

TASSISTI

La Fast-Taxitalia/Confsal firma il primo CCNL per le Cooperative dei Tassisti

Il pensiero della parte Datoriale

In primo luogo bisogna precisare che la realizzazione di questo CCNL trova un suo riferimento determinante nelle condizioni, piuttosto disagiate e sofferte dalla categoria dei soci cooperativi tassisti e questo, soprattutto, in merito al continuo ridursi delle agevolazioni destinate alla cooperazione come garantito dal DPR 602/1970 che, peraltro, esaurirà completamente la sua efficacia per il prossimo 2006.

Bisogna, comunque, precisare che proprio alla luce di questo decreto che potenziò, negli anni settanta, una serie di tutele per gli andamenti economici delle cooperative di produzione e lavoro, si destarono per alcune professioni d'arti e mestieri, tra le quali i tassisti delle nostre grandi città, quell'associazionismo che è andato via via a consolidarsi facendo assumere in breve, alle compagini dei soci lavoratori, le connotazioni di una ben precisa categoria di lavoratori.

Pertanto, proprio per la categoria dei soci lavoratori tassisti, memore della mancanza di un riconoscimento più autentico della professione, sono stati sempre applicati per analogia i trattamenti normativi previsti dal CCNL autonoleggio e autorimesse, anche se, in vero, tali trattamenti sono stati adottati

forse più per avere un riferimento regolamentare, lecito e comunque adattabile che nulla. D'altra parte, però, bisogna ricordare che in tale CCNL non vi è menzione alcuna di riferimento causale che



SALVATORE AUGUSTO, SEGRETARIO NAZIONALE FAST-TAXITALIA

possa riferirsi al mestiere del tassista o giù di lì. In occasione dell'applicazione della L. 142/2001, dove si sono finalmente stabilite le giuste rilevazioni sull'autenticità cooperativistica del socio la-

voratore, abbiamo dato inizio ad un nostro ben preciso progetto di CCNL per i soci e cooperative TAXI, fruendo della collaborazione tecnica di Eugenio Mazzone Presidente della cooperativa tassisti napoletani e di alcuni suoi collaboratori.

Questo progetto che è stato successivamente capito e avviato con il patrocinio dell'UNCI (Unione nazionale delle cooperative italiane), nella persona del responsabile per le relazioni sindacali Settimio Marchione, è stato perfezionato attraverso un tavolo, forse più di studio che di trattative, con il significativo contributo sindacale di Salvatore Augusto Segretario nazionale dell'Organizzazione sindacale "FAST-TAXITALIA" aderente alla Confederazione nazionale Confsal, e anche di Giovanni Martinelli Segretario generale della FAST e di Marco Paolo Nigi Segretario generale della Confsal.

In verità ci sentiamo decisamente soddisfatti per la realizzazione di questo nostro progetto che dopo svariati tentativi ha finalmente trovato luce, dopo ben quattro anni di sostenuto e continuo lavoro.

Siamo convinti che con la realizzazione di questo

Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Per i soci e i dipendenti delle Cooperative Esercenti attività nel settore "TAXI"

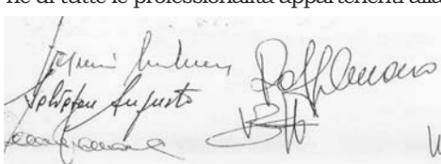
L'anno 2005 il giorno 31 del mese di maggio in Roma

Tra

UNCI Unione Nazionale delle Cooperative Italiane, rappresentata dal Vice Presidente Dante Flemac e dal Consigliere di Presidenza Settimio Marchione
 Assistiti da Raffaella Cuomo e Vincenzo Brizzi;
 UNSIC Unione Nazionale Sindacale Imprenditori e Coltivatori rappresentata dal Presidente Nazionale Domenico Mamone;
 E

FAST TAXITALIA - CONFSAL rappresentata dal Segretario Nazionale Salvatore Augusto
 FAST - CONFSAL rappresentata dal Segretario Generale Giovanni Martinelli
 Assistiti dalla CONFSAL rappresentata dal Segretario Generale Marco Paolo Nigi

Si è convenuto di stipulare il presente contratto collettivo nazionale di lavoro per i soci lavoratori ed i lavoratori dipendenti che operano nel processo di sviluppo della cooperazione del settore "TAXI", per una migliore efficienza del servizio e di tutela e valorizzazione di tutte le professionalità appartenenti alla categoria tassisti.



a pagina 11

Settore Taxi: firmato il primo CCNL

Dopo oltre sei mesi di trattativa, il 31/5/2005 è stato firmato il primo "Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i soci e i dipendenti delle Cooperative esercenti attività nel settore TAXI".

Tale CCNL, è stato stipulato tra Unici (Unione Nazionale delle Cooperative Italiane) - Unsic (Unione Nazionale Sindacale Imprenditori e Coltivatori) - Fast Taxitalia/Confsal (Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti) - FAST-CONFSAL con l'assistenza della CONFSAL (Confederazione Generale Sindacati Autonomi Lavoratori), dichiara il Segretario Generale della FAST-



GIOVANNI MARTINELLI, SEGRETARIO GENERALE FAST-CONFSAL

CONFSAL, Giovanni Martinelli: "..oggi è una data importante per-

ché la firma di questo primo CCNL nel mondo dei tassisti rappresenta una tutela indispensabile ed una necessaria risposta alle problematiche della categoria dei soci e dei dipendenti delle Cooperative dei Tassisti che con l'anno 2006 vedranno decadere i benefici e le garanzie previdenziali della categoria oggi stabilite dal DLG 602 e dalla L. 142.

La stipula di questo Primo CCNL rappresenta, quindi, una pietra miliare per la garanzia dei diritti dei soci e dei dipendenti delle Cooperative nel settore TAXI che hanno una forte presenza, soprattutto, nel centro-sud del nostro Paese."

UNIONE PILOTI

Crisi del trasporto aereo in Italia

Si avvertono segnali di ripresa ma non per tutti

La crisi del Trasporto aereo in Italia, come del resto in tutto il mondo, ha come data di nascita l'11 settembre 2001.

Praticamente tutti gli esperti sono concordi nel riconoscere l'enorme impatto avuto dall'evento sul mercato del trasporto aereo, ulteriormente danneggiato poi dalla successiva epidemia di sars scoppiata nel sud-est asiatico e "trasportata" fino al Canada. Oggi che il settore sembra aver ritrovato una sua stabilità e comincia a dare confortanti segnali di ripresa, non tutte le compagnie appaiono pronte a trarne beneficio. In questo panorama, a livello europeo, i vettori italiani sono tra quelli destinati a pagare lo scotto maggiore.

Abbiamo assistito inermi alla nascita di miriadi di compagnie aeree italiane ed al loro inesorabile naufragare con conseguenze traumatiche per i lavoratori, disagi per gli utenti e perdita di credibilità per il sistema Paese.

Perché? Cosa ci manca per competere con gli altri?

Abbiamo indubbiamente troppi aeroporti non integrati in un sistema coordinato sui quali facciamo affluire pochi velivoli rendendo il nostro sistema di trasporto inefficiente e costoso ed attirando nel nostro mercato compagnie straniere che, libere dai ristrettivi regolamenti nazionali, spesso fanno una concorrenza spietata ed ai limiti del leale.

Questa categoria di compagnie fruiscono di esagerate agevolazioni da parte sia dei gestori aeroportuali che delle autorità locali.

La concorrenza spietata spinge l'utente a cercare il "prezzo" ad ogni costo senza tener conto di tutti quei fattori che devono caratterizzare una seria compagnia aerea quali: sicurezza, servizio, regolarità.

Non si capisce come un consumatore possa accontentarsi di acquistare in tutta tranquillità un biglietto low-fare destinato ad un

familiare tramite una compagnia low-cost straniera alla quale affida la vita dello stesso, mentre non si sognerebbe affatto di ricercare in caso di necessità il dentista più a buon mercato per la stessa persona.

Oggi infatti più che mai è radicato il concetto che tutte le compagnie aeree sono uguali e tanto vale spendere il meno possibile, ma proprio a valle di una crisi come quella che abbiamo attraversato molti vettori hanno ceduto alla



IL PRESIDENTE DELL'UNIONE PILOTI COM.TE MASSIMO NOTARO

tentazione dei tagli sui costi d'addestramento, alla riduzione della manutenzione programmata e alla tendenza ad utilizzare irresponsabilmente gli equipaggi che spesso si trovano a sostenere turni di volo talmente faticosi da essere proibitivi ad un qualsiasi altro addetto al trasporto.

È fondamentale quindi fornire al cliente un'immagine corretta di ciò che compra.

È altrettanto fondamentale forzare le autorità nazionali aeronautiche e fiscali ad essere più vigili e severe nei confronti di chi lavora impunemente nel nostro Paese e allo stesso tempo agevolare il settore per attirare nel trasporto aereo imprenditori che cerchino investimenti a lungo termine e non solo opportunità per rapide speculazioni.

UNIONE PILOTI

Il Presidente
 Com.te Massimo Notaro

Il Consigliere Delegato
 F/O Giorgio Moreschini

l'intervista

Firmato il primo CCNL per i soci e dipendenti delle Cooperative Taxi

Intervista rilasciata da Roberto Violi, al Segretario nazionale

della Fast-Taxitalia/Confsal, Salvatore Augusto, stipulante il contratto nazionale.

D. Un risultato molto importante per i tassisti.

R. Sicuramente un ottimo risultato, al di là di ogni altro aspetto, con questo contratto si è dato luce ad una categoria di lavoratori molto importante nel servizio pubblico locale.

D. Quanti tassisti ci sono in Italia?

R. Non abbiamo purtroppo informazioni precise a riguardo, da una nostra stima per difetto probabilmente circa 60.000.

D. Quanti di questi potranno usufruire del contratto?

R. Potenzialmente tutti, o meglio tutti i tassisti associati in cooperative, mentre chi è iscritto all'artigianato, avrà almeno la possibilità di valutare l'alternativa. Questo contratto potrà essere applicato anche per i dipendenti delle cooperative taxi e per altre figure professionali che operano nel settore, come ad esempio gli operatori dei call center radiotaxi.

D. Questo contratto è da ritenersi un punto di arrivo o di partenza per la categoria?

R. Il contratto rappresenta un punto di partenza e non certo di arrivo per la categoria. Ciò signifi-

fica che stiamo già lavorando per porre in discussione altri aspetti del lavoro del tassista, ed il contratto sicuramente ci sarà di aiuto in ambito istituzionale.

D. Può darci un'anticipazione?

R. Porre in discussione il riconoscimento di lavoro usurante quello del tassista, ci sembra una buona motivazione per aprire un tavolo di confronto immediato.

D. Restano comunque i problemi giornalieri di una categoria che vive momenti molto difficili.

R. Purtroppo sì, tuttavia la situazione è molto diversa da città a città, anche se il lavoro in se è lo stesso, il tassista subisce le strategie di mobilità dettate dall'amministrazione locale, e dico subisce perché i rappresentanti di categoria quasi mai vengono consultati o almeno ascoltati su argomenti che riguardano il traffico, i posteggi, l'apertura dei cantieri, e quant'altro incide sull'attività quotidiana del tassista. In molte città manca un vero e proprio piano di sviluppo per il servizio taxi, molte amministrazioni invece non valutano nemmeno, la possibile integrazione del servizio

pubblico di linea e quello non di linea, così come previsto dalla legge 422 del 1997.

D. Cosa prevede la legge 422 in merito all'integrazione?

R. L'articolo 14 della legge 422 dice che, gli enti locali al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1, ossia con il servizio pubblico non di linea. Ciò significa nuove opportunità, rispetto al target tradizionale di riferimento, che in molte città è in forte calo.

D. Piuttosto, si parla sempre più spesso di liberalizzazione delle licenze, qual è la sua posizione a riguardo?

R. Ovviamente non sono affatto d'accordo, anzi, in molte città italiane si parla di esubero di licenze rispetto ad una domanda in forte diminuzione. Se con la liberalizzazione delle licenze qualcuno intende creare nuova occupazione, commette un grave errore.

D. Non sempre però è facile trovare un taxi in

alcune città e le tariffe non sono proprio così accessibili.

R. Non bisogna commettere l'errore di generalizzare, la mancanza di taxi in alcune ore del giorno, non significa che bisogna bandire nuove licenze, tutt'altro, basterebbe rivedere la turnazione o semplicemente prolungare qualche turno di lavoro, mentre le tariffe spesso sono alte a causa del traffico rendendo sempre meno competitivo il taxi rispetto a tutti gli altri servizi di trasporto pubblico in particolar modo quello di linea.

D. La sua richiesta è esplicita, maggiore attenzione verso una categoria di lavoratori molto importante nel sistema dei trasporti locali.

R. Bisogna uscire a tutti i costi dal sistema di marginalità e residualità in cui si trovano migliaia di tassisti italiani. Politiche concrete di sviluppo, adeguamenti strutturali, sostegni finanziari da utilizzare in innovazioni tecnologiche, ma soprattutto recuperare ritardi accumulati, molto gravi che rischiano di porre una intera categoria di lavoratori in una condizione di precarietà irreversibile.

C.P.O.

Creare le condizioni perché aumenti la presenza delle donne nei luoghi decisionali

I requisiti: capacità e preparazione di base

Care amiche,

il percorso di costituzione dei comitati paritetici aziendali (art.3 CCNL Attività Ferroviarie), a cui tutte noi siamo state chiamate a partecipare attraverso la nostra organizzazione sindacali la Fast-Ferrovie, è giunto quasi a termine.

I comitati uscenti hanno svolto una importante attività a favore di tutte noi, dobbiamo riconoscere che grazie al lavoro delle nostre colleghe si è realizzata anche all'interno della nostra azienda una evoluzione culturale ancora in fase di sviluppo ma che prelude ad un diverso atteggiamento dei due sessi nel mondo del lavoro.

Le azioni positive, condotte efficacemente a termine, hanno in sé la capacità di produrre effetti di sistema, con ricadute positive negli spazi lavorativi e nell'organizzazione del lavoro, ma sono anche idonee a sviluppare capacità di

autocritica, abilità e consapevolezza nell'effettuare scelte di carattere professionale, economico, e sociale, finendo per proporsi come vera e propria strategia che permette di perseguire efficienza, equità e trasparenza a beneficio di tutta la comunità lavorativa.

Anche se alcuni ambiti sembrano impermeabili alle istanze di parità è compito di noi donne creare le condizioni perché aumenti la nostra presenza nei luoghi decisionali.

La fiducia nelle nostre capacità, insieme ad una preparazione di base (è in fase di realizzazione un percorso formativo), sono gli elementi essenziali per promuovere una attiva partecipazione di tutte noi alla vita del sindacato che fieramente rappresentiamo, e della azienda dove espletiamo quotidianamente la nostra attività professionale.

Buon lavoro a tutte!!!

Genny Lello



Dalla prima pagina

TASSISTI

La Fast-Taxitalia/Confsal firma il primo CCNL per le Cooperative dei Tassisti

Il contratto è stata messa finalmente in luce una categoria di lavoratori, i "Tassisti", dimenticati nello scenario collettivo del lavoro e, pertanto, il delinearli oggi di figure professionali autentiche per questo settore, rappresenta una nuova fase e quindi l'origine di un nuovo percorso per dare inizio ad un'insieme di iniziative efficaci per valorizzare la funzione e l'importanza di questo lavoro, sia per il suo espletamento economico-produttivo e sia per il giusto ruolo che assume nello svolgimento di un effettivo e necessario servizio di rilievo pubblico.

Ciò richiede un costante aggiornamento di criteri etico-professionali, finalizzati alla più efficiente operatività nel tessuto dei servizi rivolti al cittadino e di contenuti efficaci di rappresentanza nei confronti dell'ospitalità turistica.

In vero, proprio nella nuova ottica del mercato del lavoro, per cui la legge Biagi ha avuto il merito di consolidare i contenuti della flessibilità nel nostro sistema lavoro, ma forse più perché abbiamo seguito gli indirizzi del Treu e del compianto D'Antona, con questo CCNL siamo riusciti a stabilire un nuovo modello contrattuale dove la funzione del rapporto di lavoro meglio si connatura ai criteri di collaborazione e partecipazione, ridu-

cendo la rigidità dei contenuti tradizionali afferenti alla prestazione subordinata. Infatti, nella messa a punto del nostro progetto contrattuale, non è stato facile identificare il luogo di incontro tra il tradizionale fattore lavoro "subordinato", così come viene articolato nei diversi contratti di lavoro vigenti, e il fattore genetico del cooperativismo che sta nel concetto della "partecipazione al destino d'impresa", da cui stabilire definitivamente un riconoscimento preciso nell'unicità del "Socio lavoratore".

Proprio in virtù dell'applicazione della legge 142/2001, le caratteristiche tipiche del rapporto associativo nelle cooperative sono dettate oggi attraverso un regolamento interno che richiama l'applicazione del contratto collettivo, ma che contraddistingue il ruolo comportamentale associativo richiesto ad ogni socio prima ancora che questi conferiscano nel rapporto di lavoro.

Infatti nella regolamentazione interna, come contempla la Legge 142/2001, sono previste a monte del CCNL da applicare, quelle connotazioni associative che la cooperativa si assume nello stabilire le caratteristiche proprie che ogni socio lavoratore deve impegnarsi per occupare un ruolo di responsabilità attiva nella gestione dell'impresa e nella sua partecipazione alla formazione degli organi sociali, nella definizione della struttura di direzione e conduzione dell'impresa, nell'elaborare i programmi di sviluppo e le scelte strategiche, nonché nel realizzare i processi produttivi della cooperativa e, in fine, nel contribuire alla formazione del capitale sociale, ai rischi, ai risultati economici ed alle decisioni per la sua destinazione.

Il Tassista, quindi, nella sua accettazione professionale è un socio lavoratore e se tendenzialmente oggi per indicare un lavoratore si mette a fuoco sempre più la sua personalità professionale

e sempre meno il suo stato di dipendenza, possiamo certamente considerare che tale professionalità vestendo ambedue gli abiti, del socio e del lavoratore, possiede le migliori connotazioni per adeguarsi agli andamenti dettati dalla concorrenza di mercato.

Proprio per questo, seguendo una linea generale che tiene conto delle capacità professionali dei soci lavoratori, rimandando comunque le tematiche applicative ai regolamenti interni delle cooperative sia in relazione al tipo e stato dell'attività da svolgere e sia alla quantità delle prestazioni di lavoro disponibili per il funzionamento della cooperativa stessa, sono state considerate e previste nel CCNL professionalità subordinate che occupano un ruolo di dipendenza e non solo di socio della cooperativa.

Con l'attuazione di questo nostro progetto, il CCNL, a noi non resta altro che continuare a costruire, tante altre ed efficaci iniziative tendenti a valorizzare la categoria dei soci lavoratori e dipendenti delle cooperative Taxi nel nostro paese.

Per il CCNL vai sul sito: www.sindacatofast.it o www.taxitalia.it.

Raffaele Cuomo e Vincenzo Brizzi

Premessa

Visto il decreto legislativo 124/93 e successive modificazioni; Vista la legge 8 agosto 1995, n.335, di riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare; Visto l'art. 49 del C.C.N.L. 2002-2005 dipendenti Anas S.p.a. sottoscritto in data 18 dicembre 2002;

Le parti di seguito indicate: l'Anas S.p.a. e le Federazioni e Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilpa-Anas, Cisl-Snala, Sada-Confsal, Ugl-At, And-Dirstat, al fine di contribuire ad assicurare ai lavoratori dipendenti non dirigenti dell'Anas S.p.a. un più elevato livello di copertura previdenziale, concordano quanto segue:

1) prendono reciprocamente atto di individuare, nell'ambito dei fondi pensione complementari attivi nel settore dei trasporti, il fondo pensione Eurofer come il più idoneo ad accogliere le adesioni del personale non dirigente dell'Anas S.p.a. e si impegnano ad esperire gli adempimenti necessari;

2) l'adesione a Eurofer è libera e volontaria;

3) possono aderire al fondo pensione i dipendenti non dirigenti dell'Anas S.p.a. assunti con una delle seguenti tipologie di contratto:

- a) a tempo indeterminato;
- b) part-time a tempo indeterminato;
- c) a tempo determinato, anche part-time, di durata pari o superiore a tre mesi continuativi. Detti lavoratori conservano il titolo associato anche in assenza di contribuzione;
- d) il personale dipendente dalle orga-

ANAS

Raggiunto l'accordo per l'adesione del personale dipendente al fondo pensione complementare (Eurofer)

nizzazioni sindacali firmatarie del presente accordo.

4.) possono restare associati al fondo pensione, previo accordo sindacale, i lavoratori che, in seguito a processi di trasformazione, scorporo o fusione, abbiamo perso i requisiti di cui al precedente punto 2 e sempre che per l'ente concessionario o trasformato non operi analogo fondo pensione complementare, con l'effetto del conseguimento o della conservazione della qualità di associato anche per l'ente concessionario o trasformato;

5) le aliquote contributive, da calcolarsi sugli elementi utili all'accantonamento al TFR, sono: 1% a carico del lavoratore, 1% a carico dell'azienda;

6) il TFR da maturare nell'anno è conferito, a decorrere dalla data di adesione individuale al fondo pensione, nelle seguenti misure: 2% della retribuzione utile all'accantonamento al TFR, l'intero accantonamento al TFR per i lavoratori di prima occupazione successiva al 28 aprile 1993;

7) eventuali modifiche delle aliquote di cui ai precedenti punti 4 e 5 sono di esclusiva pertinenza delle parti stipulanti il presente accordo;

8) il lavoratore potrà optare per il versamento di un'ulteriore contribuzione nella misura e con le modalità determinate da Eurofer, attualmente stabilite in scaglioni di 0,5 punti percentuali e fino ad un massimo di 4 punti percentuali;

9) in caso di sospensione del rapporto di lavoro senza diritto alla corresponsione della retribuzione, sono sospese tutte le contribuzioni ad Eurofer ivi comprese le quote di TFR;

10) per i periodi di sospensione del rapporto di lavoro senza diritto alla retribuzione, ovvero in caso di retribuzione ridotta, ovvero per i periodi di tempo non lavorato tra il termine di un rapporto a tempo determinato e l'attivazione di quello successivo, è consentita la contribuzione volontaria, ad esclusivo carico del lavoratore, calcolata sulla retribuzione percepita nell'ultimo mese precedente l'evento;

11) la contribuzione a carico dell'Azienda e quella a carico del lavoratore saranno versate anche in caso di mancata prestazione dovuta esclusivamente a malattia - per i periodi di conservazione del posto durante i quali viene percepita in tutto o in parte la retribuzione - a infortunio ov-

vero ad assenza obbligatoria o facoltativa retribuita per maternità. In tali casi la contribuzione, con esclusione delle quote di TFR, sarà calcolata sulla retribuzione a cui il lavoratore avrebbe avuto diritto in caso di normale svolgimento del rapporto di lavoro. È facoltà del lavoratore richiedere la sospensione della contribuzione a proprio carico dandone formale comunicazione all'Azienda e al Fondo. Contestualmente sarà sospesa la corrispondente contribuzione a carico dell'Azienda, ivi comprese le quote di TFR;

12) la quota d'iscrizione, una tantum, al fondo pensione è fissata in euro 5,16 (cinque/16), di cui 2,58 (due/58) a carico dell'Azienda e euro 2,58 (due/58) a carico del lavoratore;

13) la quota associativa è fissata dal Consiglio di Amministrazione del Fondo e indicata sulla scheda informativa. Per l'anno 2005 è stabilita in euro 15,00 (quindici/00) da versare separatamente in due rate nei mesi di febbraio e luglio.

DICHIARAZIONE CONGIUNTA

Le parti si danno reciproco atto della necessità di una previsione legislativa che permetta ai lavoratori dipendenti da Anas S.p.a. in regime di indennità di buonuscita, di poter optare per il trattamento di fine rapporto in luogo della preesistente indennità.

A tal fine e riconoscendone l'urgenza le parti si impegnano, ove possibile, ciascuna per il proprio ruolo e le proprie responsabilità, a richiedere al Governo la predisposizione di un apposito provvedimento.

Alla fine si è arrivati ad un primo traguardo! Dopo anni di lotta, di aspettative spesso inavase, è andato a compimento l'iter legislativo che istituisce, a decorrere dall'anno 2005, presso la Presidenza del consiglio-Dipartimento della Funzione Pubblica, il Fondo per il personale delle Ferrovie dello Stato, destinato a ripianare le pensioni F.S. che non erano state determinate con tutte le fasi del contratto triennale in cui erano ricadute.

La cosiddetta "vertenza sulla triennialità" va quindi verso la sua risoluzione risolvendo un problema che, è bene ricordarlo, fu creato dai "ricatti delle F.S.", che nelle trattative del rinnovo dei contratti di lavoro, in linea con le altre amministrazioni dello Stato, poneva la condizione "delle fasi contrattuali" e, diciamo la verità fino in fondo, da una certa debolezza del sindacato in genere costretto a condividere "una struttura contrattuale", punitiva per chi andava in pensione durante la valenza contrattuale, per l'esiguità delle risorse economiche che si rendevano disponibili in trattativa. L'importante però adesso è che siamo vicini alla svolta, ad un primo risultato, il cui merito "per onestà intellettuale" non è riconducibile, almeno interamente, a nessuno in particolare, visto che sulla carta, a parte qualche grossa centrale sindacale confederale, tutte le parti sociali, che facevano capo ai ferrovieri in pensione, volevano la realizzazione ai fini previdenziali "della triennialità contrattuale".

Certamente una citazione particolare va ai Ferrovieri in pensione interessati direttamente che, tenacemente, anche tramite spontanee associazioni di pensionati e in gruppi non organizzati, hanno perseguito tale obiettivo, facendo pressioni sul mondo politico e sui governi degli ultimi venti

FAST FERROVIE

Unicità dei contratti triennali in materia previdenziale....

Il risultato di un impegno!

anni.

La FAST ferrovie rivendica il ruolo fondamentale svolto dal suo sindacato ferrovieri pensionati di riferimento: il SAPT-FAST e dei suoi appassionati dirigenti che, con molta lungimiranza avevano posto "il conseguimento dell'unicità contrattuale" al primo posto nelle politiche rivendicative "dello stesso SAPT-FAST".

FAST FERROVIE Via del Castro Pretorio n° 42 00185 ROMA TEL: 06 4457613 - 4454697 - 47307666 FAX: 0647307556 TEL.FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E-MAIL sn@sindacatosma.it

Il SAPT-FAST è sempre stato in prima fila nei numerosi convegni promossi "sulla triennialità" e sempre presente negli innumerevoli incontri con i politici di tutte le fedi, la maggior parte dei quali era spesso interessata ai soli ritorni elettorali.

Bisogna in ogni caso rendere merito anche al mondo politico ed evidenziare che su tale problematica, tra la V le-

gislatura e la XIV legislatura, ci sono stati circa 80 proposte di legge sottoscritte complessivamente da circa 250 parlamentari di tutti i gruppi politici. Ovviamente i ferrovieri in pensione sono in condizione di capire e giudicare su chi sono stati i politici ed i gruppi politici che hanno veramente preso a cuore la vertenza e chi invece era solo a caccia di facili consensi.

Resta ovviamente l'amarezza di una lungaggine di tempi immane, che a nostro giudizio, fermo restando l'alto valore politico del risultato sin qui raggiunto, è stata causa di alcune carenze nel provvedimento legislativo, che presumibilmente saranno definite nei provvedimenti attuativi di prossima, lo si spera, attuazione: - la data di inizio di adeguamento delle pensioni, che è stata posticipata più volte negli ultimi anni e che allo stato attuale non è stata ancora prevista; - i riflessi economici, se saranno previsti, per le pensioni di reversibilità o per gli eredi nei casi di aventi diritto non più in vita; - la mancata previsione di ogni ben che minimo arretrato sugli anni decorrenti dalla data della quiescenza all'alla data di inizio della regolarizzazione del trattamento pensionistico. Un aspetto quest'ultimo, lo diciamo per chiarezza, che sicuramente, visto le premesse degli atti di Camera e Senato preparatori del decreto-legge 31 gennaio 2005, n 7, non troverà riscontro alcuno.

Ovviamente su questi aspetti il nostro sindacato pensionati SAPT-Fast e la FAST-Ferrovie non mancheranno d'intervenire e vigilare affinché le disposizioni attuative della legge di conversione n.43 del 31 marzo 2005, almeno per quanto attiene al capitolo che interessa la problematica della "annosa triennialità" vengano quanto prima approntati.

REGIONE ABRUZZO

Giugno: mese dei Congressi Regionali Fast-Confsal

Il 3 giugno u.s. si è celebrato il Congresso Regionale che ha eletto alla guida della FAST-CONF-SAL della Regione Abruzzo l'amico Simone Antonio (FAST-Autoferrotranvieri).



REGIONE TOSCANA

Giugno: mese dei Congressi Regionali Fast-Confsal

Il 6 giugno u.s. si è celebrato il Congresso Regionale che ha riconfermato, all'unanimità, alla guida della FAST-CONF-SAL della Regione Toscana l'amico Santi Turcheria (FAST-FERROVIE).



LA VOCE DEI TRASPORTI

Publicazione mensile della F.A.S.T./Confsal
Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Redazione e Amministrazione
Via Varese, 34 Roma
Tel. (06) 4454923 Fax (06) 49385806
E-MAIL: sg@sindacatofast.it

Direttore
Giovanni Martinelli

Responsabili Ufficio Stampa:
Pietro Serbassi - Luca Vitali

Comitato di redazione:
**Diego Ferrari, Massimo Notaro,
Alessandro Boso,
Marco Damato.**

Impaginazione e Grafica:
Roberto Violi

LA FUNZIONE DEL SINDACATO

Commissione di garanzia: troppi gli scioperi. Urgono regole più rigide

Ci vuole il rispetto delle regole per tutti a cominciare dalle Aziende

di Carlo Nevi*

Il 20 maggio u.s., presso la Sala Capitolare del Convento di S. Maria Sopra Minerva (Piazza della Minerva) a Roma, il presidente della Commissione di garanzia dell'attuazione della Legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, Prof. Antonio Martone, ha relazionato sull'attività della Commissione per l'anno 2004 alla presenza dei Presidenti della Camera e del Senato.

I dati resi noti dal presidente, danno l'immagine di un paese martoriato dagli scioperi, infatti dice il presidente basta guardare i numeri "sono state ben 1793 le azioni di sciopero proclamate e ben 1200 quelle attuate" dati di gran lunga superiori agli anni precedenti.

Da un'analisi più dettagliata dei dati forniti, il settore dei trasporti risulta essere il più agitato, e tra questi un valido contributo lo danno i ferrovieri con ben 71 scioperi attuati su 175 proclamazioni.

Le cause? Sempre secondo il presidente "Martone", tra le cause principali va annoverato il mancato e non tempestivo rinnovo dei contratti per effetto della crisi economica in atto, poi a seguire la disarticolazione del processo produttivo, nonché l'eccessiva frammentazione delle organizzazioni sindacali, con un ricorso allo sciopero anche a fini di proselitismo.

Queste le cause, e i rimedi?

Il presidente, precisando che a questa situazione non può porvi rimedio l'operato della commissione, ha ribadito con forza che il suo compito "non è quello di impedire, direttamente o indirettamente, gli scioperi ma esclusivamente quello di garantire, in occasione dell'esercizio di tale diritto il contemperamento con i diritti della persona tutelati dalla Costituzione" ed a tale compito ritiene di aver adempiuto.

Ed è in questa prospettiva e per questo fine, ha poi aggiunto, che vanno valutate le proposte già formulate nella precedente relazione, alcune delle quali potrebbero essere accolte in via sperimentale dalle parti sociali in sede di stipula o revisione degli accordi in materia.

In particolare:

- una più flessibile disciplina della rarefazione, in relazione anche alla eventuale concentrazione degli scioperi interessanti un unico servizio essenziale ;
- la sperimentazione

di istituti quali il referendum tra i lavoratori;

- la comunicazione preventiva di adesione;

- lo sciopero virtuale.

L'adozione di queste misure, tenuto anche conto che, nel settore dei servizi pubblici essenziali lo Stato e gli Enti pubblici territoriali sono direttamente o indirettamente interlocutori principali, se accompagnata, e in un certo senso compensata, dalla introduzione di adeguate forme di pubblicità, garantirebbe allo sciopero quella forza di pressione sugli organi deputati ad operare le scelte di politica economica che oggi viene attuata più attraverso il danno inflitto agli utenti che non verso le Amministrazioni o imprese erogatrici.

Questo per grandi linee quanto esposto dal presidente nella sua relazione a cui vorremmo più che commentare aggiungere alcune riflessioni.

Il Fast - Ferrovie e la nostra federazione Fast-Confasal, hanno ravvisato da tempo la necessità di un nuovo sistema di regole nei servizi che tutelino il cittadino - utente.

Il diritto alla mobilità è un impegno costituzionale che un Paese civile e democratico assume verso i suoi cittadini. Garantire questo diritto è un problema del quale debbono farsi carico molti soggetti, istituzionali e non.

Ma non si può pensare di garantire un diritto sopprimendone un altro.

Per quanto ci riguarda siamo disponibili a trovare soluzione a questo problema nel rispetto di tutti, e lanciamo dalle pagine di questo giornale un impegno a tutti i soggetti interessati, comprese le associazioni dei consumatori, ad incontrarsi intorno ad un tavolo per cercare tutti insieme nuove regole da affiancare a quelle attuali (preavviso, fasce orarie protette ecc.) che resterebbero comunque in vigore per l'attuazione dello sciopero tradizionale.

Ci troviamo d'accordo con quanto sostiene "Paolo Martinello" Presidente di Altro - Consumi sulla necessità di creare un "nuovo sistema in grado di colpire la vera controparte, sia nel



portafoglio che nell'immagine, di responsabilizzare il management aziendale (di fronte agli azionisti sia privati che pubblici) in caso di mancata chiusura di una vertenza" e che sappia conquistarsi la solidarietà dei cittadini.

Uno strumento quindi, più moderno ed efficace del tradizionale sciopero, nell'interesse sia dei lavoratori che degli utenti.

Ci teniamo comunque a precisare al signor presidente della commissione che il Sindaca-

to vive in quanto produce accordi e mediazioni a tutela dell'interesse legittimo dei lavoratori.

Se questa funzione viene negata o vanificata dal mancato rispetto di accordi sottoscritti e vigenti in modo unilaterale da parte delle società, il conflitto anche quello più aspro resta l'unica arma.

Necessita pertanto, e su questo invitiamo tutti a riflettere, rafforzare il rispetto delle regole da parte di tutti i soggetti coinvolti a cominciare dalle aziende e dalle loro rappresentanze.

*** Referente Nazionale Contrattualistica, Formazione, DLF e Diritto di Sciopero Legge 146/90 della FAST-FERROVIE.**

HEAD OFFICE

Corso Re Umberto, 77
10128 - Torino
ITALY
Tel. +39 011 581.89.89
Fax +39 011 581.92.01

E-mail
bonanseaspa@tin.it



BONANSEA SPA

MANUFACTURE

Via Grotte di Nottola z.i.
04012 Cisterna (LT)
ITALY
Tel. +39 06 960.20.91
Fax +39 06 960.20.935/970

E-mail
bonanseaspa@tin.it

INDUSTRIAL STRATEGIC GROUP
TURN-KEY PROJECTS FOR LAND, AIR, SEA
COMPOSITE INTERIOR (DESIGN AND PRODUCTION)
FOR AUTOMOTIVE, RAIL TRANSPORT, AIRCRAFT AND BOAT
ENGINEERING AND PRODUCTION OF COMPOSITE PARTS
FOR INNOVATIVE APPLICATIONS



MAIN ACTIVITIES

ENGINEERING GROUP FOR
TRANSPORT SYSTEM

TURN-KEY PROJECT FOR
CAR, TRUCK AND BUS
(STYLE, MOCK-UP,
ENGINEERING AND
PRODUCTION TECHNOLOGY)

COMPOSITE INTERIOR
(DESIGN AND PRODUCTION)
FOR AUTOMOTIVE,
RAIL TRANSPORT, AIRCRAFT
AND BOAT

ENGINEERING AND
PRODUCTION OF COMPOSITE
PARTS FOR INNOVATIVE
APPLICATIONS

AUTOMOTIVE AND TRAIN FIELD

STYLE AND DESIGN

ENGINEERING AND RELEVANT
PRODUCTION SYSTEM

PRODUCTION OF INTERIOR
AND EXTERIOR ELEMENTS
FOR BODY AND STRUCTURAL
PARTS IN SANDWICH
COMPOSITE MATERIAL

AIRPLANE AND
HELICOPTER FIELD

PROJECT AND PRODUCTION
OF COMPOSITE INTERIOR
FOR AIRCRAFT, (VIP,
CORPORATE AND PASSENGER
VERSION)

DESIGN AND STYLE FOR
EXTERIOR AND INTERIOR

MAINTENANCE AND
RETROFITTING OF SEATS,
GALLEYS, TOILETS AND
INTERIOR COMPONENTS

SEAT COVER MANUFACTURING
AND CARPET CUT AND
SEWING

INTERIORS LEATHER
PRODUCTION

