

## L'intervista

# Tassisti e liberalizzazione delle licenze

Ferma opposizione della Casa delle Libertà e di Alleanza Nazionale all'ipotesi di liberalizzazione del servizio

di **Diego Ferrari**

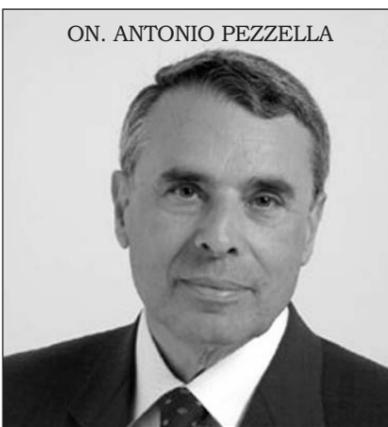
**I**ntervista all'On. Antonio Pezzella membro della IX Commissione Trasporti della Camera e Responsabile Nazionale dei Trasporti per Alleanza Nazionale.

Contro l'ipotesi di liberalizzazione del servizio taxi ipotizzata nel programma dell'Unione e sottolineata anche dal suo candidato premier, Romano Prodi, durante la sfida tv con Silvio Berlusconi, si oppone, senza indugi, lo schieramento di centro-destra della Casa delle Libertà e soprattutto il partito di Alleanza Nazionale.

A tal proposito abbiamo intervistato l'On Antonio Pezzella, per chiedere i motivi di questa scelta fatta dal suo partito al fianco della categoria dei tassisti, seriamente preoccupati di una riforma-liberalizzazione che, anziché migliorare il settore, rischia di creare solo una "giungla" di mercato con riflessi negativi sia sugli standard di qualità del servizio che sulla stessa occupazione.

**Onorevole Pezzella, nello scontro politico di questi giorni di campagna elettorale appare chiara l'intenzione del centrosinistra, di voler "rivoluzionario" il servizio taxi nel nostro Paese con una liberalizzazione delle licenze che rischia di rivelarsi un boomerang per la categoria. Quali sono secondo voi le necessarie misure da adottare in alternativa alla liberalizzazione delle licenze?**

"Innanzitutto, la riforma proposta dal centrosinistra sarebbe una vera e propria iattura sul servizio taxi. Il nostro schieramento, in generale, ha sempre mostrato disponibilità per le procedure di liberalizzazione del mercato, ma queste vanno sempre calate nella realtà di riferimento con particolare attenzione e lungimiranza. Secondo An, come ha dimostrato in questi anni di gover-



ON. ANTONIO PEZZELLA

no, ogni riforma deve comunque passare attraverso la concertazione. Ecco perché ci opponiamo ad una liberalizzazione tout court. Riformare per noi si traduce in migliorare e non certo in stravolgere un settore come pensa invece di fare Prodi e il centrosinistra"

**Quali a suo avviso, nello specifico, le introduzioni da apportare?**

"Ritengo che debba essere garantito sempre l'equilibrio tra il costo della corsa e il numero di licenze. Un servizio taxi regolamentato è un elemento di certezza e garanzia, oltre che di trasparenza, per l'utenza. La liberalizzazione dei taxi non risolve una serie di problemi che condizionano il settore. Il mercato, tra l'altro, non è libero, e non potrà mai

**a pagina IV**

**ALITALIA**

## Convegno Unione Piloti

Si è tenuto oggi il primo Convegno organizzato da Unione Piloti sul trasporto aereo italiano.

Nella gremita sala convegni presso il Centro Sportivo Flaminio di Roma hanno partecipato i massimi dirigenti delle organizzazioni sindacali e di settore al fianco di personalità politiche quali il Ministro delle Attività Agricole Gianni Alemanno e l'On. Renzo Lusetti. Nel corso del Convegno, moderato dal Direttore di Air Press Dr. Igino Coggi, si sono susseguiti, destando notevole interesse e partecipazione, interessanti e qualificati interventi a cominciare da quello del Presidente di Assaereo, della Presidente dell'Osservatorio di Monitoraggio sulla Sicurezza, di Vincenzo Toxiri della Segreteria generale Fast-Confsal, dei Segretari Nazionali del Trasporto Aereo dei Sindacati Unitari e del Segretario Nazionale UGL.

L'intervento dell'On. Alemanno è stato di particolare impatto per le parole di elogio e per l'azione sindacale che Unione Piloti ha fino ad ora perseguito con fermezza e lucida lungimiranza, nella generale condivisa ottica di porre l'Alitalia quale Compagnia aerea di riferimento nazionale e l'aeroporto di Roma Fiumicino quale centro principale del trasporto aereo italiano. Tutti gli interventi, dopo una analisi sul Trasporto Aereo, hanno avuto la matrice comune di sostenere le tesi per cui i mali della nostra compagnia di bandiera non risiedono nel costo del personale, ma nelle scelte manageriali erronee e miopi degli ultimi anni, unitamente alla mancanza di indicazioni forti da parte del Governo e dell'azionista di riferimento, insieme all'ostracismo che l'antitrust italiano ha contrapposto ai tentativi di razionalizzazione del trasporto aereo italiano. L'intervento più squisitamente tecnico-operativo del Dipartimento Tecnico di Unione Piloti ha evidenziato i gravi disagi, al limite del mobbing, che il personale navigante al giorno d'oggi è costretto a subire per mantenere il proprio posto di lavoro, situazione insostenibile in alcuni comparti quali le low cost come testimoniato dal dossier-denuncia trasmesso dall'emittente britannica

MINISTRO ON. ALEMANNO



a pagina III

## FERROVIE

# Direttivo Nazionale della Fast-Ferrovie

Nuovi "ingressi" nella Segreteria nazionale

Dal 20 al 22 marzo u.s., si è tenuto in Chianciano Terme, Chiusi (SI), il Direttivo Nazionale della Fast-Ferrovie. Nello svolgimento dei lavori si sono avuti degli avvicendamenti nella composizione della Segreteria nazionale a seguito delle dimissioni presentate dall'amico Pierino Bernardini che per motivi familiari ha lasciato l'incarico di Responsabile dei rapporti con le strutture periferiche, comunicazione e stampa. Il nuovo ingresso in Segreteria nazionale è stato determinato da Carlo Nevi che assume la responsabilità delle relazioni industriali con le società di infrastruttura e le società dei servizi collaterali alle infrastrutture ferroviarie. Entra formalmente nella struttura nazionale anche Diego Ferrari con la responsabilità dei rapporti con Ferservizi, Italferr e relazioni interne. Agli amici Car-



DA SINISTRA: DIEGO FERRARI FAST-FERROVIE; GIOVANNI MARTINELLI SEG. GENERALE FAST; ANIELLO CARPENITO FAST-FERROVIE.

lo Nevi e Diego Ferrari un augurio, da parte della nostra redazione, di buon lavoro. Riportiamo, qui di seguito il testo della Mozione finale scaturita dall'assemblea del Direttivo Fast-Ferrovie di Chianciano Terme:

### MOZIONE FINALE

Il Direttivo nazionale FAST-Ferrovie riunitosi a Chianciano (SI) il 20, 21 e 22 Marzo 2006: Approva la relazione del Segretario Nazionale che ha messo in particolare evidenza l'attuale

momento sindacale di complessa articolazione dell'attività di rappresentanza dei lavoratori a causa del rallentamento delle relazioni industriali; Evidenza, in riferimento al riassetto organizzativo consequenziale al rinnovo congressuale, i positivi risultati raggiunti sia attraverso una puntuale ed esaustiva informativa e sia attraverso il sempre maggiore coinvolgimento delle strutture periferiche, aspetti questi, che tendono ad ottimizzare il primario valore della comunicazione; Impegna il sindacato ad essere sempre più presente, in tutti i gangli lavorativi quale apporto dell'idea di autonomia e di libertà, da sempre insiti nel nostro sindacato e garanzia di quella visibilità essenziale alla crescita della Fast-Ferrovie. Ritiene, dopo l'ampio e approfondito

momento sindacale di complessa articolazione dell'attività di rappresentanza dei lavoratori a causa del rallentamento delle relazioni industriali; Evidenza, in riferimento al riassetto organizzativo consequenziale al rinnovo congressuale, i positivi risultati raggiunti sia attraverso una puntuale ed esaustiva informativa e sia attraverso il sempre maggiore coinvolgimento delle strutture periferiche, aspetti questi, che tendono ad ottimizzare il primario valore della comunicazione; Impegna il sindacato ad essere sempre più presente, in tutti i gangli lavorativi quale apporto dell'idea di autonomia e di libertà, da sempre insiti nel nostro sindacato e garanzia di quella visibilità essenziale alla crescita della Fast-Ferrovie. Ritiene, dopo l'ampio e approfondito

**a pagina III**

## CONVEGNO URI

# Le proposte alternative alla liberalizzazione

La delibera assunta dall'Assemblea al Convegno dei tassisti

**Il 27 marzo u.s. si è tenuto a Roma un Convegno organizzato dall'Uri (Unione dei radiotaxi d'Italia) sulla problematica della liberalizzazione delle licenze. Per motivi di spazio riportiamo, qui di seguito, solo la parte finale della relazione introduttiva del Presidente dell'Uri, Lorenzo Bittarelli, contenente le proposte alternative alla liberalizzazione e la "delibera" scaturita dall'Assemblea Convegno dei tassisti:**



Cosa propone l'Uri in alternativa alla liberalizzazione

In alternativa a qualsiasi forma di deregolamentazione proponiamo:

**A.** Maggiore concertazione tra categoria e Istituzioni per ricercare soluzioni concordate e condivise che investano non solo la riorganizzazione del servizio, bensì la stessa riorganizzazione della mobilità urbana e del trasporto pubblico di superficie al fine programmare interventi sia sul servizio, che sull'incremento della velocità commerciale.

Una maggiore continuità e un maggior rispetto delle corsie preferenziali, darebbe come risultato una migliore fluidità di circolazione di tutti i mezzi pubblici e un servizio più celere ed efficiente, ma soprattutto a minor costo. Occorrerebbe anche, in alcuni punti delle corsie preferenziali, dove ciò non costituisce pericolo per la circolazione, dare ai taxi la possibilità di superare gli autobus. È innegabile che favorendo una migliore fluidità

**a pagina II**

## CONVEGNO URI

## Le proposte alternative alla liberalizzazione

di circolazione dei mezzi pubblici, anche i taxi potrebbero effettuare un maggior numero di corse giornaliere e quindi, a parità di licenze, soddisfare più celermente e a minor costo un maggior numero di utenti. Dare possibilità di accesso ai taxi all'interno delle isole pedonali limitatamente al deposito e al prelievo dell'utente. Oggi purtroppo questo non sempre è possibile e ciò determina il fatto che molti utenti di fascia debole, anziani, disabili, o con pesanti bagagli al seguito, richiedono il taxi dall'interno delle isole pedonali e non riescono a trovarlo, pur essendoci vetture disponibili in zona, semplicemente perché gli è impedito l'accesso. Lo stesso fenomeno si verifica nel caso di eventi o manifestazioni di carattere eccezionale: in questi luoghi inevitabilmente si concentra una maggiore richiesta di taxi, ma la domanda rimane insoddisfatta perché, pur essendoci taxi disponibili, questi non possono accedere a prelevare gli utenti. In questi casi sarebbe opportuno transennare tratti di strada affinché i taxi possano giungere in una zona ad hoc per il prelievo e deposito dei passeggeri in prossimità dell'evento. Tali corsie, potrebbero rendersi utili anche per l'accesso celere in quelle aree da parte dei mezzi delle forze dell'ordine di soccorso.



LORENZO BITTARELLI  
PRESIDENTE URI

**B.** Ottimizzazione della presenza dei taxi sul territorio razionalizzando le turnazioni che dovranno essere regolate e più rispondenti alla richiesta dell'utenza a seconda degli orari, dei periodi, dei giorni della settimana e delle stagioni, prevedendo anche turnazioni di rinforzo in occasione di particolari emergenze che richiedano una maggiore e immediata disponibilità di taxi.

**C.** Sostenere le innovazioni tecnologiche delle centrali radiotaxi al fine di ridurre i tempi di attesa dei clienti per la richiesta del taxi, migliorando l'accessibilità al servizio da parte dell'utente e la distribuzione delle vetture sul territorio.

L'Assemblea dei tassisti intervenuti al Convegno dell'Unione dei Radiotaxi d'Italia

## DELIBERA

Di valutare inaccettabile e irricevibile l'applicazione del principio di liberalizzazione del settore taxi, confermando l'impegno a continuare a svolgere un ruolo propositivo per la più efficace regolamentazione del servizio pubblico con regole che contemplino le esigenze e gli interessi degli operatori e degli utenti.

## TRASPORTO AEREO

## Licenza europea per controllori volo

Facendo propria la posizione del Consiglio, il Parlamento europeo ha adottato la proposta di Direttiva volta ad armonizzare le disposizioni in materia di formazione e rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo, nonché ad agevolare il riconoscimento reciproco delle licenze nazionali. La direttiva si inserisce ed integra la legislazione tesa alla creazione di un cielo unico europeo. La direttiva si applicherà agli allievi controllori del traffico aereo e ai controllori del traffico aereo "che esercitano la loro attività sotto la responsabilità di fornitori di servizi di navigazione aerea che offrono i loro servizi prevalentemente a movimenti di aeromobili del traffico aereo generale". Rispetto alla proposta della Commissione, l'impatto della direttiva sul traffico aereo civile controllato da prestatori di servizi che operano principalmente nel settore del traffico aereo militare è stato ridefinito per fare sì che l'approccio utilizzato sia in linea con quello adottato nel quadro della legislazione relativa al cielo unico europeo. In risposta alle preoccupazioni espresse dal Parlamento europeo, si precisa che la direttiva non avrà alcun effetto sulle disposizioni nazionali in vigore che regolano il rapporto di lavoro tra controllori e datori di lavoro e che l'adozione di nuove misure di applicazione comporterà la consultazione delle parti sociali a livello europeo.

**Requisiti linguistici** - In molti inconvenienti e incidenti la comunicazione è d'importanza fondamentale. Per questo motivo l'Icao ha stabilito

dei requisiti in tema di competenze linguistiche al fine di ottenere una licenza. In forza alla direttiva, gli Stati membri devono provvedere affinché i controllori del traffico aereo comprovino la capacità "di comprendere e parlare l'inglese a un livello soddisfacente". Il requisito di base proposto dalla Commissione in materia di competenze linguistiche è stato mantenuto. I controllori dovranno quindi possedere un livello operativo 4 di conoscenza della lingua inglese. Tuttavia, come auspicato dal Parlamento, gli Stati membri che lo ritengono necessario possono esigere anche la conoscenza della lingua locale, cui ricorrere, soprattutto, per comunicare con i servizi di emergenza. La posizione comune, in seguito alle richieste del Parlamento, autorizza ugualmente gli Stati membri a esigere il livello avanzato (livello 5) per motivi tassativi di sicurezza. La competenza linguistica dev'essere attestata da un certificato rilasciato in seguito a una valutazione obiettiva e trasparente approvata dall'autorità nazionale di vigilanza. Un allegato della direttiva descrive dettagliatamente il tipo di comunicazione che un controllore deve essere in grado di realizzare e le capacità linguistiche necessarie per ogni livello operativo.

**Miglioramento del riconoscimento reciproco** - Le licenze e tutte le qualifiche, le menzioni riportate su queste ultime e gli attestati linguistici e medici che vi sono associati sono chiaramente soggetti al principio del reciproco ricono-

scimento senza condizioni. Tuttavia, uno Stato membro può decidere di riconoscere solo le licenze dei titolari che hanno raggiunto l'età minima di 21 anni. Inoltre, il titolare di una licenza che eserciti la propria attività in uno Stato membro diverso da quello in cui la licenza è stata rilasciata ha il diritto di sostituire la propria licenza con una licenza rilasciata dallo Stato membro nel quale esercita la sua attività.

**Ruolo delle autorità nazionali di controllo** - L'autorità nazionale che ha rilasciato le licenze, le qualifiche e le relative menzioni è la sola abilitata a ritirarle. L'autorità nazionale dello Stato membro nel quale il controllore esercita la sua attività è tuttavia responsabile della conservazione delle qualifiche e delle menzioni e può inoltre sospenderle in via provvisoria.

**Disposizioni transitorie applicabili agli attuali titolari di licenze** - Le condizioni richieste in materia di limite di età e di formazione per accedere alla professione, nonché il requisito relativo al completamento di una formazione iniziale riconosciuta, non sono applicabili agli attuali titolari di licenze.

**Sanzioni** - Gli Stati membri dovranno stabilire le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della direttiva e prendere tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione.

Le sanzioni dovranno essere effettive, proporzionate e dissuasive.

## CONVEGNO URI

## La posizione della Fast-Taxitalia. Un futuro di precarizzazione per i tassisti

Programma dell'Unione: "Liberalizzazione Licenze Taxi"

di Salvatore Augusto \*

L'argomento "liberalizzazione delle licenze taxi" in Italia, ha negli ultimi mesi offerto ampi spunti di discussione a tutti i livelli Politico-Istituzionali, nelle organizzazioni sindacali di categoria, nelle varie Associazioni di consumatori e nell'opinione pubblica in genere. Ognuno ha preso una posizione, offrendo le più svariate motivazioni, tuttavia oggi più di ieri sappiamo chi è favorevole e chi contrario ad un maggior numero di taxi, anche se aumenta di ora in ora il plotone di persone che non sanno ancora dove schierarsi, o meglio quale posizione occupare, forse per poter saltare più comodamente da una parte all'altra con la speranza di non inimicarsi nessuno. Ovviamente il nostro chiaro riferimento è rivolto a quegli ambiti politico-sindacali che, ancora una volta, miserabilmente, approfittando della confusione si nascondono, non si esprimono con chiarezza e palesemente manipolano. Si è detto e scritto tanto a proposito della liberalizzazione, molte le analisi fatte da chi ha scarsa conoscenza del settore, ma anche da esperti e personaggi più o meno autorevoli. Tra calcoli puramente matematici (rapporto cittadini/numero dei taxi), comparazioni delle tariffe, confronti con altre città e paesi europei, stime dei tempi medi di attesa, sembra emergere una sola verità: la liberalizzazione risolve tutti o gran parte dei problemi del mercato taxi.

Noi crediamo invece che, la situazione taxi in Italia è a macchia di leopardo, ogni realtà è fine a se stessa, da qui la necessità di spostare il livello di discussione in ambito locale (Regioni e Comuni), dove gli elementi da valutare ed i fattori in gioco sono diversi da città a città: il tessuto sociale ed economico del territorio, il contesto nel quale si svolge il servizio, il traffico, la viabilità, le zone a traffico limitato, le aree di attesa, la capacità da parte degli organi di controllo a combattere l'abusivismo anche interno qualche volta, rappresentano gli argomenti cardine sui quali incentrare ogni discussione.

La corretta analisi però parte da una attenta valu-

tazione della mobilità locale, il mercato di riferimento ed i relativi flussi, ciò significa porre in essere un osservatorio permanente, organizzato in modo da offrire ampi spunti di discussione in fase di concertazione. La concertazione appunto è la ricetta per affrontare nelle opportune sedi, tutte quelle problematiche esistenti nell'indotto taxi locale, spesso sollevate dai consumatori, ma in molti altri casi strumentalizzate dagli organi di stampa, così come è successo di recente e facciamo riferimento ad alcuni settimanali e quotidiani



SALVATORE AUGUSTO

che titolavano a caratteri cubitali "Pochi, costosi, spesso introvabili".

Chiedere incondizionatamente un maggior numero di licenze non vuol dire ottenere un miglior servizio, anzi tutt'altro, si inasprisce la competizione e si comprimono le risorse economiche delle imprese taxi, con un conseguente abbassamento degli standard di qualità, quindi una maggiore insoddisfazione dei clienti. Non è possibile chiedere liberalizzazioni perché vi è carenza di auto in alcune fasce orarie, gior-

gate alla mobilità cittadina, facendo scelte anche impopolari tra il traffico privato e quello pubblico, solo così potrebbe aumentare la velocità commerciale del trasporto pubblico.

La Fast-Taxitalia condive quanto esposto dal Presidente dell'Uri, l'amico Lorenzo Bittarelli, nella sua relazione introduttiva e, soprattutto, condivide il concetto espresso al primo capoverso del punto A e cioè che la soluzione politica, è condizione indispensabile per ricercare e portare avanti ogni qualsiasi soluzione tecnica da contrapporre, quale proposta, soluzione o alternativa alla liberalizzazione delle licenze Taxi.

Per questo i tavoli negoziali e di consultazione con le Istituzioni, ai vari livelli (nazionale, regionale e locale) rappresentano un indispensabile appuntamento dove la Fast-Taxitalia, si impegna a riportare le problematiche/proposte della categoria dei Tassisti ad iniziare dai tavoli regionali sul trasporto pubblico locale (DLgs 422/97 e seguenti modifiche). L'impegno della Fast-Taxitalia sarà quello di neutralizzare ogni tentativo attuale e futuro di liberalizzazione, e non essendo miopi ma consapevoli che qualcosa bisognerà fare per migliorare gli standard qualitativi del servizio, daremo il nostro contributo in fase di concertazione, con la speranza che sarà proprio la concertazione a prevalere su ogni ipotesi di scontata liberalizzazione.

\* Segretario nazionale Fast-Taxitalia

**LA VOCE DEI TRASPORTI**  
Pubblicazione 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**

Con questa condizione legislativa il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Italiana (RFI) è stato, ed è, di fatto, l'unico padrone della Sicurezza dei vettori che corrono sulle inamovibili e statiche opere infrastrutturali ferroviarie. RFI, "Corre" veloce nell'emanare disposizioni regolamentari dell'esercizio della circolazione ferroviaria scaricando sulle Società di trasporto obblighi e doveri di circolazione ai quali, le Società, non possono ottemperare se non scaricando a loro volta tale incombenza ed obblighi ai lavoratori addetti ai treni, con le inevitabili ricadute di responsabilità e rischi esclusivamente sul personale di condotta e scorta treni. Conseguenza inevitabile è la degradazione della Sicurezza nella circolazione treni fino alle criticità massime dei disastri ferroviari. Vogliamo evidenziare che scorciatoie di modifiche regolamentari legate a logiche di efficientamento siano concausa di incidenti, anche gravi, per le ferrovie. Sempre R.F.I. ha facoltà di distogliere dalla condotta treni (applicazione procedura "Moretti") quei macchinisti incorsi in inconvenienti regolamentari. Ancora R.F.I. è l'organo d'inchiesta negli inconvenienti d'esercizio, sopra citato, e degli stessi incidenti ed è sempre R.F.I. che mette a disposizione degli stessi organi Istituzionali preposti alla Sicurezza ferroviaria le dettagliate documentazioni degli inconvenienti e delle cause. Per quanto detto, riteniamo indispensabile che si realizzi la netta suddivisione dei compiti così come richiesta dalla direttiva CE 2004/49 che prevede l'istituzione di un organismo nazionale preposto alla Sicurezza - indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria e dal Gestore dell'Infrastruttura - e di un organismo investigativo che svolge le indagini sugli inconvenienti e sugli incidenti. Questi due organismi porterebbero certamente ad una maggiore responsabilizzazione dei soggetti interessati, presupposto essenziale per un efficace funzionamento del "sistema" della Sicurezza ferroviaria. Questo è compito

## REGIONE ABRUZZO

# Sulla sicurezza ferroviaria chiesto l'intervento del Presidente della Regione

to del governo nazionale, ed è per questo che auspichiamo un Suo sentito intervento presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ciò detto riportiamo, qui di seguito, il testo della lettera inviata al Governatore della Regione Abruzzo:

Governatore Regione Abruzzo  
On. Ottaviano Del Turco  
Capofila per materia  
sulla Sicurezza  
nel trasporto ferroviario  
Tavolo tecnico Stato - Regioni  
L'Aquila

Sicurezza d'esercizio +  
Sicurezza di sistema +  
Sicurezza ex D.L.gs 626/94 +  
Protezione Aziendale  
=  
SICUREZZA FERROVIARIA

On. Presidente,  
"la devolution" della sicurezza nel trasporto ferroviario viene percepita dagli addetti ai lavori svincolata da ogni controllo e gestita in situazioni contingenti di emergenza legate a difficoltà temporanee e straordinarie.

I ferrovieri, vittime sul lavoro e da lavoro, e gli sfortunati utenti coinvolti in incidenti ferroviari non hanno avuto poteri gestionali da garantirsi un "buon viaggio". Riteniamo che il "potere forte", ovvero i soggetti coinvolti e le strutture preposte alla vigilanza ed alla Sicurezza della Circolazione ferroviaria (definita a "cascata"), alla fin fine, è solo e sempre uno - il Gestore della Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A.) - ed è presto detto:

1. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è l'organismo che definisce gli standard e le norme di Sicurezza, su proposta del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, vigila sulla loro applicazione.
2. Il Gestore dell'Infrastruttura



AQUILINO DISANO  
SEGRETARIO REGIONALE  
ABRUZZO FAST-FERROVIE

ra Ferroviaria è l'organo tecnico riconosciuto in materia di Sicurezza (D.M. 138T/2000 - Atto di Concessione);

- è incaricato della progettazione, della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, nonché della gestione dei sistemi di controllo e di Sicurezza connessi alla circolazione dei convogli;

- è responsabile del controllo della circolazione in Sicurezza dei convogli;

- emana le prescrizioni e le disposizioni attuative in materia di Sicurezza di circolazione ferroviaria, in applicazione degli standard e norme di Sicurezza definite dal Ministro (vedasi p. 1);

- rilascia il certificato di Sicurezza alle imprese ferroviarie ed esercita il controllo su di esse in merito all'applicazione delle norme e standard di Sicurezza ed all'applicazione delle disposizioni.

Con questa condizione legislativa il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Italiana è stato, ed è, l'onnipotente padrone della Sicurezza dei vettori che corrono sulle inamovibili e statiche opere infrastrutturali ferroviarie e, nel contempo, "Corre" veloce nell'emanare disposizioni regolamentari dell'esercizio della circolazione ferroviaria devolvendo e, di fatto, scaricando sulle Società di trasporto obblighi e doveri di circo-

lazione ai quali le Società non possono ottemperare se non scaricando a loro volta tale incombenza ed obblighi ai lavoratori addetti ai treni, con le inevitabili ricadute di responsabilità e rischi esclusivamente sul personale di condotta e scorta treni. Conseguenza inevitabile è la degradazione della Sicurezza nella circolazione treni fino alle criticità massime dei disastri ferroviari.

Vogliamo evidenziare come, in passato, scorciatoie regolamentari legate a logiche di efficientamento siano state concausa di incidenti, anche gravi, per le ferrovie e la collettività.

Sempre R.F.I. ha facoltà di distogliere dalla condotta treni (applicazione procedura Moretti) quei macchinisti incorsi in inconvenienti regolamentari.

Ancora R.F.I. è l'organo d'inchiesta negli inconvenienti d'esercizio, sopra citato, e degli stessi incidenti ed è sempre R.F.I. che mette a disposizione degli stessi organi Istituzionali preposti alla Sicurezza ferroviaria le dettagliate documentazioni degli inconvenienti e delle cause.

Precisiamo, in merito, che non pensiamo e non intendiamo affatto dire che R.F.I. non produca agli organi Istituzionali competenti, documentazioni con dati certi ed indiscutibilmente veri, ma riteniamo, altresì, che se pur veritieri sono di parte, e di una parte significativa ed interessata del sistema ferroviario; e quindi, sicuramente parziale.

Nel contempo, R.F.I. contrariamente alle Società di trasporto - in primis Trenitalia S.p.A. - elude i riflettori della stampa e gli stessi utenti. Tutto si ripercuote, dai disservizi agli inconvenienti legati alla Sicurezza, sulle Società che gestiscono i treni. Certo è che la tecnologia applicata sulle linee e nei punti di servizio (stazioni), le stesse opere infrastrutturali, ma innanzitutto le disposi-

zioni e le prescrizioni, fanno fortemente parte integrante della Sicurezza: e sono tutte di R.F.I.

Riteniamo indispensabile che si realizzi la netta suddivisione dei compiti così come richiesta dalla direttiva CE 2004/49 che prevede l'istituzione di un organismo nazionale preposto alla Sicurezza - indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria e dal Gestore dell'Infrastruttura - e di un organismo investigativo che svolge le indagini sugli inconvenienti e sugli incidenti. Questi due organismi porterebbero certamente ad una maggiore responsabilizzazione dei soggetti interessati, presupposto essenziale per un efficace funzionamento del "sistema" della Sicurezza ferroviaria.

Questo è compito del Governo nazionale, ed è per questo che auspichiamo un Suo sentito intervento presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al momento, i rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (R.L.S.), in particolar modo del personale di condotta e di bordo, e le stesse organizzazioni sindacali nazionali, perseverano nel richiamare l'attenzione delle parti interessate ed a segnalare le incongruenze e le criticità messe in atto da R.F.I. agli organi competenti, a cominciare dai Datori di Lavoro delle Società di trasporto.

In allegato Le rimettiamo uno stralcio di sintesi delle ultime segnalazioni degli R.L.S. della Società Trenitalia inerenti alle tematiche di cui sopra ricadenti prevalentemente sul nostro territorio regionale.

Certi dell'immane attenzione che vorrà riservare alla questione della Sicurezza in ferrovia porgiamo distinti saluti.

Segreteria Regionale Abruzzo  
**Fast-Confisal**  
Antonio Simone  
Capo Treno Società  
Ferrovia Sangritana

Segreteria Regionale Abruzzo  
**Fast-Ferrovie**  
Aquilino Di Sano  
Macchinista Società  
Trenitalia S.p.A.

dalla prima pagina

to dibattito scaturito dagli spunti della relazione arricchita dagli interventi di tutti i componenti, che stiano maturando le condizioni per gettare le basi, per la realizzazione della ormai prossima piattaforma rivendicativa inerente il rinnovo contrattuale, attraverso la ricerca e la percezione dei bisogni di tutto il mondo delle attività ferroviarie, riaffermando la necessità della clausola sociale ed il coinvolgimento delle imprese di trasporto operanti sul territorio nazionale (Trenitalia, Serfer, RTC, SBB, ecc...), al fine di rendere il contratto compatibile alle esigenze di tutti i lavoratori, in sintonia con i continui processi di trasformazione.

Denuncia come la riduzione generalizzata del personale addetto alla circola-



CARLO NEVI

zione e alla manutenzione, coniugata all'installazione sui locomotori di apparecchiature, impropriamente definite sistemi di sicurezza come il VACMA, comprometta la serenità di chi opera all'interno delle ferrovie. Rileva altresì, con estrema preoccupazio-

## FERROVIE

### Direttivo Nazionale della Fast-Ferrovie

ne, come l'attuale riorganizzazione aziendale, faccia emergere problematiche relative ad una scarsa attenzione alla sicurezza del personale e del trasporto ferroviario, attraverso il mancato recepimento della direttiva CE 49/2004, dove si prevede l'istituzione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza. Dà incarico alla Segreteria nazionale di gestire, con responsabilità e fermezza, la prosecuzione e la soluzione della specifica vertenza. Dà mandato alla Segreteria nazionale, ritenendo l'aumento degli inidonei una pesante ripercussione delle attuali carenze contrattuali e

dell'incremento esponenziale dei carichi di lavoro, di ricercare soluzioni alla problematica basate su proposte di ri-professionalizzazione e realizzazione di un istituto mirato alla tutela del lavoratore. Impegna la Segreteria nazionale a perseverare nella formazione dei propri quadri reputando tale elemento garanzia per un qualitativo rinnovo delle proprie risorse umane, concreta certezza di crescita e adeguamento della struttura.

Rigetia i messaggi denigratori, in virtù dei valori fondanti e della democrazia che hanno sempre contraddistinto il nostro sindacato.

## ALITALIA

### Convegno Unione Piloti

Channel 4. Di sicuro effetto per l'orgoglio nazionale è stato l'intervento sull'organizzazione dell'elisoccorso, fiore all'occhiello dell'Italia inviata ed imitato in Europa quale modello di efficienza a cui ispirarsi. Ha concluso i lavori il Presidente di Unione Piloti: Com.te Massimo Notaro, che ha evidenziato come, citando le parole dell'On. Alemanno "la coerenza e l'onestà intellettuale di Unione Piloti" sia apprezzata a tutti i livelli ed in tutti i tavoli tecnici e politici ai quali partecipa l'Associazione, anche all'interno dell'alleanza Piloti Italiani Uniti. La drammatica situazione del trasporto aereo italiano evidenziata dal Presidente di Unione Piloti, ha rappresentato il collante fra tutte le sigle componenti PIU per unire gli sforzi e le idee per cercare di contribuire in maniera fattiva al rilancio dell'intero settore.



MASSIMO NOTARO  
PRES. UNIONE PILOTI

dalla prima pagina

## l'intervista

## Tassisti e liberalizzazione delle licenze

esserlo, almeno fin quando il prezzo finale del servizio viene stabilito dal tassametro.

Questo è uno dei principali motivi per cui, nella stragrande maggioranza dei paesi del mondo, il servizio taxi non è liberalizzato: si preferisce semplicemente stimolare l'uso di tale mezzo di trasporto pubblico da parte dell'utente mantenendo la certezza tariffaria. Inoltre, nei pochi luoghi dove si è tentato di liberalizzare il servizio, si è ottenuto come principale risultato soltanto un notevole abbassamento degli standard di qualità del servizio e le tariffe non sono scese ma sono aumentate; si è verificato inoltre un aumento della precarietà per gli operatori e non si sono assolutamente ridotti i tempi di attesa per l'utenza in determinati orari. In cambio è spesso venuta meno la trasparenza del servizio stesso.

## Quali i principali effetti negativi della liberalizzazione annunciata dal centrosinistra?

"Paradossalmente, liberalizzando il numero delle licenze taxi, si otterrebbe come matematica conseguenza, una diminuzione del numero delle corse giornaliere per ogni taxi. Pertanto, per fare lo stesso incasso con un numero inferiore di corse e continuare a

mantenere in piedi l'impresa taxi dal punto di vista economico, salvo forti incentivi da parte degli enti pubblici, occorrerebbe, inevitabilmente, intervenire aumentando le tariffe. È infatti facile immaginare come, a fronte di una forte contrazione dei propri introiti, un'azienda si troverebbe ad attuare tagli per sopravvivere.

Non solo. Si concretizzerebbe, inoltre, inevitabilmente un minor ricambio di vetture e l'immissione in servizio di altri mezzi più piccoli e scadenti, con una minore attenzione alle manutenzioni o alla sostituzione delle parti usurate, in un aumento esponenziale delle ore lavorative, mettendo in discussione in primo luogo la qualità, ma soprattutto la sicurezza del servizio.

Non a caso, lo scorso 16 febbraio la Commissione europea ha approvato la direttiva Bolkestein sulla liberalizzazione dei servizi commerciali ribaltandone però le impostazioni iniziali, escludendone da tali ambiti anche il servizio taxi. Ed è anche per questo che l'Alleanza Nazionale propone tra le cose da farsi nella prossima legislatura per migliorare il settore, incentivi e sgravi fiscali per rinnovare il parco vetture attraverso la rottamazione dell'usato".

## Cosa pensa del contestato

## fenomeno circa la carenza di taxi in certe fasce orarie e quali i rimedi?

"Occorre precisare che con le licenze dei taxi si ha la possibilità di agire sulle turnazioni in maniera tale che, a parità di licenze, si possa avere una maggiore o minore offerta di servizio sul territorio. Questo è quindi un importante strumento che può essere usato per poter avvicinare il più possibile alle esigenze dell'utenza. Oggi è innegabile che in certi particolari momenti possono esserci delle carenze di taxi, ma è altrettanto innegabile, che spesso in certi altri momenti della stessa giornata, può verificarsi un eccesso di taxi che si accumulano ai posteggi, determinando dei tempi morti per il tassista, con conseguente innalzamento dei costi di gestione dell'attività che poi si ripercuotono, inevitabilmente anche sull'utenza.

Quindi, se le licenze ci sono, e sono molte, perché non dovremmo in primo luogo razionalizzare la loro presenza sul territorio a seconda degli orari e dei periodi di maggior richiesta. Insomma, il nostro motto è razionalizzare il settore e migliorarlo con una serie di accorgimenti e, il tutto, deve avvenire in concertazione con la categoria".

## L'INIZIATIVA

## 1° Corso di preparazione per consulenti Caf

Pena soddisfazione tra gli organizzatori e i partecipanti al 1° corso di preparazione per consulenti CAF (centro assistenza fiscale) organizzato dalla Fast Autotrasporto e Spedizioni Merci Campania-Molise e conclusosi recentemente. Nettamente positivo il bilancio di questo ambizioso progetto; per la prima volta, infatti, si è riusciti ad affiancare a quello che si tiene annualmente a Chianciano-Terme, un corso analogo ma in più caratterizzato dal fondamentale vantaggio di avere avuto luogo a Napoli, evitando quindi una trasferta, per molti non sostenibile, nella cittadina toscana. Il corso, parzialmente autofinanziato dai partecipanti, si è svolto il sabato e la domenica su sei giornate intensive di lavori per complessive sessanta ore di training suddivise in tre settimane. La programmazione delle lezioni nel fine settimana ha avuto lo scopo di agevolare chi nei giorni infrasettimanali è impegnato in altre attività lavorative.

L'iniziativa riflette in pieno quelle che sono le linee guida fissate dalla FAST Autotrasportatori e Spedizioni Merci, attenta da sempre, alle esigenze di un bacino di utenza eterogeneo quanto vasto, formato da lavoratori dipendenti e autonomi, da professionisti, pensionati e altre categorie che spesso per necessità di assistenza fiscale, legale, previdenziale, sindacale o di altra natura non riescono a rintracciare strutture adeguate che possano aiutarli. Il corso CAF, in altre parole, ha dato un contributo concreto per colmare, ove presenti, quelle carenze organizzative o istituzionali delle quali il cittadino è spesso vittima. Adesso gli oltre quindici partecipanti al corso sono preparati ad attivare una rete di CAF in varie zone della Campania, con un'adeguata preparazione al proprio attivo e senza eccessive limitazioni logistiche o burocratiche. A tutti loro va un caloroso augurio di buon lavoro! "Qualche mese fa sembrava impossibile che un progetto impegnativo come questo si potesse realizzare in tempi brevi," spiega il Segretario Regionale della Fast Autotrasportatori e Spedizioni Merci, Bernardo Martucci. "Ma quando si lavora con serietà, trasparenza e determinazione i risultati non mancano mai ad arrivare e qualche volta si scopre che addirittura erano lì, appena dietro l'angolo! Il nostro impegno è di continuare su questa strada," aggiunge Bernardo Martucci, "di interessarci anche di altre realtà, di andare sempre più incontro, per quanto ci è possibile, alle esigenze del cittadino".

## PATENTE PROFESSIONALE

# Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti

### Autotrasporto, Spedizione Merci e Taxi per la patente professionale

La patente a punti, con l'introduzione di nuove sanzioni comprensive di una decurtazione dei punti patente, se ha certamente portato ad una riduzione di incidenti stradali e ad una maggiore attenzione per l'applicazione delle norme di sicurezza stradale (vedi l'allaccio delle cinture in automobile) ha però introdotto una reale difficoltà per chi, come gli autisti vivono del lavoro quotidiano di conducente sia nel mondo dell'autotrasporto che nel settore taxi. Per questo la nostra organizzazione sindacale da tempo si è battuta per l'introduzione di una patente professionale che tenesse in considerazione questa reale problematica dei conducenti di camion e taxi. Su questo abbiamo ricercato alleanze con le associazioni di categoria e, ognuno nel proprio ruolo, assieme ci siamo battuti per far comprendere alle istituzioni e al Governo la necessità di una diversa "considerazione" delle persone che giornalmente si pongono alla guida di un mezzo per motivi di lavoro. Convegni, dibattiti e soprattutto incontri con componenti della Commissione Trasporto della Camera dei Deputati e con i responsabili dei vari dicasteri ministeriali. Sinceramente ci corre l'obbligo di ringraziare almeno l'On. Antonio Pezzella per il lavoro veramente notevole e per l'impulso personale dato alla risoluzione di questa problematica. Lo ringraziamo anche per la costanza e la collaborazione che ha voluto richiederci sull'argomento. Adesso riteniamo utile fornire una breve nota informativa (nota rilevata

dall'associazione nazionale autisti dipendenti) sul decreto legislativo n. 286 del 21 novembre 2005 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio u.s.), che oltre alle disposizioni per il riassetto dell'attività di autotrasporto merci in conto terzi, contiene anche, in attuazione della direttiva 2003/59/CE del 15 luglio 2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, le disposizioni concernenti la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri.

1. In particolare, è previsto che l'attività dei conducenti per il trasporto di passeggeri con patente D e D+E sia subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale ed all'obbligo di formazione periodica per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente di validità quinquennale, rinnovabile previo corso di formazione.

2. La carta di qualificazione del conducente è rilasciata a seguito della frequenza di specifico corso di 280 ore e previo superamento di un esame di idoneità. Il corso, che verte sulle materie indicate in allegato al decreto stesso, sarà organizzato sulla base di

disposizioni che saranno adottate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il prossimo mese di luglio. Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale i conducenti che alla data del 24 gennaio 2006 risultano:

a. residenti in Italia, già titolari del certificato di abilitazione professionale del tipo KD;



GIOVANNI MARTINELLI  
SEGRETARIO GENERALE FAST

b. residenti in Italia, già titolari, della patente di guida della categoria C ovvero C+E;

c. cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea e allo spazio economico europeo dipendenti da un'impresa di autotra-

sporto di persone o di cose stabilita in Italia, titolari di patente di guida equivalente alle categorie C, C+E, D e D+E;

d. per quanto attiene alla formazione periodica, il decreto legislativo prevede che tutti i conducenti titolari della carta di qualificazione sono tenuti al rinnovo della medesima, ogni cinque anni, dopo aver frequentato obbligatoriamente un corso di formazione di durata di 35 ore;

e. la formazione periodica consiste nell'aggiornamento professionale che consente ai titolari della carta di qualificazione del conducente di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare riguardo alla sicurezza stradale ed alla razionalizzazione del consumo di carburante;

f. il decreto legislativo accogliendo, inoltre, l'esigenza di applicare il sistema di decurtazione del punteggio della patente di cui all'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni (codice della strada) - per infrazioni commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasporto, in modo tale da evitare in capo al conducente penalizzazioni improprie per le infrazioni com-

messe, invece, alla guida di un veicolo per fini diversi dall'attività professionale, attribuisce alla carta di qualificazione un punteggio pari a quello riferito alla patente. Conseguentemente, è prevista, la decurtazione dei punti a seguito di infrazioni al codice della strada commesse nell'esercizio dell'attività di autotrasportatore professionale a carico della stessa carta di qualificazione, fermo restando che l'eventuale perdita totale del punteggio attribuito alla carta di qualificazione esplica i suoi effetti anche sulla patente posseduta dal trasgressore;

g. in caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente lo stesso documento è, infatti, revocato se il conducente non supera l'esame di revisione previsto dal citato articolo 126-bis del codice della strada. In caso di revoca della patente di guida determinata dall'esito negativo dell'esame di revisione, è revocata anche la carta di qualificazione del conducente. Viene così costituita una sorta di patente professionale separata dalla patente personale;

h. per le finalità di cui sopra, il decreto legislativo 286/05 prevede che tutti i conducenti che effettuano professionalmente autotrasporto di persone e di cose richiedano, comunque, il rilascio della carta di qualificazione del conducente sulla base dei criteri e delle scadenze che saranno fissati, entro sei mesi, con decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.