.p.A.);

- verbale di accordo del 19 gennaio 2004 con la Compagnia Internazionale delle Carrozze Letto (Ciclt) sulla procedura di mobilità firmato presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Organizzazione sindacale già presentata all'inizio di questa missiva;

- Accordo di confluenza Ccnl Attività Ferroviarie - Contratto Aziendale Serfer-Servizi Ferroviari Srl;

- Verbali di Accordo Contrattuale con RTC (Rail Traction Company);

- Ccnl Wasteels International Italia;  
- Accordo contrattuale Ciclt del 15 ottobre 2003;

- Accordo contrattuale con SBB (Ferrovie Svizzere con parte datoriale, in Italia, rappresentata da Asstra)

h) Fast - Pensionati;

i) Fast - Taxitalia, è l'unica organizzazione sindacale stipulante il Ccnl della categoria (regolarmente depositato e accreditato al Cnel). È stipulante anche del Ccnl per i soci e i dipendenti delle cooperative esercenti attività nel settore autonoleggio con e senza autista, scuolabus e locazione veicoli;

j) F.I.M.A. (Federazione Italiana Marittimi Autonoma), comprende i marittimi ed è fortemente presente in Sicilia (Stretto Messina); è firmataria di accordi a livello locale;

k) L.I.C.T.A. (Lega Italiana Controllori Traffico Aereo), è la più rappresentativa organizzazione sindacale in seno all'Enav, firmataria del Ccnl di categoria;

l) Sada (Sindacato autonomo Dipendenti Anas), è stipulante il Ccnl dell'Ente Nazionale per le strade (Anas).

Nella certezza che la presente sia sufficientemente esaustiva per riparare alla dimenticanza sulla nostra convocazione nei giorni 30 maggio e 14 giugno c.a., rimaniamo a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti che la S.V. riterrà opportuno fare.

Resta inteso che in mancanza di un positivo riscontro, la scrivente, si riserva di adire le vie legali onde garantire la tutela e la rappresentatività propria e dei suoi associati.

Il Segretario generale Fast-Confisal  
Giovanni Martinelli

On. Enrico Letta  
Sottosegretario alla Presidenza  
del Consiglio dei Ministri

**Oggetto: problematiche del trasporto ferroviario**

Come le è stato notificato la scrivente Federazione ha dato inizio alle procedure di impugnazione delle convocazioni sui Tavoli di lavoro, inerenti il Piano d'Impresa del Gruppo F.S., la prima già tenuta il 30 maggio u.s., e per quelle previste "per la regolazione della concorrenza" e "per la costruzione di un contratto unico". Tale decisione della organizzazione sindacale, dal sottoscritto rappresentata, nasce dalla negazione della sua presenza ai tavoli suddetti, quale mancata ottemperanza al verbale d'intesa del 15 maggio, nella quale la Scrivente ha svolto un ruolo dirigente che ha certamente contribuito alla sua definizione. Durante i lavori del 30 maggio 2007, le organizzazioni sindacali presenti, certificando i condizionamenti di alcuni atti del Governo, rispetto a decisioni che erano state sospese proprio per le previsioni dei contenuti dell'accordo del 15 maggio surrichiamato. Con una missiva successiva le stesse organizzazioni sindacali hanno quindi auspicato la ripresa del confronto, ovviamente nel rispetto delle regole definite il 15 maggio 2007. In relazione a ciò ed allo scopo di evitare che una eventuale ripresa delle trattative sulle problematiche del trasporto sul ferro, venga magari messa in mora dal ricorso alla magistratura di merito, alla quale la Fast-Ferrovie si sta rivolgendo, per ottenere la previsione della sua presenza ai Tavoli di lavoro previsti dall'accordo del 15 maggio 2007, si invita l'onorevole Sottosegretario in indirizzo a riformulare le eventuali nuove convocazioni con l'inserimento della Scrivente.

In attesa di riscontro si coglie l'occasione propizia per ben distintamente salutare.

Il Segretario generale Fast-Confisal  
Giovanni Martinelli

professionale cui devono rispondere i prestatori dei servizi di trasporto pubblico locale innovativo, sia quali imprenditori individuali sia in forma societaria o consorziata.

4. I comuni predispongono una carta dei servizi di trasporto pubblico locale innovativo concernente le prestazioni dei servizi di cui al comma 1 e recante, tra l'altro, la disciplina tecnica relativa:

a) all'elencazione dei servizi offerti e alle relative formule di pagamento e abbonamento;

b) ai livelli minimi del servizio offerto, con particolare riferimento a fasce orarie di prestazione e a frequenza dei trasporti;

c) alle modalità di prenotazione del servizio, di raccolta e smistamento delle richieste mediante centralini telefonici, rete internet e telefonia mobile;

d) alle modalità di rendicontazione e di fatturazione del servizio;

e) ad ogni altro elemento ritenuto utile per il miglioramento dei livelli qualitativi del servizio.

5. I prestatori del servizio di trasporto pubblico locale innovativo sono tenuti all'osservanza delle prescrizioni adottate dal comune nella carta dei servizi di trasporto pubblico locale innovativo di cui al comma 4 e, nel caso di violazione delle prescrizioni stesse, sono tenuti a corrispondere un indennizzo a favore dei fruitori del servizio, nella misura stabilita dal comune con la medesima carta.

6. L'adozione delle misure di cui ai commi 2 e 4 del presente articolo costituisce titolo preferenziale per i comuni ai fini dell'accesso ai finanziamenti di cui all'articolo 1, commi 1031 e 1032, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Omessa anche questa volta la fase di concertazione, il Governo è passato direttamente alla presentazione di un D.d.l., sen-

za minimamente pensare di convocare le organizzazioni sindacali di categoria e prospettare l'idea, valutando con le parti direttamente interessate le soluzioni da adottare a fronte di una esigenza comunque, tutta da dimostrare. Inutili sono state le richieste delle organizzazioni sindacali di categoria ivi comprese quelle inviate dalla Fast-Taxitalia con le quali è stato sollecitato un incontro con i rappresentanti del Governo, tanto da indurre i rappresentanti sindacali a proclamare il fermo del servizio. Non è bastata nemmeno l'astensione dal lavoro fissata per lo scorso 8 maggio, nonostante abbia trovato la più ampia partecipazione della categoria raggiungendo il 90% di adesione a livello nazionale, a convincere il Governo ad orientarsi verso metodi più democratici ascoltando le preoccupazioni di oltre 30.000 lavoratori che svolgono un servizio di pubblica utilità, spesso in condizioni precarie e con rischi elevatissimi.

Gli incontri sollecitati a più riprese dalle organizzazioni sindacali tra cui Fast-Taxitalia e poi avuti, prima con il relatore On. Lulli, poi il Dott. Ferrara per conto della Vice-Presidenza del Consiglio dei Ministri ed infine con il Vice-Presidente della Camera Giorgia Meloni, hanno consentito alle stesse di approfondire le problematiche legate al D.d.l. 2272 ove mai fosse stato approvato così come articolato. Soprattutto nell'occasione, è stato evidenziato che i servizi innovativi in materia di trasporti, richiamati nello stesso D.d.l., sono in parte già assolti dai tassisti e senza alcun contributo da parte delle Istituzioni.

Tutti gli interlocutori Istituzionali, non

hanno nascosto l'imbarazzo nel dover fornire valide motivazioni circa la necessità di inserire nel D.d.l. 2272 un articolo che sicuramente avrebbe creato problemi nella gestione di questi servizi innovativi nell'ambito trasporti locali, nuovi costi a carico del Governo e un conflitto con gli attuali operatori del servizio di trasporto pubblico non di linea, con esplicito riferimento ai tassisti che operano a tariffa amministrata con prestazioni obbligatorie e senza costi a carico della collettività. Tutto questo non ha scongiurato la seconda giornata di astensione dal lavoro indetta da tutte le organizzazioni sindacali di categoria ma solo dopo aver capito che il Governo continuava a fare la parte del sordo che sente bene solo le ragioni dettate da motivazioni liberiste e non liberali che seppur avrebbero causato l'impoverimento e la precarizzazione di una categoria, per ragioni politiche andavano perseguite. L'astensione dal lavoro della categoria taxi del 31 maggio è stata totale, tutti i tassisti italiani hanno dato grande prova di compattezza e civiltà. Nel frattempo gli emendamenti presentati dalle varie forze politiche riferiti agli articoli 5 e 7, poi successivamente rinominati 8 e 11, non tranquillizzavano l'indotto, anzi pur accogliendo diverse proposte presentate dalle organizzazioni sindacali tra le quali alcune della Fast-Taxitalia, gli elementi di preoccupazione si andavano via via consolidando, confermando la volontà da parte del Governo di voler dare accesso ad altri vettori, qualificati solo sotto il profilo economico e pronti ad investire risorse in un settore, quello del servizio di trasporto pubblico non in linea, dove la conse-

guenza dell'investimento ed il risultato produttivo, sarebbe stata la polverizzazione degli operatori esistenti. Segnali di schiarita sono arrivati solo dopo l'incontro con il Governo svoltosi nello stesso giorno dall'astensione dal lavoro e la conseguente manifestazione a Roma, dove hanno sfilato alcune migliaia di tassisti italiani. Nel corso dell'incontro sono state chiarite le questioni che avevano suscitato preoccupazioni ed allarme nella categoria, convenendo sull'univoca interpretazione degli articoli 8 e 11. A tale riguardo, il Governo si è impegnato a riformulare soprattutto l'art. 11 nel corso dell'iter parlamentare eliminando tutte quelle frasi che avrebbero potuto creare interpretazioni equivocate o che avrebbero potuto creare speculazioni. Bene, si potrebbe concludere dicendo che anche questa volta è fatta, dal momento che il Governo alla Camera ha mantenuto la promessa, ma ci sembra riduttivo e poco rispettoso nei confronti di chi ha poi subito i disservizi, pensando a chi non potendo utilizzare il taxi è arrivato in ritardo ad un appuntamento oppure non è potuto partire, chi ha rimandato una visita medica, chi non è potuto andare a riscuotere la pensione o il disabile che non si è potuto sottoporre alla terapia e allora non deve passare inosservata l'imprudenza manifestata ancora una volta da chi non accetta il confronto preventivo, quella concertazione tanto propagandata e mai attuata, che ad oggi ha portato i tassisti in piazza due volte in meno di un anno, inducendo il Governo sicuramente non per le barricate fatte dalla categoria ma per la fondatezza delle ragioni che hanno originato le proteste. Ogni altra considerazione la lasciamo ai lettori ma non vogliamo perdere questa occasione per formulare le scuse da parte di Fast-Taxitalia a quanti hanno subito le conseguenze della protesta.

## TAXI

## Pericolo scampato