

la Nostra Stazione

IL GIORNALE DEL PERSONALE DI STAZIONE

Organo di Stampa Periodico del S.A.P.S. Sped. in Abb. Postale 45% - Art. 2 Comma 20/B - Legge 662/96 - DCI - TV - web site: www.saps.191.it - E-mail: saps@saps.191.it - € 0,15

I perchè di una firma "in sospeso": parla il Segretario Generale dell'Or.S.A. Armando Romeo. UN CONTRATTO DA CAMBIARE

Il CCNL, che Confindustria ha siglato lo scorso 16 aprile con Fit-Filt-Uit-Ugl, conclude (o apre, se si preferisce) un ciclo, in continua discesa per i lavoratori, avviato dalla famigerata Direttiva Prodi, sostanzialmente ribadito dalla Direttiva D'Alema, ripreso e concretizzato successivamente con l'altrettanto famoso, proditorio, accordo del 23 novembre 1999.

Non è difficile rilevare che quel CCNL, così strutturato, nel contesto in cui si cala e nei contenuti, non garantisce nessuno e nulla (almeno sul versante dei lavoratori), ma anzi apra pericolosi spiragli e vuoti che favoriscono e preludono proprio a quella liberalizzazione selvaggia, che tutti dicono, per lo meno a parole, di voler scongiurare. Così come appare evidente che arretra di netto il baricentro dei diritti dei lavoratori, peggiorandone le condizioni personali e di lavoro.

Tutti, o almeno la gran parte, ricorderanno la Direttiva Prodi, agli inizi del 1997, le cui principali finalità risiedevano nella frantumazione di F.S.e del contratto dei ferrovieri, mediante la dislocazione delle attività da essi svolte nell'ambito delle previsioni contrattuali merceologiche affini. Tale scopo era da perseguire principalmente a mezzo di trasferimenti di ramo d'azienda e contratti di out-sourcing (leggi mediante appalti). Elemento di pari spicco in quella Direttiva era costituito dalla enfatica proclamazione di riduzione del costo del lavoro, individuale e globale. Come i più attenti ricorderanno, la Direttiva Prodi fu avversata dai ferrovieri con una protesta che resta alla storia degli ultimi anni per la massiccia adesione.

Più in avanti si spingeva, sollecitato dalla intermedia Direttiva D'Alema, l'accordo del 23 novembre 1999, nella sopra menzionata escalation in negativo, confezionato sulla falsariga e secondo le indicazioni dello studio commissionato al Prof. Gronchi dall'allora Ministro del Tesoro Amato. L'accordo del 23 novembre, infatti, oltre a fissare gli interventi in riduzione sul costo del lavoro, gli aumenti di produttività (flessibilità sull'orario di lavoro e ridimensionamento dei livelli d'occupazione), la ridefinizione, in senso peggiorativo, dei diritti dei ferrovieri (ferie, festività), indicava e perseguiva la strada del doppio regime salariale sulle retribuzioni base, mediante il meccanismo dell'E.R.I.

Anche nei confronti dell'accordo del 23 novembre, i ferrovieri hanno avuto modo di esprimere con la protesta la loro ferma e decisa contrarietà, in piena coerenza con il dissenso manifestato avverso la Direttiva Prodi.

Il CCNL siglato il 16 aprile, va ancora oltre rispetto alle negatività della Direttiva Prodi e dell'accordo del 23 novembre citato. Infatti, se da un lato non rappresenta, né potrebbe in assenza di "clausola sociale", uno strumento di garanzia per i lavoratori a fronte di "dumping sociale", dall'altro esplicitamente (art. 11) apre all'applicabilità, ove di convenienza, ai contratti merceologici relativamente agli appalti delle attività che attualmente sono svolte da aziende ferroviarie (F.S. in primo luogo).

Se a questo aggiungiamo che per alcune di queste attività si è reso possibile l'utilizzo del lavoro interinale (la manovra non è esclusa dal ricorso al lavoro interinale dall'art.19, con illogica ed incoerenza rispetto al presupposto del rischio - va evidenziato che Serfer, pur partecipata al 100% da Trenitalia, non ha sottoscritto il CCNL; anche le attività di vendita sono in analoga condizione e nel loro caso il contratto merceologico affine è ben identificabile - la Società Passaggi già applica ai propri dipendenti altro CCNL), possiamo comprendere come la fuga dal contratto, agevolata dall'art. 16, rappresenti un vero e proprio pericolo per l'occupazione di molti nostri colleghi.

Ancora oltre si spinge il CCNL relativamente al doppio regime salariale. Ai ferrovieri nuovi assunti, che non hanno l'E.R.I., si affiancano, per le stesse mansioni svolte,

non soltanto i ferrovieri che hanno l'E.R.I. del profilo rivestito, ma anche quelli che a seguito di passaggio al livello superiore (ad esempio per automatismo da D2 a D1) anno l'E.R.I. del livello di provenienza. In altri termini un triplo regime salariale, con disparità ingiustificate ed ingiustificabili retributive tra lavoratori che rivestono lo stesso profilo e svolgono le medesime mansioni.

Non intendo entrare nel merito dettagliato di molti altri problemi che il CCNL presenta.

Mi preme tuttavia sottolineare, sommariamente, da un lato il palese arretramento, per i lavoratori e le loro rappresentanze, del CCNL in materia di Relazioni Industriali: non si concordano le esigenze di personale, le flessibilità sull'orario di lavoro.

Dunque il prolungamento dell'orario settimanale a 42 ore non viene preventivamente concordato con le RSU, così che ai lavoratori viene tolto, a discrezione dell'azienda, un periodo di riposo pari a tre Riposi compensativi per due mesi senza



Armando Romeo
Segretario Generale Or.S.A.

Antonio D'Amato
Presidente di Confindustria

il loro consenso - magari compensato da assunzioni di lavoratori interinali o a tempo determinato, con altro contratto merceologico, nei periodi di recupero.

Né nel nuovo assetto contrattuale hanno trovato alcuna risposta le pur sollecitate istanze della nostra delegazione, ad esempio, relativamente al personale dell'ex UMR. In proposito si era convenuto, già dal 2001, che si sarebbe rivisto in sede di CCNL il livello d'inquadramento dei primi tecnici di stazione (formatori treno), in considerazione degli incrementi qualitativi nelle mansioni svolte. Niente di tutto questo. Dall'altro mi preme evidenziare il pesante stravolgimento, in senso peggiorativo, sul versante dei diritti e delle tutele: dai trasferimenti, senza limiti geografici affidati alla discrezionalità datoriale; alla malattia ed infortunio, in cui il superamento del periodo di comporto determina la risoluzione del lavoro (da notare che in questo caso il ferroviere, ove non avesse maturato diritto a pensione, rimarrebbe, come si suol dire, "con una mano davanti ed una di dietro", non essendo applicabile in tal caso il meccanismo di pensione privilegiata per inabilità al lavoro assoluta, di cui, fino a ieri godeva - senza tralasciare l'equo indennizzo, di cui il CCNL non fa cenno, e ponendoci la domanda sulle conseguenze, sotto il profilo previdenziale, di un licen-

ziamento per inidoneità totale alle mansioni ferroviarie, che fino ad oggi comportava un trattamento di pensione ben preciso); alla perdita del diritto ad un orario di lavoro per i Quadri, la cui libertà viene in concreto pregiudicata dalla combinazione del "non pagamento" dello straordinario svolto obbligatoriamente e la determinazione della retribuzione da parte del dirigente. Persino le ferie sono, nel CCNL, ridotte.

Un CCNL dunque, come è fin troppo agevole osservare, in piena linea ed assonanza con la dileggiata (pressoché da tutti i ferrovieri) Direttiva Prodi e con l'accordo del 23 novembre 1999, ben richiamato dalla premessa al contratto aziendale. Certo un'organizzazione come la nostra, così sensibile alla tutela della dignità del lavoratore, come dimostra la decisa presa di posizione per il "Sì" nel referendum estensivo dell'art. 18 legge 300/70, ritiene che tale contratto non possa essere accettato.

Ma a questo va aggiunto che persino l'incremento definito nel CCNL di 85 Euro è in linea con la riduzione dei salari, in termini reali, dei ferrovieri prospettata dalla immensa Direttiva Prodi. Tale incremento infatti, dopo oltre sei anni di moratorie e staticità retributiva (dal 1999 compreso al 31 dicembre 2004) e con un tasso d'inflazione sempre in crescita, non compensa neanche il biennio economico 2003-2004. Basti ricordare che i metalmeccanici per un solo biennio chiedono, per il recupero inflativo, 150 Euro e che il pubblico impiego ha appena rinnovato il contratto per il biennio economico a 108 Euro.

Qual è dunque la logica degli 85 Euro, se non quella della riduzione del costo individuale del lavoro?

In definitiva, obiettivamente, l'assetto contrattuale delineatosi il 16 aprile rappresenta un arretramento nei diritti, nelle tutele, nelle retribuzioni nelle condizioni di vita dei ferrovieri, in un contesto di liberalizzazione che si conferma selvaggia ai loro danni.

Erano queste del resto le premesse e gli orientamenti preannunciati, nonostante le contestazioni ed opposizioni.

Eloquente ed esaustiva, la mozione finale del Consiglio nazionale del SAPS-Or.S.A., già il 19/21 marzo 2002, in proposito arrivava, con ragione, a parlare di "ricatto alla categoria che si vuole mettere di fronte ad un bivio: accettare un contratto a perdere che valga per tutti o consentire alle nuove imprese di trasporto di entrare nel mercato ferroviario senza alcun vincolo contrattuale", sollecitando l'azione sindacale a vanificare con tenacia e forza "il tentativo di cancellare le conquiste normative e salariali che i ferrovieri hanno ottenuto in decenni di lotte". Questo ricatto, coerentemente non l'abbiamo raccolto la nostra azione è correttamente e linearmente protesa alla salvaguardia delle conquiste ottenute con lotte e sacrifici dai lavoratori.

Oggi, convinti della marcata negatività dell'assetto contrattuale scaturito il 16 aprile, riteniamo che l'ultima, decisiva parola spetti ai ferrovieri tutti, quali destinatari di una pesante riforma in peius delle loro condizioni di lavoro e di vita.

Sarà dalla loro volontà, magari espressa in una consultazione referendaria espletata anche congiuntamente alle OO.SS firmatarie del CCNL (in tal senso ci siamo già attivati), che, riteniamo, possano scaturire maggior vigore e determinazione per cambiare un assetto contrattuale che mortifica i ferrovieri, il loro lavoro, la loro dignità. Con il loro consenso siamo convinti di poterlo cambiare: cambiare si può con la determinazione e la volontà dei lavoratori.

A. Romeo

3 gli aspetti normativi ed economici.

3 tutti gli articoli del Contratto di Sistema e dell'accordo di confluenza FS immediatamente visualizzabili e confrontabili.

3 le tabelle stipendiali, il salario professionale, le nuove aliquote delle competenze accessorie.

CLICCA SU
WWW.SAPS.191.IT
IL TUO SINDACATO IN TEMPO REALE

IL PRESTITO

TASSO ANNUO NOMINALE 5%

NO PROBLEM.

Da 1.000,00 a 35.000,00 euro

CESSIONE STIPENDIO Mod. R. 258			PRESTITI RITENUTA RUOLO Mod. R. 259			
Importo rata	60 mesi erogato	120 mesi erogato	Importo rata	36 mesi erogato	48 mesi erogato	60 mesi erogato
€ 52,00	€ 2.340,00	€ 3.613,00	€ 52,00	€ 1.579,00	€ 2.011,00	€ 2.402,00
€ 93,00	€ 4.220,00	€ 6.511,00	€ 93,00	€ 2.851,00	€ 3.628,00	€ 4.332,00
€ 145,00	€ 6.570,00	€ 10.134,00	€ 145,00	€ 4.440,00	€ 5.650,00	€ 6.744,00
€ 186,00	€ 8.450,00	€ 13.032,00	€ 186,00	€ 5.711,00	€ 7.267,00	€ 8.673,00
€ 207,00	€ 9.390,00	€ 14.481,00	€ 207,00	€ 6.347,00	€ 8.075,00	€ 9.638,00

Numero Verde **800 91.90.90**

www.iflnet.it
PREVENTIVO FAI DA TE

IFL ISTITUTO FINANZIARIO DEL LAVORO Società per Azioni dal 1927

Direzione Generale Roma: Via di Campo Marzio, 46 Tel. 06.687.14.51 (r.a) Fax. 06.687.14.52

Sportello Veloce: Via dei Mille, 8 Tel. 06.44.64.037 Fax. 06.44.70.29.52

Filiale di Milano: Via A.Costa, 1 Tel. 02.28.90.05.44 Fax. 02.26.89.02.79

Filiale di Bologna: Via Amendola, 7/h Tel. 051.42.10.234 Fax. 051.42.13.672

IL GOVERNO HA APPROVATO LO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO PER IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA DIRETTIVA 2000/34 SULL'ORARIO DI LAVORO: NON RIGUARDA SOLO LA DOMENICA

Di Cosimo Di Prete

L'Italia è una repubblica democratica fondata sul lavoro. Lo dice la Costituzione, oggi essa stessa oggetto di particolari attenzioni da parte di diversi gruppi politici, ansiosi come non mai di modificarla a proprio gradimento, dimenticando, forse, quel che è costato scriverla in tempi non ancora troppo lontani. Ma quel primo articolo, ... almeno quello, ... nessuno si sogna di cambiarlo, anche se nessuno se ne cura nei fatti, facendolo diventare una provocazione per chi il lavoro non ce l'ha, o per chi, come tanti, il lavoro ce l'ha ma non è sufficiente a farlo uscire dalle condizioni di povertà. Si tratta del lavoro "povero", precario, con pochi diritti e tanti doveri, che solo per "sofismo letterario" viene chiamato "interinale" ma che, in parole più crude, si può chiamare anche "sfruttamento". Niente articolo 18 per loro, niente diritti da far valere, niente limiti d'orario; solo disponibilità e flessibilità di utilizzazione, a basso costo, per garantire la competitività della propria azienda ma non il proprio benessere, in un mercato del lavoro falsato da una concorrenza al ribasso dovuta dall'esistenza di chi sta peggio. Il lavoro degli altri ... quello che serve solo alle statistiche ma che non fa notizia. Un paio di paragrafi sui giornali per spiegare che secondo i dati ISTAT è



quasi. Nessun approfondimento, nessun "Porta a Porta", nessun dibattito. In fondo ... si tratta del "lavoro degli altri!" La direttiva 93/104, già modificata dalla direttiva 2000/34, non riguarda solo il riposo di domenica, ma detta alcune prescrizioni minime, in materia di sicurezza e di tutela della salute dei lavoratori, legate soprattutto all'organizzazione dell'orario di lavoro. Essa (pubblicata integralmente nel sito www.saps.191.it), facendo riferimento al punto 7 della carta comunitaria dei diritti fondamentali dei lavoratori - "la realizzazione del mercato interno deve portare ad un miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori nella Comunità Europea", stabilisce le entità minime del riposo giornaliero (11 ore consecutive), del riposo settimanale, che può comprendere anche la domenica (24 ore più 11 ore di riposo giornaliero), il periodo minimo di ferie annuali retribuite (4 settimane), la durata massima settimanale del lavoro (non superiore a 48 ore compreso gli straordinari), la durata massima di lavoro per i lavoratori notturni (8 ore in un periodo di 24 ore) e altre garanzie e tutele per i lavoratori a turni. Tale Direttiva, che originariamente escludeva i ferrovieri, è nata con lo spirito nobile di avvicinare quei paesi e quei settori dove i lavoratori sono al di sotto di queste norme minime di garanzia a quelli che invece sono al di sopra, ma, come tutte le cose che riguardano il nostro paese e secondo le nuove tendenze del mondo economico e del mercato, le controparti datoriali, facendone un uso distorto, cercano di sfruttarla, per loro tornaconto, tentando di applicarla nelle sue misure minime (per abbassare le garanzie e le tutele dei lavoratori, e di conseguenza anche i costi) anche laddove esperienze e regole pattuite, oltre che legiferazioni nazionali, avevano stabilito condizioni migliori. Paradossalmente il risultato che si ottiene è lo stesso, il mercato si livella, ... ma in basso. Le condizioni dei lavoratori si avvicinano, ... ma verso il peggio ... e questo sicuramente non risponde agli intenti dell'art. 7 della carta dei diritti comunitari!

Anche le nostre controparti, nella discussione del contratto delle attività ferroviarie, hanno proposto un orario di lavoro fedele alle regole minime previste dalla direttiva comunitaria, dimenticando però che i ferrovieri, già attualmente, hanno un orario di lavoro con regole e garanzie stabilite dai DPR 1372 e 374 che li collocano al di sopra di questi minimi.

A questo atteggiamento inaccettabile e non rispondente allo spirito della Direttiva, l'Or.S.A. ha opposto una ferma opposizione, ricordando che l'orario di lavoro è il primo elemento base della sicurezza sia per il sistema ferroviario che per i lavoratori addetti. Del resto, la stessa direttiva lo chiarisce, non pregiudicando la facoltà degli stati membri di applicare disposizioni legislative, regolamentari o amministrative più favorevoli o favorendo o consentendo l'applicazione di contratti collettivi più favorevoli alla protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori (art.15).

Oggi, almeno una buona parte di tutto questo è stato recepito nel contratto delle attività ferroviarie, ma non mi sento di dover esultare per questo. I ferrovieri, proprio perché occupati in uno dei servizi essenziali del paese, lavorano in turni articolati sulle 24 ore che comprendono anche la domenica e giorni festivi, normalmente dormono quando gli altri lavorano e lavorano quando gli altri dormono, hanno una vita sociale e relazionale fortemente condizionata da questi ritmi ... il loro logorio psico-fisico, rispetto a chi è impegnato in altre attività, è sicuramente maggiore. Tutti buoni elementi, a mio avviso, per non concedere alcun arretramento, e, salvaguardare almeno l'orario di lavoro oggi attuato ... era un atto dovuto.

Se qualcosa si può dire sull'operato del governo, essa non può essere che una critica, sia per il ritardo nel recepire la disposizione comunitaria, sia verso le possibilità di deroghe che il decreto legislativo lascia agli accordi tra le controparti che, a mio avviso, contravviene al principio generale introdotto dalla Direttiva 93/104: "il miglioramento della sicurezza, dell'igiene e della salute dei lavoratori durante il lavoro rappresenta un obiettivo che non può dipendere da considerazioni di carattere economico". Del resto, visto che dobbiamo lavorarla, noi non abbiamo provato alcuna emozione nell'apprendere che la domenica è salva come riposo settimanale, ... si tratta della domenica degli altri.

"Siamo una Repubblica fondata sul lavoro, ma del lavoro e dei suoi problemi i media si disinteressano"

È soprattutto a questi lavoratori che è stata dedicata la Direttiva Europea 93/104, recepita dal nostro governo che ha predisposto uno schema di decreto legislativo, già approvato, per la sua attuazione. Ma la notizia, come costume, non ha ricevuto grande considerazione da parte dei media, ormai attenti solo a ciò che ha grande impatto emotivo e che fa aumentare le vendite o innalzare gli ascolti. Solo i lettori più attenti hanno potuto apprendere la notizia dalle pagine interne dei giornali che (sempre rispondendo alle logiche degli impatti emotivi), hanno anche titolato: "Recepita la direttiva sull'orario di lavoro: salva la domenica come riposo settimanale". Così la direttiva, nata per garantire protezione ai lavoratori, è stata descritta esattamente al contrario, come se peggiorasse l'esistente.

In realtà il governo non ha salvato nulla perché non c'era nulla da salvare, e stabilire che la domenica è il giorno normalmente destinato al riposo settimanale non mi sembra una grande novità. La Direttiva non va in quella direzione, ma per i media è tutto

"Nata per tutelare chi il lavoro lo ha in modo precario e quasi senza diritti, la Direttiva 2000/34 sembra essere conosciuta solo perché salvaguarda la domenica come giorno festivo. Ma che grande novità"

Le preoccupazioni dei colleghi

Venezia, 14 aprile 2003

Al Responsabile Area Commerciale Nord/Est
Divisione Passeggeri

e p.c. : Resp. Serv. Prevenzione e Protezione
Area Comm.le Nord/Est **Verona**
" " Unità Sanitaria Territoriale **Venezia**
" " Medico competente Impianto di **Venezia**
" " Responsabile Assistenza **Venezia**
" " OO.SS TUTTE Segreterie Reg.li/Comp.li

Con la presente intendiamo manifestare ancora una volta la nostra preoccupazione per i possibili rischi per la nostra salute derivanti dallo svolgere un lavoro a stretto e continuo contatto con il pubblico.

Il nostro timore è aumentato negli ultimi giorni in relazione al costante aumento di nuovi casi di SARS (anche a noi molto vicini, vedi il caso a Treviso) ed alle raccomandazioni dell'O.M.S. circa le misure tese a prevenire il rischio di ulteriore diffusione della malattia.

Considerato che la maggioranza dei casi continua a verificarsi in persone che hanno contatti molto stretti con individui affetti da SARS, chiediamo che venga installato un vetro di protezione sui tre sportelli delle informazioni, una apposita struttura sagomata in modo tale da tutelare la nostra salute pur consentendo di mantenere la fase di interazione colloquiale con i clienti.

Il comunicato n. 56 del Ministero della Salute del 3 aprile, ricevuto tramite l'Unità Sanitaria Territoriale di Verona, purtroppo non dà una risposta definitiva in merito alle misure di prevenzione da adottare nei confronti della SARS e nemmeno spiega come i lavoratori potrebbero essere sicuri di entrare in contatto solo con persone sane, rimandando il quesito all'Istituto Superiore della Sanità e a quello per la Prevenzione e Sicurezza del lavoro.

Al di là di questo recente problema, riteniamo che un vetro di protezione sia una primaria misura cautelativa indispensabile in un ufficio come il nostro frequentato prevalentemente da stranieri provenienti ormai da tutti i paesi.

Siamo continuamente esposti al contatto ravvicinato con queste persone senza aver modo e tempo di verificare preventivamente il loro effettivo stato di salute, le condizioni di pulizia personali e quant'altro possa compromettere la nostra salute ed il nostro benessere con le conseguenze che si possono facilmente immaginare.

Poiché riteniamo che il problema da noi esposto sia particolarmente delicato, importante ed ormai evidente, contiamo in una soluzione in tempi molto brevi, comunque non oltre il 22 aprile. Pensiamo infatti che non serva attendere il manifestarsi di nuovi casi e il parere dei diversi Istituti che si pronunceranno in merito per adottare una misura così elementare e già di per sé necessaria. In caso contrario ci sentiremo autorizzati ad adottare misure personali per la tutela della nostra salute, nei modi che riterremo più opportuni.

Certi di un favorevole accoglimento, porgiamo cordiali saluti

L'Ufficio Assistenza/Informazioni di Venezia S.L.

EMERGENZA SARS



Roma, 11/04/03
Prot. N° 0112/SG/Or.S.A.

Oggetto: Epidemia Sars.

Il sistema di trasporto ferroviario come tutti i sistemi di trasporto, è direttamente interessato dalla problematica, che suscita allarme, relativa alla diffusione dell'epidemia Sars.

Sono ormai trascorse alcune settimane dalla scoperta del primo caso di contagio e sono, fino ad ora, scattate le misure di prevenzione esclusivamente negli aeroporti, tralasciando qualsiasi intervento sugli altri vettori e quindi sui treni, servizio pubblico che costituisce il veicolo di raccordo immediato tra gli aeroporti ed i centri urbani.

È opportuno infatti ricordare che molti scali aeroportuali sono collegati con servizi ferroviari e conseguentemente sono sensibili a possibili contaminazioni.

Né, in proposito, ci è sembrato di poter individuare alcuna azione di disinfestazione specifiche sui materiali quando questi sostano per le normali pulizie giornaliere.

Solleciti, quindi, la predisposizione di un programma d'intervento preventivo in concerto con Organizzazione mondiale della sanità, al fine di salvaguardare la salute degli operatori del settore.

In assenza di riscontro non si escludono azioni sindacali dimostrative.

Distinti saluti.

OrSA - Ferrovie -
Il Segretario Generale
A. Romeo

Già l'11 aprile l'Or.S.A. era intervenuta formalmente sulla questione

IN QUESTO NUMERO

■ Il Fisco

Le novità del 2003

■ Il Governo

Recepimento Direttive Europee

■ Le opinioni

C. Bondesan - R. Marino
R. Cesario - N. Arrabbiato



Il Fisco: le novità del 2003

A cura di Cosimo Di Prete

Pubblichiamo, sinteticamente, in questa pagina, le nuove aliquote fiscali e le detrazioni d'imposta in vigore dal 01 gennaio 2003.

In materia di IRPEF, rispetto all'anno precedente, il primo scaglione sale dal vecchio limite di 10.329 € agli attuali 15.000 € mentre l'aliquota, che l'anno scorso era del 18%, diventa del 23%. Il secondo scaglione, che l'anno scorso era limitato a 15.493 € con un'aliquota del 24%, passa a 29.000 € con aliquota al 29%. Il terzo scaglione passa dal limite di 30.987 € ed aliquota al 32% agli attuali 32.600 € con un'aliquota del 31%. Il quarto e il quinto scaglione rimangono pressoché invariati sia per limiti di reddito che per le aliquote (39% e 45%). Per dare gradualità all'imposta e compensare, negli scaglioni più bassi, i maggiori oneri, è stata introdotta la **no tax area** che è la vera novità del 2003. Praticamente si tratta di un'area di reddito, diversa a seconda se si è lavoratori dipendenti, pensionati o autonomi, che è esente da tasse. Per i lavoratori dipendenti il limite di tale area è di 7.500 € (ottenuti sommando 3.000 € uguali per tutti e 4.500 € che è l'ul-

teriore deduzione per i lavoratori dipendenti). Per determinare la deduzione di reddito relativa alla **no tax area** si prende a riferimento un reddito di 26.000 € e si aggiungono la deduzione prevista (7.500 € per i lavoratori dipendenti) e gli eventuali altri oneri deducibili, si sottraggono il reddito complessivo e gli eventuali crediti d'imposta e si divide tutto per 26.000 €. Il risultato dell'operazione da la percentuale di applicazione della **no tax area** nei seguenti termini:

- se il risultato è uguale a 1 la deduzione spetta per intero;
- se è compreso tra 0 e 1, i primi quattro decimali sono la percentuale spettante della deduzione (es. 0,6512 = 65,12%);
- se il risultato è uguale o inferiore a 0, la deduzione non spetta.

Facile vero? Ma non è finita qui! Siccome può succedere, in alcuni casi, che l'IRPEF da pagare (con il nuovo sistema) potrebbe essere maggiore di quella che si sarebbe pagata con le norme precedenti, è stata prevista una clausola di garanzia che consente, a chi si trova in questa situazione, di rifare tutti i calcoli con le norme dell'anno passato e di applicare le stesse qualora risultassero più favorevoli. Naturalmente questo va fatto in sede di dichiara-

zione dei redditi (quindi nel 2004) in quanto, i datori di lavoro, devono applicare le norme in vigore dal 1 gennaio 2003. Quindi, chi quest'anno non compila la dichiarazione dei redditi (es. chi possiede solo la casa d'abitazione e reddito da lavoro dipendente), dovrà farlo l'anno prossimo due volte, con le vecchie norme e con le nuove norme, per sapere quali tasse deve pagare.

Considerazioni del redattore

In genere le tasse sono sempre oggetto di discussione sulla loro "equità o giustizia" a seconda del pensiero di ognuno di noi, ma, in questo caso, visto che questo governo ha sempre criticato soprattutto la complessità del nostro sistema fiscale (voluta dagli altri) ed in più occasioni ha promesso la sua semplificazione, oltre che l'abbattimento dell'aliquote, sorridendo dei nostri guai e soprattutto di quello che dovremo fare per la prossima dichiarazione dei redditi, mi si permetta almeno una piccola esclamazione: accipicchia! (veramente non volevo dire così) ... che semplificazione!



NUOVI SCAGLIONI DI REDDITO E NUOVE ALIQUOTE FISCALI DAL 1° GENNAIO 2003

IMPORTI ANNUALI DEI SINGOLI SCAGLIONI

DA €	A €	ALIQUTA
Fino a 15.000 €		23%
15.000,01 €	29.000 €	29%
29.000,01 €	32.600 €	31%
32.600,01 €	70.000 €	39%
70.000,01 €	illimitato	45%

IMPORTI MENSILI DEI SINGOLI SCAGLIONI

DA €	A €	ALIQUTA
Fino a 1.250,00 €		23%
1.250,01 €	2.416,67 €	29%
2.416,68 €	2.716,67 €	31%
2.716,68 €	5.833,33 €	39%
5.833,34 €	illimitato	45%



DETRAZIONI PER REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE - ANNUALI

DA €	A €	IMPORTO
0,00 €	27.000,00 €	0,00 €
27.000,01 €	29.500,00 €	130,00 €
29.500,01 €	36.500,00 €	235,00 €
36.500,01 €	41.500,00 €	180,00 €
41.500,01 €	46.700,00 €	130,00 €
46.700,01 €	52.000,00 €	25,00 €
52.500,01 €	illimitato	0,00 €

DETRAZIONI PER REDDITI DA LAVORO DIPENDENTE MENSILI

DA €	A €	IMPORTO
0,00 €	2.250,01 €	0,00 €
2.250,01 €	2.458,33 €	10,83 €
2.458,34 €	3.041,67 €	19,58 €
3.041,68 €	3.458,33 €	15,00 €
3.458,34 €	3.891,67 €	10,83 €
3.891,68 €	4.333,33 €	2,08 €
4.333,34 €	illimitato	0,00 €



DETRAZIONE ANNUALE PER CONIUGE A CARICO (se non possiede redditi superiori a € 2840,51 annui)

DA €	A €	IMPORTO
0,00 €	15.943,71 €	546,18 €
15.943,72 €	30.987,41 €	496,60 €
30.987,42 €	51.645,69 €	459,42 €
51.645,70 €	illimitato	422,23 €

DETRAZIONE MENSILE PER CONIUGE A CARICO (se non possiede redditi superiori a € 2840,51 annui)

DA €	A €	IMPORTO
0,00 €	1.291,14 €	45,52 €
1.291,15 €	2.582,28 €	41,38 €
2.582,29 €	4.303,81 €	38,28 €
4.303,82 €	illimitato	35,19 €



DETRAZIONI PER FIGLI A CARICO

ANNUALI

FIGLI	R E D D I T O				
	Fino a € 36.151,98 con 1 figlio a carico	Fino a € 41.316,55 con 2 figli a carico	Fino a € 46.481,12	Fino a € 51.645,69	Oltre a € 51.645,69
1	€ 516,46	€ 516,46	€ 516,46	€ 303,68	€ 285,08
2		€ 516,46	€ 516,46	€ 336,73	€ 285,08
3			€ 516,46	€ 336,73	€ 285,08
4e+	CON QUALSIASI REDDITO € 516,46 PER OGNI FIGLIO A CARICO				
l'importo è aumentato di 123,95 euro per ciascun figlio di età inferiore a tre anni					

MENSILI

FIGLI	R E D D I T O				
	Fino a € 3.012,66 con 1 figlio a carico	Fino a € 3.443,05 con 2 figli a carico	Fino a € 3.873,43	Fino a € 4.303,81	Oltre a € 51.645,69
1	€ 43,04	€ 43,04	€ 129,12	€ 25,41	€ 23,76
2		€ 43,04	€ 129,12	€ 28,06	€ 23,76
3			€ 129,12	€ 28,06	€ 23,76
4e+	CON QUALSIASI REDDITO € 43,04 PER OGNI FIGLIO A CARICO				
l'importo è aumentato di 10,33 euro per ciascun figlio di età inferiore a tre anni					

CALCOLO % DELLA NOTAX AREA 26.000 € + deduzione + eventuali oneri deducibili - reddito totale - eventuali crediti d'imposta 26.000 €

RECEPITE DAL GOVERNO LE DIRETTIVE FERROVIARIE EUROPEE

LA MANOVRA TORNA IN R.F.I.: PER ANDARE DOVE?

Di Alessandro Trevisan

I bene informati dicono che lo scontro sia stato al calor bianco. Da un lato Lunardi che puntava alla separazione "fisica" tra Infrastruttura e Divisioni Commerciali, dall'altro il duo Tremonti - Buttiglione che insistevano per una conferma dell'attuale organizzazione. Alla fine i secondi l'hanno spuntata ed il Consiglio dei Ministri, venerdì 4 aprile, ha approvato lo schema di decreto legislativo sul recepimento delle direttive ferroviarie, senza inserire la proposta del Ministro delle Infrastrutture che prevedeva lo scorporo di Rfi dall'holding FS. E' passata, dunque la linea del Tesoro che conferma e rafforza l'attuale assetto organizzativo del gruppo FS, lasciando in capo a Rfi le funzioni di assegnazione delle tracce e mantenendo la società per la gestione della rete sotto il controllo di FS. SpA.

Lo schema di decreto legislativo approvato, dà attuazione a tre direttive comunitarie:

- La 2001/12 - relativa allo sviluppo delle ferrovie, vuole favorirne l'adeguamento alle esigenze del mercato unico e ad accrescere la loro efficienza, stabilendo la necessità di "garantire sul piano della contabilità" la separazione tra infrastruttura e attività di trasporto.
- La 2001/13 - sulle licenze ferroviarie prevede i requisiti per ottenere le autorizzazioni a svolgere il servizio ferroviario, tra cui il certificato di sicurezza.
- La 2001/14 - assicura invece che la capacità di infrastruttura sia assegnata "equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario".

Il recepimento del Dgls, sulle direttive ferroviarie Ue, presenta novità rilevanti, tra cui:

- 1) L'introduzione della figura del "richiedente autorizzato" consente a soggetti diversi dalle imprese ferroviarie - spedizionieri, operatori intermodali e logistici, ma anche imprese industriali - di comprare tracce ferroviarie da Rfi. Figura, quella del "richiedente autorizzato", che le direttive Ue non impongono ma solo prevedono, lasciando agli Stati membri la facoltà di introdurre nell'ordinamento nazionale. Quindi a partire dal 2004, anche un soggetto industriale che possiede una propria organizzazione logistica potrà acquistare tracce ferroviarie da Rfi, sottoscrivendo un accordo quadro della durata massima di cinque anni che già indichi quali tracce voglia comprare. Potrà così organizzare il servizio direttamente e servirsi poi di un'impresa ferroviaria per locomotive e macchinisti.
- 2) Il trasferimento dei servizi accessori al trasporto sotto la responsabilità di Rfi, come i "servizi di manovra" oggi svolti da Trenitalia, che dovrà probabilmente trasferire 3-5 mila lavoratori alla Rete, che potrà svolgerli direttamente, mediante società controllate oppure darli in appalto, ma col divieto di affidarli a imprese ferroviarie.
- 3) Apertura completa della rete italiana ai treni di tutte le imprese ferroviarie Ue, andando quindi oltre le previsioni delle stesse direttive che imponevano l'apertura di una sola parte della rete.



Come Saps non possiamo non ricordare a tutti i lavoratori della Manovra che, sin dal maggio 1999, abbiamo sostenuto ed affermato - in tutte le sedi, con i partiti e con le istituzioni - la necessità di sanare un grave errore commesso da Cimoli & Co. nello spaccettamento dell'Azienda FS. Quello di aver spostato nelle Divisioni Commerciali il servizio di Manovra che a ns. parere (al pari del servizio movimento) doveva invece rimanere in capo all'allora Divisione Infrastruttura (successivamente trasformata in RFI SpA). Le ragioni erano ovvie e ben note:

- la manovra non può essere dipendente di un soggetto commerciale perché limiterebbe la concorrenza e creerebbe, anzi, condizioni diverse tra soggetti che operano nella stessa fascia di mercato;
- i costi da sostenere per avere manovre di più Società che operano in un unico Impianto renderebbe il servizio ferroviario assolutamente non competitivo rispetto a tutti gli altri modi di trasporto, anche tenendo conto dei benefici sociali ed ambientali.

Oggi il Governo ha quindi posto fine ad una anomalia e, forse, ha ridato fiato alle Divisioni Commerciali (soprattutto Cargo) su cui gravavano i costi di un servizio fondamentale per garantire la qualità, la puntualità e la sicurezza del trasporto. L'aspetto negativo (e per questo abbiamo riportato - nella relazione illustrativa - l'articolo 20 del Dgls nella sua interezza) sta nella possibilità di appalto di tale servizio e, quindi, nella sua potenziale uscita dal Contratto FS - di Sistema e di Confluenza. Se poi ci mettiamo la figura del "richiedente autorizzato", che può servirsi di un'impresa ferroviaria per locomotive e macchinisti e l'apertura completa della rete a tutti i treni delle imprese ferroviarie Ue, il problema politico della "Clausola Sociale" (che come ORSA rivendichiamo con determinazione onde evitare deregulation e fenomeni di precarizzazione del lavoro) diventa la questione nodale per oggi e per il futuro dei ferrovieri. Per questo l'ORSA è impegnata in un approfondimento ed in una analisi di cui, quanto prima, renderà partecipi i ferrovieri ed interesserà le forze politiche con adeguate iniziative.

Schema di Decreto Legislativo concernente il recepimento della Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, della Direttiva 2001/13/CE relativa alle licenze alle imprese ferroviarie, e della Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente provvedimento è stato predisposto in base alla delega concessa dalla legge 1 marzo 2002, n. 39 (legge comunitaria 2001), e, in particolare, in base all'articolo 1, comma 1, che prevede la delega ad emanare i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi allegati, fra cui l'allegato B, nel quale sono comprese, per l'appunto, le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relative, rispettivamente, allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, alle licenze alle imprese ferroviarie e, infine, alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza al trasporto di merci pericolose per ferrovia.

Il lungo e difficile processo di liberalizzazione di un settore come quello del trasporto ferroviario, ha richiesto per superare la situazione in regime di monopolio in cui si è operato per decenni, la soluzione di almeno quattro problematiche chiave:

1. Riforma del sistema di regolamentazione del settore.
2. Definizione dei canoni di accesso alla rete ferroviaria.
3. Definizione delle modalità di allocazione delle tracce orarie alle imprese ferroviarie che le richiedono;
4. Identificazione degli organismi preposti al controllo del corretto operare del sistema e del mercato al suo interno.

Anche il non meno difficile processo di trasformazione delle aziende di trasporto ferroviario è stato accomunato, a livello europeo, da una molteplicità di interventi paralleli e complementari riassumibili, in sintesi, nella:

1. Trasformazione giuridica dell'azienda ferroviaria nazionale.
2. Separazione e affidamento delle due distinte funzioni di gestione dell'infrastruttura e di gestione dei servizi di trasporto a due soggetti diversi.

In particolare, a livello nazionale, in linea con i suddetti processi di trasformazione e riforma di settore che hanno accomunato più paesi europei, si è proceduto:

1. Alla separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto ferroviario (ex D.P.R. 277/1998), che si è tradotta nell'articolazione di FS prima in divisioni (luglio 1998: istituzione della Divisione Infrastruttura; maggio 1999: nascita delle tre Divisioni del Porto Passeggeri, Regionale e Mercati) in persone giuridiche diverse (Trenitalia nel giu-

gno 2000 e Rete Ferroviaria Italiana nel luglio 2001);

2. All'apertura alla concorrenza del mercato dei servizi di trasporto ferroviario (combinato internazionale delle merci, in particolare), avviata con il DPR 277/1998, disciplinata con il DPR 146/1999 ed estesa - prima dal DL 70/2000, non convertito, e poi dall'art. 131 della L. 388/2000 (legge finanziaria per il 2001) - a tutte le tipologie di servizi di trasporto ferroviario nazionale ed internazionale;

3. Alla regionalizzazione del trasporto ferroviario locale (D. Lgs. n. 422/1997 e d. Lgs. n. 400/1999), divenuta effettiva - salvo che per le Regioni a statuto speciale, tuttora incluse nel contratto di servizio nazionale - dal 1°01.2001 ex DPCM 16.11.2000.

4. All'attuazione di una politica di risanamento e rilancio del gruppo controllato dalla holding FS. S.p.A., che ha trovato espressione nel Piano d'Impresa 1999-2003 approvato dal Ministro del tesoro il 21.07.2000.

Le direttive oggetto del recepimento nella normativa nazionale si pongono l'obiettivo di fornire maggior dettaglio in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario con l'armonizzare dei processi e le strategie di riforma adottati dai vari Paesi membri. In particolare, le direttive pongono principi e linee di indirizzo comuni su alcuni temi di cruciale importanza per la creazione di un mercato unico europeo dei trasporti ferroviari e per l'efficacia delle riforme di liberalizzazione messe in atto dai vari Paesi membri, quali sono quelli relativi ai canoni di accesso, al regime di accesso alle reti nazionali dei vari Paesi membri, alla ripartizione di capacità delle infrastrutture ferroviarie ed al regime di fornitura dei servizi alle imprese ferroviarie.

In particolare, la Direttiva 2001/12/CE, modificando la direttiva 91/440/CE, spinge verso una più marcata liberalizzazione, enucleando e specificando ulteriormente alcuni aspetti, che attengono essenzialmente al regime di accesso al mercato di servizi di trasporto internazionale delle merci ed al regime di contabilità delle imprese ferroviarie.

Nella definizione di "impresa ferroviaria" sono compresi anche gli operatori che forniscono la sola trazione. Il trasporto merci internazionale è previsto che abbia, a condizioni eque, libero accesso - entro il marzo 2003 - alle reti Transeuropee di Trasporto Merci (TERFN), riportate all'allegato alla Direttiva, che risultano essenzialmente dall'unione delle parti fondamentali delle reti nazionali dei vari Paesi membri. A partire dal marzo 2008 è previsto che tale libertà di accesso venga estesa a tutta la rete ferroviaria europea.

Il gestore dell'infrastruttura è tenuto all'elaborazione di un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento, in linea con la politica dei trasporti nazionale. Per quanto

riguarda questa tematica, va sottolineato come il già ricordato Contratto di programma (2001-2005) tra FS SpA (in qualità di Gestore dell'Infrastruttura) e il Ministro dei trasporti e della navigazione sia in linea con il dettato della norma comunitaria.

Le imprese ferroviarie avranno l'obbligo di tenere e pubblicare separatamente i conti profitti e perdite ed i bilanci per le attività merci e viaggiatori. È vietato espressamente il trasferimento ad altre attività dei finanziamenti ricevuti per i servizi di trasporto passeggeri riconosciuti come servizio pubblico.

La Direttiva 2001/13/CE, modificando la direttiva 95/18/CE, non modifica sostanzialmente i principi che regolano l'ambito di regolamentazione delle licenze e si limita a sottolineare:

- Le funzioni di rilascio delle licenze devono essere attribuite dagli Stati membri ad un organismo che non esercita attività di trasporto ferroviario;
- Che la licenza che diviene un requisito indispensabile per qualsiasi operatore che effettui trasporto (nazionale o internazionale) ed ha validità su tutto il territorio comunitario;
- Che gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione della direttiva gli operatori che svolgono esclusivamente servizi di trasporto;
- Passeggeri, su infrastruttura locale e regionale autonoma;
- Passeggeri, urbani e suburbani;
- Merci, in ambito regionale, non contemplati nell'ambito di applicazione della 91/440/CE;
- Merci, su infrastruttura privata, utilizzata dal proprietario per il trasporto in conto proprio.

Principi e linee guida specifici in materia di ripartizione della capacità delle infrastrutture ferroviarie e di imposizione dei canoni per l'accesso alle stesse infrastrutture sono, invece contenuti nella direttiva 2001/14/CE.

Essa prevede la elaborazione e la pubblicazione - a cura del gestore dell'infrastruttura - di un Prospetto Informativo della Rete (PIR) (cfr. D.P.R. 146/1999, art. 9, c. 2) che determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le Imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso alla stessa. Va evidenziato che il Gestore dell'Infrastruttura italiano è già obbligato all'espletamento di tale attività dell'Atto di Concessione (articolo 3) ed è già giunto alla pubblicazione della terza edizione del Prospetto Informativo della Rete, nel dicembre 2002.

Nella direttiva in esame vengono, inoltre, specificati alcuni concetti portanti che allargano lo spirito dei precedenti atti.

La determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura e le funzioni di ripartizione ed assegnazione di capacità ai soggetti richiedenti possono essere delegate dallo Stato al gestore dell'infrastruttura, purché questo sia indipendente dalle Imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale. Le funzioni di riscossione dei diritti possono invece essere svolte in ogni caso dal gestore dell'infrastruttura.

La definizione del pedaggio dovrà corrispondere al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tuttavia gli Stati membri possono consentire al gestore dell'Infrastruttura di applicare coefficienti di maggiorazione per la penuria di capacità (già previsto nel pedaggio italiano, sia attraverso il parametro densità che nella quota parte relativa all'utilizzo dei nodi) e per gli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni (qualora ciò sia praticato anche per le modalità concorrenti).

È stata prevista l'introduzione di un "performance system" da applicare su tutta la rete, che può prevedere sanzioni per perturbazioni del traffico, compensazioni per le imprese danneggiate da tali perturbazioni e premi in caso di prestazioni superiori a quanto previsto contrattualmente. Tale sistema è già previsto nell'Atto di Concessione ed è stato recentemente avviato, sia pur in fase sperimentale, da R.F.I. S.p.A.

Infine, gli Stati dovranno istituire un "Organismo di regolazione", che i richiedenti possono adire avverso le decisioni prese dal gestore dell'Infrastruttura in relazione al prospetto informativo della rete, alla procedura di assegnazione della capacità, al sistema di imposizione dei diritti, al loro livello e struttura, al certificato di sicurezza e all'attuazione degli standard e delle norme di sicurezza. L'organismo di regolazione ha poteri decisionali sui reclami ed adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

Il provvedimento di recepimento proposto, riprende organicamente le disposizioni delle direttive nonché le disposizioni contenute nei D.P.R. n. 277/1998 e D.P.R. n. 146/1999, coordinate, modificate ed integrate in relazione alle misure e alle disposizioni aggiuntive necessarie per conseguire il pieno recepimento delle direttive stesse.

Il provvedimento si compone di 40 articoli che si illustrano di seguito.

Con l'articolo 1 viene indicata la materia disciplinata dal decreto, precisando, come consentito dalle direttive, che il decreto stesso non si applica a reti circoscritte a livello locale o regionale. D'altro canto, in relazione alla necessità di garantire l'applicazione delle nuove norme anche alle reti ferroviarie regionali connesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale (direttiva 2001/12) e tenuto conto delle primarie competenze delle regioni in materia di trasporto pubblico locale, con il comma 3 dell'articolo viene previsto che le reti ed i servizi ferroviari rientranti nell'ambi-

to di applicazione del decreto legislativo e per le quali alle regioni sono attribuiti le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione sono regolati sulla base dei principi delle direttive comunitarie, dal presente decreto nonché dal decreto legislativo n. 422 del 1999. Con il comma 5 si prevede la possibilità di un coordinamento ai fini dell'applicazione della disposizione con le regioni, attraverso la Conferenza premanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. È comunque salva nei casi di specie la clausola di cedevolezza della norma nazionale rispetto alla normativa regionale, prevista dall'articolo 39 del provvedimento.

L'articolo 2 indica i principi a cui è informata l'attività disciplinata dal decreto.

Con l'articolo 3 si prevedono le definizioni dei termini ricorrenti nel decreto.

L'articolo 4 indica specifici principi che concernono lo stato giuridico di indipendenza delle imprese ferroviarie e l'applicazione degli standard di sicurezza da parte delle stesse.

L'articolo 5 prevede regole circa la tenuta dei conti, la separazione contabile delle attività, la non trasferibilità di eventuali fondi erogati per l'esercizio delle attività e la pubblicazione dei bilanci.

L'articolo 6, riprendendo aspetti delle disposizioni vigenti, indica con chiarezza le condizioni sulla base delle quali l'impresa ferroviaria può utilizzare l'infrastruttura ferroviaria. Con riferimento al regime di accesso alla rete ed al mercato dei servizi di trasporto, viene consentito l'accesso all'intera rete ferroviaria nazionale, da parte delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, per l'effettuazione di servizi di trasporto convenzionale internazionale delle merci, nonché per le altre tipologie di servizi di trasporto per l'uso di infrastruttura ferroviaria nazionale a condizione di reciprocità qualora si tratta di imprese ferroviarie aventi sedi all'estero o loro controllate.

L'articolo 7, riprende disposizioni vigenti riguardanti il rilascio della licenza, stabilendo, in attuazione delle direttive che essa è valida in tutto il territorio della Comunità Europea.

Con gli articoli 8 e 9 le disposizioni concernenti il fondamentale documento vengono completate con l'indicazione dei requisiti (onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale) prescritti per il rilascio della licenza e la sua validità nel tempo e nelle evenienze societarie.

L'articolo 10 determina il contenuto, le condizioni e il rilascio del certificato di sicurezza da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che è responsabile, ai sensi dell'articolo 11 del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria.

L'articolo 11, commi 1 e 5, stabilisce il principio dell'autonomia e indipendenza del gestore dalle imprese operanti nel settore dei trasporti. Al gestore nazionale sono affidati, oltre ai compiti della sicurezza, i compiti del calcolo e riscossione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura nonché dell'assegnazione della capacità. Con riferimento alla fissazione del canone, vengono mantenute le disposizioni vigenti, come indicato all'art. 17, comma 1. Riguardo ai gestori di infrastrutture ferroviarie di rilievo regionale e locale rientranti nel campo di applicazione del decreto, è previsto che, ove manchino i suindicati requisiti di indipendenza del gestore dell'infrastruttura, l'attività di gestione va affidata ad una struttura aziendale autonoma e distinta dalle imprese ferroviarie.

L'articolo 12 stabilisce l'obbligo del gestore dell'infrastruttura di mettere a disposizione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità, l'infrastruttura e i servizi indicati all'articolo 20, nonché di operare per conseguire la massima utilizzazione della capacità nelle varie evenienze.

L'articolo 13 stabilisce l'elaborazione e la pubblicazione - a cura del gestore dell'infrastruttura - del Prospetto Informativo della Rete fissando gli elementi che dovranno essere contenuti nello stesso.

L'articolo 14, riguarda i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato, i quali vengono regolati da un atto di concessione e da un contratto di programma, quest'ultimo stipulato per un periodo minimo di tre anni e comprensivo anche della disciplina della concessione di finanziamenti per la manutenzione ed il rinnovo della infrastruttura ferroviaria.

Con l'articolo 15 si dispone in tema di costo dell'infrastruttura e della sua contabilità prevedendo la necessità del raggiungimento di un tendenziale equilibrio nei conti del gestore dell'infrastruttura e disponendo che lo stesso gestore utilizzi un sistema di contabilità che renda palesi i meccanismi di imputazione dei costi di tutti i processi industriali realizzati.

All'articolo 16 si regolamentano i diritti di accesso e il transito sull'infrastruttura ferroviaria, che viene riconosciuto alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di cui almeno una abbia la sede principale in Italia.

All'articolo 17 si dispone circa i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Si prevede che il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, sentito il CIPE, stabilisce il canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e disciplina i criteri di accesso all'infrastruttura e di assegnazione di capacità, nonché il calcolo del canone stesso. Spetta al gestore dell'infrastruttura ferroviaria il calcolo dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e la loro riscossione.

Con l'articolo 18 sono completate le maggiorazioni e le riduzioni dei canoni di accesso e la loro modifica legata al costo degli effetti ambientali dovuti alla circolazione dei treni.

Con l'articolo 19 viene disciplinato il sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura, da realizzare attraverso un provvedimento normativo o amministrativo.

Articolo 20 - Servizi

1- Il gestore dell'infrastruttura garantisce alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e alle imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie, e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso, la fornitura dei seguenti servizi:

- trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, ai fini della conclusione dei contratti di cui all'articolo 25;
- utilizzo della capacità assegnata;
- uso degli scambi e dei raccordi;
- controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento e instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- ogni altra informazione necessaria per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

2- Le associazioni internazionali di imprese e le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque e non discriminatorie, di:

- impianti di approvvigionamento di combustibile;
- stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi;
- scali terminali merci;
- aree e impianti di smistamento e di composizione dei treni;
- aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- centri di manutenzione ed ogni altra infrastruttura tecnica;
- servizi di manovra;
- controllo dei trasporti di merci pericolose, previa sottoscrizione di contratti specifici con il gestore dell'infrastruttura;

i) assistenza alla circolazione di treni speciali, previa sottoscrizione di contatti specifici con il gestore dell'infrastruttura.

3- Il gestore dell'infrastruttura effettua le prestazioni di cui al comma 2 dietro pagamento di corrispettivi che tengano conto della situazione della concorrenza nel settore e può rifiutare le richieste delle imprese ferroviarie di fornitura dei servizi stessi esclusivamente qualora sussistano valide alternative a condizioni di mercato.

4- Il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura deve comunque garantire, anche nelle more dell'eventuale affidamento a terzi, una gestione efficiente, equa e non discriminatoria dei servizi in parola e ne risponde direttamente.

5- Su richiesta di ciascuna associazione internazionale di imprese ferroviarie o impresa ferroviaria il gestore dell'infrastruttura presta, ove disponibili, i seguenti servizi complementari:

- corrente di trazione;
- preriscaldamento treni passeggeri;
- fornitura di combustibile e ogni altro servizio fornito presso le infrastrutture a cui è consentito l'accesso.

6- Il gestore dell'infrastruttura può, su espressa richiesta delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie o delle imprese ferroviarie, fornire, ove disponibili, i seguenti servizi ausiliari:

- accesso alla rete di telecomunicazioni;
- fornitura di informazioni complementari;
- verifica tecnica sul materiale rotabile.

Il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire i servizi di cui al presente comma.

7- Se i servizi di cui ai commi 2, 5 e 6 sono offerti da un unico fornitore o comunque non sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi commisurati al costo di fornitura e sulla base del livello di utilizzo effettivo. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

8- L'accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei porti indicati all'allegato I della direttiva 2001/12/CE, che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera non discriminatoria e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizione soltanto se esistono alternative valide a condizioni di mercato.

L'articolo 21 definisce il sistema di controllo delle prestazioni del servizio ferroviario, il quale deve essere adottato dal gestore dell'infrastruttura entro il 31 dicembre 2003, finalizzato a limitare le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni.

Con l'articolo 22 si dispone in tema di diritti connessi alla capacità di infrastruttura, che viene assegnata dal gestore dell'infrastruttura in qualità di soggetto indipendente dai soggetti richiedenti, stabilendo condizioni non discriminatorie nell'attribuire la capacità ai soggetti richiedenti ed introducendo il divieto, a carico del richiedente a cui è stata assegnata, di trasferire la capacità.

Con l'articolo 23 sono stabilite le norme che disciplinano la stipula di accordi quadro tra il gestore dell'infrastruttura ed un richiedente, i quali specificano le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta.

All'articolo 24 sono stabilite le condizioni per la richiesta di tracce orarie, che possono essere presentate solo dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali delle stesse.

Con l'articolo 25 viene definito il contratto per la concessione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, che può essere concluso tra imprese ferroviarie e associazioni internazionali di imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura.

All'articolo 26 si prevede il riesame delle determinazioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, quale facoltà dei soggetti di cui al precedente articolo da inoltrare al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in qualità di organismo di regolazione di cui all'art. 37.

Con l'articolo 27 si stabilisce le procedure per l'assegnazione di capacità da parte del gestore dell'infrastruttura, in modo equo, trasparente, non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario.

L'articolo 28 disciplina la cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti ferroviarie tra gestore dell'infrastruttura ed i gestori degli altri Paesi, al fine dell'assegnazione efficiente della capacità su più reti nazionali.

L'articolo 29 prevede la procedura di programmazione e coordinamento perché il gestore possa coordinare e conciliare, ove possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, eventualmente proponendo capacità diverse da quelle richieste.

Con l'articolo 30 viene definita l'infrastruttura saturata, quando non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di cui al presente articolo, nel qual caso il gestore dell'infrastruttura esegue l'analisi di capacità di cui all'art. 33.

L'articolo 31 norma le richieste concernenti singole tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie e dalle associazioni internazionali delle stesse imprese.

L'articolo 32 definisce l'infrastruttura specializzata, quale infrastruttura particolare da utilizzare per particolari tipi di traffico.

Con l'articolo 33 viene disciplinata l'analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata, per individuare e porre rimedio alle cause della saturazione, entro sei mesi dalla dichiarazione di saturazione.

Con l'articolo 34 si definisce il piano di potenziamento della capacità, previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata, individuando le cause della saturazione e le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, attraverso una analisi dei costi e dei benefici delle possibili soluzioni.

All'articolo 35 si disciplina l'utilizzo delle tracce orarie; il gestore ne impone la rinuncia se vengono utilizzate al di sotto del minimo fissato nel prospetto informativo della rete.

Con l'articolo 36 si definiscono gli ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano servizi di trasporto di merci o di persone, derivanti dalla normativa nazionale e da quella regolamentare compatibilmente con la legislazione comunitaria.

All'articolo 37 si disciplinano i compiti dell'organismo di regolazione che coincide con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. È competente in materia di vigilanza sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e di decisione sui ricorsi riguardanti il prospetto informativo della rete, la procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura ed il relativo esito, il sistema di imposizione dei canoni e dei corrispettivi per i servizi, il rilascio del certificato di sicurezza, il controllo del rispetto delle norme e degli standard di sicurezza.

All'articolo 38 sono contemplate le norme di abrogazione di provvedimenti in materia.

L'articolo 39 prevede la clausola di cedevolezza espressa.

L'articolo 40 dispone per il decreto legislativo una *vacatio legis* di novanta giorni.

Il presente provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; ciò pertanto esonera dalla relazione tecnica.



VUOI L'AUMENTO? VAI IN PENSIONE!

Di Cirillo Bondesan

Un giorno incontro un ex collega manovratore, ora in pensione e - tanto per essere precisi - andato in quiescenza usufruendo dei 7 anni di prepensionamento.

Chiacchierando del più e del meno mi confida che di pensione viene a prendere - più o meno - come me ed ogni anno che

passa percepisce "qualcosina" di aumento in automatico. In più nel 2002 gli hanno pure diminuito l'irpef.

Non ho potuto fare a meno di pensare: ma noi che siamo ancora in servizio attivo, come facciamo ad avere voglia di svolgere bene il nostro lavoro con il necessario scrupolo, la serietà e soprattutto la volontà quando il Contratto che verrà sarà peggio del precedente,

della clausola sociale (che significa garanzie occupazionali e salariali) non si vede nemmeno l'ombra, gli aumenti di cui si

parla saranno assorbiti da una maggiore flessibilità e discrezionalità di utilizzazione che farà diventare ordinario ciò che oggi viene retribuito come straordinario, etc. etc..

A proposito di aumenti: ma saremo poi ripagati di 6 anni di blocco del salario e 10 anni di "fermo" delle competenze accessorie? Io credo proprio di no, anche se mi dicono che gli Unitari si sono rimangiati l'accordo di novembre '99 con il quale confermarono, sostanzialmente, altri 4 anni di moratoria salariale (e ci credo che si sono ricreduti, altrimenti i ferrovieri se li sarebbero cotti al vapore!).

Un'altra cosa mi preme qui ricordare: l'accresciuta professionalità di noi ferrovieri che - in questi ultimi anni - abbiamo visto incrementarsi notevolmente la tecnologia, sia in RFI che in Trenitalia, con dei cambiamenti che in qualche caso non è eccessivo definire "stravolgenti" (vedi il sistema tariffario, i nuovi banchi ACEI in telecomando) con un conseguente maggior impegno dei ferrovieri, spesso aggiornati professionalmente nelle loro giornate di riposo alla faccia di quanto afferma il contratto e della "centralità della formazione" una frase roboante, quanto falsa, con la quale si riempiono la bocca i nostri Dirigenti.

Insomma a chi sta in servizio si chiede sempre di più e si dà sempre meno, sia in termini salariali che in tema di diritti e tutele.

Fa quindi rabbia, tornando al mio amico pensionato, pensare che il "beato" si prende gli stessi soldi (e fra poco... di più) di un suo ex collega che dovrebbe - invece - trovare gli stimoli per dare di più, per essere sempre più flessibile, per produrre



di più percependo meno.

Non so se questa politica di disincentivazione pagherà e consentirà al Gruppo FS di competere nel libero mercato ferroviario. Io credo proprio di no, perché - se va avanti così - alla guerra della concorrenza e del confronto con le altre Aziende trasportistiche nazionali il Gruppo FS arriverà con tanti boriosi dirigenti e pochissimi soldati.

Quelli che, per l'appunto, questa Società ha provveduto a far disinnamorare del proprio lavoro.

"L'incentivazione del personale ferroviario non passa solo per lo stipendio. Passa per una formazione vera, parte integrante dell'orario, e per un coinvolgimento reale negli obiettivi della Società. Tutto il contrario di ciò che stanno facendo molti dei pseudo-manager che guidano il Gruppo..."



CONTINUANO A DISTRARSI

Di Roberto Marino

Prendo spunto dalla lodevole iniziativa dell'Or.S.A. riguardo l'assemblea nazionale delle R.S.U..

A questo importante e per me decisivo appuntamento erano state invitate tutte le Organizzazioni Sindacali, però - come volevasi dimostrare - di delegati che non fossero dell'Or.S.A. ce ne erano, forse, due o tre.

E pure poteva essere una buona occasione per aprire un confronto, avvicinare le posizioni e cercare quel minimo comun denominatore necessario a cementare, anche sindacalmente, una categoria «ad alto rischio» come quella dei ferrovieri.

Purtroppo ciò non è stato possibile in quanto - come posso immaginare - le altre Organizzazioni Sindacali erano (e sono...) distratte dagli eventi politici, dalle loro beghe interconfederali e perché no persino dalla guerra. A proposito di guerra, tante volte mi sono posto questa domanda: «Se ognuno di noi ha fatto tanti sacrifici per costruirsi un'avvenire, una casa, una famiglia, educare i propri figli nel vivere civile, chi di noi vorrebbe la guerra?».

La risposta è di una disarmante ovvietà, ma vedo - invece - che persino sulla guerra le altre organizzazioni sindacali riescono a muovere le loro armate - certamente e scontatamente pacifiste - ma impegnate come non mai nella loro battaglia campale: quella di schierarsi in politica. Soprattutto parlo della CGIL che sta facendo tutto questo can, can solo per combattere il Berlusconi di turno. Anche perché, spesso, abbiamo assistito a scene che potremmo definire - con un eufemismo - «in contrasto» con il titolo delle manifestazioni; cioè si fanno i cortei per la pace e poi scaturiscono tafferugli con le forze dell'ordine. Scusate, ma che pace è?

Ciò mi induce a pensare che i confederali sono distratti da qualcosa che non riesce a farli concentrare sui problemi tra i quali, perdonate il bieco interesse, c'è il contratto dei ferrovieri. Quante voci di corridoio si sentono su questo rinnovo, che già doveva andare in porto nel luglio dell'anno scorso, e forse solo oggi - mentre scrivo queste veloci riflessioni - sembra che qualcosa di concreto inizi a muovere.

Non dimentico, però, lo squallido gioco delle tre carte e della firma «sempre imminente» con il quale la triplice è riuscita a mantenere gli iscritti, illudendo - tra gli altri - anche chi voleva andare in pensione ma - in attesa dei faraonici aumenti promessi (scusate: come si spiegano queste voci di aumento che escono proprio da chi il 23 novembre '99 aveva firmato la moratoria salariale?) - ha preferito declinare.

Così siamo arrivati ad aprile 2003 ed il collega che voleva andare in pensione è ancora qui a sospirare questo «benedetto» (forse solo per lui!) rinnovo: «Tanto appena lo firmano io me ne vò».

Beato lui, ma intanto questa uscita differita sta determinando una situazione caotica ed estremamente pericolosa sui posti di lavoro. Infatti, l'azienda ormai ragiona come se queste risorse non ci fossero più ed adegua le EDP al ribasso (guai a nominare la parola «Assunzioni!»).

Questo (neanche tanto) strisciante blocco del turn-over fa sì che la produzione si concentri sempre più su pochi agenti e che - di riflesso - gli obiettivi di produttività e di aumento degli introiti siano messi in serio pericolo. Ergo: a minor produzione ed a minori ricavi corrisponde una diminuzione delle necessità di personale. E così via, come il cane che continua a mangiarsi la coda sino a che non arriva all'....

Comunque, io sono sempre più convinto che noi ferrovieri una fortuna ce l'abbiamo: si chiama OR.S.A.. Ma vi rendete conto in quale vicolo ci avrebbero cacciato Cgil-Cisl e Uil con il famigerato patto di novembre '99? Certo che lo sapete, altrimenti non avreste scioperato così numerosi con il Sindacato Autonomo, ma è fuor di dubbio che l'opera dell'OrSA ha ostacolato ed in qualche caso fatto naufragare più di un tentativo di destrutturare il salario ed il lavoro della nostra categoria.

Azienda e triplice si son dovute rimangiare la riduzione del 20% dello stipendio, hanno dovuto prendere atto dell'assoluta necessità di una clausola sociale forte ed esigibile ed alla fine speriamo pure di poter mantenere le nostre C.L.C..

Una cosa è certa: siamo arrivati ad una inflazione al 2,7% e nonostante questo noi continuiamo ad avere la nomea di Mariarosa che tanto «incassava» e poco lavorava.

I ferrovieri ormai sono "catalogati" e nessuno riesce a spiegare ai nostri concittadini che da

"Tra beghe interconfederali, slogan pacifisti e manifestazioni violente la Triplice dimentica i lavoratori. Solo l'OrSa fa da argine ad una privatizzazione che vuole emarginare i vecchi ferrovieri per una nuova generazione più flessibile e peggio pagata"

cinque anni e mezzo noi non vediamo una lira di aumento.

Tutti questi sacrifici - poi - dovevano servire al rilancio della nostra Azienda, ma secondo me siamo invece arrivati all'osso, visto che essendo nel settore della Passeggeri assisto da vicino ad una continua diminuzione degli introiti ed un minore traffico passeggeri sui treni. E questo non per colpa dei ferrovieri, ma penso proprio per le scelte sbagliate di politica commerciale, portate avanti da qualcuno che prima vendeva polli ed oggi è stato messo dietro qualche scrivania ad inventarsi l'Intercity Card, a diminuire lo sconto sulle carte commerciali, facendo aumentare gli abbonamenti regionali a dismisura, e facendo fare le auto al seguito solo nei periodi estivi con posti limitati.

Per non parlare poi della scelta di non far fermare più determinati treni in alcune stazioni che hanno il "difetto" di avere una eccessiva (?) clientela che li richiede.

Qualcuno, leggendo, penserà che sono troppo drastico e pessimista, ma una cosa è certa; se dico tutto ciò è solo perché vivo queste situazioni ed esprimo le mie sensazioni.

Qualcuno disse: "io speriamo che me la cavi".

HDI Assicurazioni Al tuo fianco, ogni giorno



2001: nasce dall'evoluzione di BNC Assicurazioni la Società HDI Assicurazioni...

...una giovane, moderna Compagnia che fa parte del grande Gruppo assicurativo tedesco, di rilievo internazionale, HDI, e che nasce con la missione di proteggere e sviluppare il tenore di vita delle persone e la loro

qualità di vita in ogni stadio della loro crescita individuale e familiare. Una nuova realtà che affonda le sue radici storiche in un lungo processo evolutivo iniziato oltre un secolo fa.

...in esclusiva per i Ferrovieri

Multiplo, un unico sistema assicurativo, che offre fino a 11 Protezioni modulari, dall'auto alla persona;

La polizza di assicurazione per inidoneità al servizio, il primo prodotto esclusivo per il personale di macchina e viaggiante delle Ferrovie;

Il Partner per la Vita, il sistema d'offerta per la gestione del risparmio, articolato in quattro Proposte: Impronta, Arcobaleno, Solo Domani, Tascaforte;

Itinerari di Sicurezza, il sistema di soluzione a tutela della qualità della vita, che prevede tre Proposte: Persona, Patrimonio, Attività;

ed inoltre, HDI Assicurazioni, tramite la sua partecipata InLinea, ha costituito insieme alla Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e all'Istituto Finanziario del Lavoro **BNC Assistenza e Solidarietà**, un'Associazione senza scopo di lucro, che opera in aiuto dei Ferrovieri e delle loro famiglie.

HDI Assicurazioni offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi assicurativi in comode rate mensili con trattenuta sullo stipendio.

HDI ASSICURAZIONI

<http://www.hdi.it>
<http://www.inlinea-hdi.it>

I LANZICHENECCI

Frugando in qualche angolo recondito della memoria, mi torna in mente una scherzosa e pungente frase, tratta da un settimanale a tiratura nazionale, che recitava pressappoco così: "Di questi tempi solo i pesci si fanno friggere e - notoriamente - non posseggono quella parte anatomica del corpo denominata volgarmente culo" (scusate per il termine particolarmente colorito).

In altre parole, nel nostro Paese viviamo un acceso clima dove parti sociali, politiche e sindacali, spesso contrapposte, non se le mandano a dire e soprattutto ritengono desueti ed anacronistici gli insegnamenti del celebre Galateo di Mons. Della Casa.

Basta infatti praticare un po' di zapping sul piccolo schermo e quanto detto trova immediata conferma:

- Pezzotta, paonazzo in volto, che se la prende con Epifani (ma non erano Sindacati Unitari?);
- il "Cinese" (colorito soprannome di foggia giornalistica che individua Sergio Cofferati) con la sua discesa in campo porta scompiglio nella litigiosa compagine di centrosinistra;
- il "padano" Senatur, con un linguaggio che tradisce le sue origini popolari, si scaglia contro tutto e tutti;

- il Presidente del Consiglio, abbonato alla gaffe quotidiana, continua nella pessima abitudine d'apostrofare come "comunisti" tutti i suoi antagonisti (ma sarà poi un insulto?).

Si potrebbe continuare a lungo, ma quello che mi preme dire è che la scelta di polemizzare sempre e comunque, di individuare la schiera dei personaggi "sconvenienti e da non frequentare" sembra essere diventato lo sport più praticato da politici, sindacalisti ed opinionisti del bel Paese.

Anche nell'annosa vertenza sul Contratto delle Ferrovie e sull'apertura ai privati dei binari italiani abbiamo assistito ad una bella gara su chi mettere alla berlina e su chi additare al pubblico ludibrio: così nell'elenco dei "cattivi" siamo finiti anche noi dell'Or.S.A. I Confederali non ci filano più, anzi cercano in tutti i modi di emarginarci e schiumano rabbia nel vedere che con la sola forza delle nostre idee e con il consenso sempre più ampio dei lavoratori ci stiamo conquistando l'attenzione dei mass media ed il rispetto della controparte aziendale.

Tutto ha inizio con la sottoscrizione di quello scellerato accordo del 23 novembre 1999 (i lettori attenti lo ricorderanno ormai a menadito, tante sono state le volte che - ahimè - ci è toccato menzionarlo) che nell'elenco dei pierini di turno.

La prima conseguenza del nostro fermo e motivato "NO" alla firma di quel patto contro i ferrovieri fu la separazione del tavolo di trattativa, perché i "lanzichenecci" che rifiutano gli accor-

Di Roberto Cesario

di firmati dalla Triplice - ancorché sbagliati - non meritano di calcare la stessa scena.

Poco male, se c'è da difendere le retribuzioni ed i livelli occupazionali dei ferrovieri, se c'è da opporsi ad una deregolamentazione e liberalizzazione pressoché selvaggia del settore ferroviario. Noi paghiamo volentieri lo scotto, ma proprio non mi va giù la situazione che stiamo vivendo sui territori dove, lontani dagli echi e dalle alte strategie sindacali, si punta a dividere le RSU che invece - come denota dalla sigla stessa - sono i rappresentanti unitari dei lavoratori, eletti direttamente dagli stessi e senza l'obbligo di dover per forza parteggiare per questa o quella sigla sindacale.

Così parlare di turni, di scoperture d'organico e di orari di lavoro diventa sempre più difficile, diventa uno scoglio insuperabile ripristinare un tavolo unitario e, quindi, si rubano ore alla trattativa per discutere se di verbali se ne fanno uno o due (ancorché identici), perché - a detta dei soliti noti - bisogna "separare gli stracci"! Come RSU democraticamente eletta penso ai colleghi negli Impianti che vivono con i loro piccoli o grandi problemi insoluti ed ancor più mi risulta incomprensibile questa scelta poco democratica e che rende noi tutti più deboli, mentre la dirigenza aziendale sentitamente ringrazia.

Anche nel territorio ligure (fino al marzo dello scorso anno un'isola felice, o quantomeno bagnata da mari tranquilli) si è giunti al tentativo della separazione dei tavoli e guarda caso proprio quando nella nostra regione cominciava finalmente ad operare la prima Segreteria Regionale dell'Or.S.A.

Una cosa è certa: noi "lanzichenecci" non molliamo, convinti che il tentativo d'isolamento in atto si ritorcerà contro chi non è disposto a dialogare e ad accettare anche le idee altrui.

Noi non sbattiamo la porta in faccia a nessuno, non è nel nostro modo di fare, non è nella cultura di un Sindacato Autonomo, solidale e partecipativo, il cui unico obiettivo è quello di rappresentare i bisogni dei lavoratori senza fini reconditi. Siamo ancora dell'idea, laddove si potranno ricercare le giuste sinergie, che parlare di "frittura di pesce" non equivale a litigare od ancor più ad insultarsi, ma magari incontrarsi, noi che viviamo in riva al mare, attorno al famoso padellone colmo di olio bollente, durante la sagra del pesce di Camogli.



"Utilizzare la RSU per i propri fini politici e di schieramento, oltre che becero, è un vero e proprio suicidio sindacale. Le diatribe tra organizzazioni che rappresentano i lavoratori è il più grande favore che si può fare alla controparte"

"Polemizzare, emarginare chi la pensa diversamente è più facile che confrontarsi per cercare quel consenso che sta alla base di tutte le scelte della vita. Oggi mettere alla berlina gli avversari è il modo più semplice per non mettersi in discussione"

DIRITTO AL LAVORO e DIRITTO DEL LAVORO

Di Nino Arrabbiato



Il lavoro è, innanzi e soprattutto, una necessità, prima che un diritto. Così è stato per secoli e tale è ancora oggi. Allora cosa significa essere contemporaneamente una necessità e un diritto? Se lavorare è una necessità significa che nessuno può impedire il diritto a lavorare.

La nostra Costituzione riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro ma considera un dovere lo svolgimento del lavoro secondo le proprie possibilità e la propria scelta (art. 4).

I doveri del datore di lavoro attuano il diritto del lavoro, non il diritto al lavoro. Questo impone al padrone rispetto e correttezza verso il dipendente, tra cui la giusta causa per il licenziamento. Il diritto del lavoro deve impedire lo sfruttamento del lavoratore approfittando della sua necessità. Oltre un secolo di lotte sindacali ed azioni politiche hanno ottenuto validissime tutele per il lavoratore.

La nostra Costituzione, oltre a sancire il diritto al lavoro elenca i principi del diritto del lavoro (art. 36 e 37): retribuzione proporzionata, durata massima della giornata lavorativa, riposo settimanale, ferie pagate, limite d'età, parità uomo-donna.

Il mantenimento e l'assistenza sono un diritto per chi sia "inabile al lavoro e sprovvisto di mezzi necessari per vivere". A ciò "provvedono organi ed istituti predisposti o integrati dallo Stato" (art. 38).

Se oggi ancora non si è realizzato il diritto al lavoro non lo si può imputare al comportamento del singolo datore di lavoro o lavoratore bensì ad ostacoli posti da governi, Parlamenti, organizzazioni sindacali e padronali. Se la disoccupazione è ancora a livelli inaccettabili lo si deve principalmente al fatto che il diritto del lavoro ha soffocato il diritto al lavoro. In ultima analisi è perché chi è occupato si è organizzato e rinchiuso in una corporazione difficilmente accessibile per chi non lo è.

A complicare tutto è arrivata la tegola del referendum sull'art. 18 il cui obiettivo è di estendere le tutele per i lavoratori anche nelle piccole imprese che, attualmente possono licenziare i lavoratori con indennizzo. Mesi fa, il governo propose di estendere tale facoltà anche alle grandi imprese. La CISL e la UIL accettarono: la CGIL si oppose energicamente, auspicando che tale facoltà restasse alle piccole imprese.

Nello stesso tempo fu promosso un referendum popolare per vietare il licenziamento con indennizzo anche nelle piccole imprese. Questo referendum sull'art. 18 crea una frattura nella sinistra ed in particolar modo nei sindacati e partiti politici che lo hanno proposto. Ciò che è in gioco è la leadership sul centrosinistra. Nella formulazione del quesito referendario si chiede di abrogare una parte di una legge discussa. Si tratta del primo comma dell'art. 4 della legge 108 del 1990, quella che disciplina i licenziamenti nelle imprese che occupano fino a 15 lavoratori. L'art. 4 (denominato "area di non applicazione") impedisce l'applicazione dell'art. 18 dello Statuto dei lavoratori nei "confronti dei datori di lavoro che svolgono senza fini di lucro attività di natura politica, sindacale, culturale, di istruzione ovvero di religione e di culto".

Grazie a questo articolo, i sindacati e i partiti hanno potuto licenziare i propri dipendenti senza obbligo di reintegro. Cofferati, il leader consacrato lo scorso anno dalle piazze, con le lotte per l'art. 18, e osannato dai girotondi di Nanni Moretti, si trova a gesti-

re la patata bollente che lo vede in aperto conflitto col gruppo dirigente dei Ds. La sua posizione è diversa da quella di Rutelli, che, invece, sembra voglia schierarsi, nella campagna referendaria, in contrapposizione a Bertinotti, convinto di accreditare un'immagine centrista dell'Ulivo.

Bertinotti è trattato come un traditore o giù di lì. Penso che la sua colpa sia quella di aver preso sul serio Cofferati quando nelle piazze proclamava che il divieto di licenziamento stabilito dall'art. 18 era un diritto fondamentale di libertà. Bertinotti prendendo in parola Cofferati ha pensato di poterlo estendere anche alle imprese con meno di 15 dipendenti. Peccato che dalle tutele invocate ne siano rimasti privi i dipendenti dei sindacati.

Valga l'esempio di un sindacalista della CGIL, ex segretario della Fiom di Pescara, che venne licenziato nel 1998 dal sindacato per assenteismo. Candidatosi alle elezioni amministrative a Pescara, non venne eletto e rientrato al suo posto di lavoro fu licenziato. La CGIL si oppose all'ordine di reintegro del lavoratore e del suo indennizzo economico, disposto dal giudice del lavoro, invocando l'art. 4 della legge 108 del 1990. Gli incoerenti sono coloro che, come Cofferati, per mobilitare le piazze, pronunciano parole a cui non credono, altrimenti avrebbero dovuto schierarsi in favore del referendum. Ora essi sono chiamati, dall'iniziativa del comitato promotore, a pagare il conto salato della loro incoerenza.

Certamente la sinistra, in questo momento, avrebbe avuto bisogno di tutto fuorché di un referendum sull'art. 18 che aumenterà le lacerazioni interne sicuramente non a favore dei lavoratori ma quasi certamente a beneficio della compagine governativa.

Questo referendum che viene spacciato a difesa del mondo del lavoro, in realtà è contro i più deboli: contro le piccole e medie imprese, spina dorsale della nostra economia, che sarebbero ulteriormente gravate, e contro i disoccupati che difficilmente con norme così rigide potrebbero trovare un'occupazione. Comunque, qualunque sarà l'esito del referendum, è necessario che tutti, governo ed opposizione, si impegnino perché vengano fatte le riforme necessarie per favorire l'accesso al lavoro. Basti pensare a tutti i danni che hanno procurato le baby pensioni e i pensionamenti incentivati ed anticipati che abbiamo avuto negli ultimi decenni.

Oggi in Italia c'è il 30% del lavoro sommerso, contro la media europea del 15%, e questo, oltre ad alimentare lo sfruttamento dei giovani, sottrae all'erario risorse per fare investimenti per creare nuovi posti di lavoro ed allontana i capitali stranieri perché c'è minore competitività.

Se si vuole dare una reale speranza di un futuro migliore ai disoccupati, ai lavoratori in nero, ai cassintegrati, ai giovani del Sud e a tutti coloro che non sanno dove sia di casa il lavoro è indilazionabile uno sforzo comune, di maggioranza ed opposizione, per fare le riforme necessarie per garantire, a chi non lo ha, il diritto al lavoro, così come lo prevede la nostra Costituzione.

Il tempo delle false promesse è finito, ora occorrono i fatti prima che sia troppo tardi, perché, altrimenti oltre che a tradire le aspettative dei giovani si corre il rischio di non poter garantire, in futuro, neppure il pagamento delle pensioni agli anziani.

Nel pieno rispetto delle opinioni di tutti e della massima libertà di espressione che caratterizza la linea editoriale di questa testata, abbiamo deciso di pubblicare le ragioni che Nino Arrabbiato porta a sostegno delle tesi di chi ritiene il referendum sull'estensione dell'articolo 18 un boomerang per la classe operaia ed - ancor più - per chi un lavoro ancora non ce l'ha. Nino sa bene che le sue ragioni non sono condivise dall'OrSA e dal SAPS. Anzi, proprio partendo da alcuni dei suoi presupposti ci convinciamo ulteriormente della bontà delle nostre scelte a sostegno delle tesi referendarie. Non è questo il luogo per commentare la vicenda del sindacalista Fiom licenziato (evidentemente non era un assenteista se il giudice lo ha reintegrato), ma è inaccettabile che un datore di lavoro possa procedere al licenziamento di un proprio dipendente senza una oggettiva ragione. Ancor più inaccettabile è che la discriminante (dover dare o meno una ragione all'interruzione voluta del rapporto di lavoro) sia il raggiungimento o meno dei 15 dipendenti. Il Sindacalismo Autonomo e di Base, che si riconosce nell'OrSA, ha sempre sostenuto queste tesi e sin dal primo giorno ha contestato e contrastato le proposte governative di modifica - in peius - dell'articolo 18 Legge 300, vedendo in questa iniziativa un ulteriore e violento attacco alle conquiste del lavoro. Per questo siamo scesi in piazza con chi ha condiviso le nostre preoccupazioni, prima al fianco della CGIL e poi insieme a tutto il mondo sindacale italiano. Un mondo in seguito laceratosi sul Patto per l'Italia e sui margini di trattativa con il Governo su un argomento così spinoso e delicato. L'OrSA, in tutto questo periodo, è rimasta coerente e fedele all'impostazione originaria della battaglia sull'immodificabilità dell'art. 18 e della necessità che siano i lavoratori ed i cittadini a pronunciarsi sulla possibile estensione dei diritti a tutto il mondo del lavoro. La vittoria del SI aumenterà il lavoro nero? Non lo possiamo dire a priori, ma certo possiamo affermare - come Nino - che in Italia il "sommerso" è doppio rispetto alla media europea e sfidiamo chiunque a dimostrare che ciò è causato dall'articolo 18. Certo è che dibattere nelle piazze e nei luoghi di lavoro, far esprimere i cittadini su un problema che travalica i dibattiti interni nei palazzi del potere è un diritto costituzionale che dà spessore ad una democrazia che qualcuno - invece - vorrebbe "sempre e solo" delegata. Una diminuzione del concetto di democrazia che neanche Nino, siamo certi, condivide. (A. T.)



Viale Comensoli, 6 - 47900 Rimini
Tel. 0541-54226
Fax 0541-27631
www.hoteliberius.it
info@hoteliberius.it

Non perdere il treno...
...verso la città del sole!
per tutti gli iscritti al SAPS un 10% di sconto sul nostro listino estivo!
Chiama subito il Numero Verde 800 844037



CORTOMETRAG-

lavoratori delle ferrovie, di cittadini in un'Italia afflitta dal mal di trasporto, di iscritti ad un Sindacato - l'OrSA - che ha fatto dell'autonomia dai partiti e dalla politica un pilastro fondamentale del suo ruolo di parte sociale. Equidistanza, dunque, ma anche tanta attenzione e tanta voglia di confronto. Quello che abbiamo tenuto con Rifondazione sui temi della liberalizzazione europea del trasporto ferroviario, quello che con piacere abbiamo rinnovato il 9 aprile scorso nell'interessante convegno promosso da Alleanza Nazionale sul tema "L'Europa ed il Trasporto".

Alla Residenza di Ripetta, a Roma, si sono affrontati i temi più "caldi" del momento, quali la rivoluzione modale in atto nel vecchio continente, le politiche di sostegno europee ed italiane, l'applicazione delle normative comunitarie, le opportunità ed i rischi di un mercato in via di privatizzazione. Ha aperto il convegno (al quale hanno partecipato imprenditori - manager e politici di prim'ordine) la relazione dell'On. Antonio Pezzella - Responsabile Nazionale Settore Trasporti di AN - che, tra l'altro, ha affrontato un tema a noi molto caro: le clausole sociali. Riportiamo integralmente questa parte di intervento per evidenziare l'assoluta condivisione di molte delle cose che Pezzella ha detto e scritto su questo argomento, augurandoci che alle buone intenzioni seguano i fatti. È necessario ed impellente che si addivenga ad una legislazione di sostegno per dare corpo e sostanza a tutti i contratti di settore, quale contrappeso ad una privatizzazione senza regole. E' altrettanto necessario che i partiti siano consci di ciò, perché è compito della politica governare i cambiamenti sociali ed economici di un Paese.

Il Responsabile di Alleanza Nazionale conclude con un: "Coniugare efficienza del sistema produttivo e garanzie per il lavoro è la sfida che ci attende e che deve qualificare la nostra presenza nella coalizione di Governo". Onorevole, la prendiamo in parola. (Red.)

Dall'intervento del Responsabile Nazionale Settore Trasporti di A.N. - On. Antonio Pezzella - :

"Cap. 5. CLAUSOLE SOCIALI. *L'adeguamento al nuovo, dato dal superamento dell'assetto monopolistico della gestione dei servizi di trasporto in direzione di un regime di mercato aperto e concorrenziale, investe anche la realtà del lavoro e delle relazioni industriali.*

Secondo un modello imposto dalle scelte legislative assunte in sede comunitaria a favore della liberalizzazione del trasporto e consolidatosi in ambito nazionale per il pieno e tempestivo riscontro attuativo ottenuto, pluralismo e competizione vengono ad individuare le linee portanti del riassetto del mercato nel settore.

A misura di questa radicale trasformazione va ridefinito il sistema di tutela del lavoro in termini di coerenza con le esigenze di efficienza e di economicità imposte alle imprese dall'apertura alla competizione sul mercato globale, ma pur sempre nel rispetto del fondamentale obiettivo sociale dell'effettività della garanzia del lavoro.

Questo è il compito precipuo che incombe alle parti sociali e che a queste deve restare rimesso nel rispetto di quella funzione di autonoma gestione del conflitto che il nostro ordinamento tradizionalmente assegna loro e che l'attuale fase di transizione al mercato, con la conseguente necessità di addivenire a quell'equilibrato sistema di regole cui precedentemente si accennava, vieppiù sollecita.

Al Governo il compito di sostenere e monitorare tale processo che, con l'imminente definizione del CCNL delle Attività Ferroviarie - ultimo tra i contratti delle aziende ex monopoliste a trasformarsi in contratto di settore - sembra ormai avviato a definitivo compimento.

Ma, a valle di questo processo, compito specifico del Governo è conferire ai Contratti Collettivi di Settore valenza di strumenti di regolazione dei processi di liberalizzazione dei servizi e dei relativi mercati. E ciò, in primo luogo, nel senso di favorire la diffusione generale ed uniforme del sistema di regole definito in sede collettiva.

Un'operazione che si rivela essenziale al fine di impedire che il lavoro ed il relativo costo divengano terreno di elezione della competizione fra le imprese che si affacceranno sui nuovi mercati. La possibilità di una "fuga" dal Contratto può valere ad innescare una deregulation di fatto idonea ad ingenerare devastanti fenomeni di dumping sociale e di precarizzazione del lavoro.

Va, pertanto, posto un forte accenno sulla questione della cosiddetta "clausola sociale". A riguardo, emerge la tentazione - del resto coerente con la nostra tradizione - di andare oltre l'ordinaria strumentazione meramente promozionale a questi fini utilizzata, anche di recente, negli interventi legislativi intesi alla riorganizzazione di settori ex monopolistici, da quello del trasporto pubblico locale all'aeroporto, all'elettrico ed addivenire ad una definizione legale degli assetti contrattuali e di rappresentanza in coerenza con il dettato costituzionale. Ma ci rendiamo ben conto delle difficoltà di un simile percorso.

La strada da percorrere è ancora quella del sostegno indiretto all'applicazione del Contratto Collettivo realizzato attraverso "clausole sociali" di tipo promozionale, da estendere ai settori che ancora ne risultino privi, primo tra tutti il settore ferroviario per il quale l'impegno, tanto solenne quanto inefficace in tal senso assunto dal PGT approvato durante la scorsa legislatura, non è stato onorato. In questo ambito sarebbe sufficiente - agli indicati fini - introdurre una previsione legislativa che condizioni il rilascio delle licenze di trasporto all'applicazione del CCNL di settore.

Allo stesso modo vanno regolati quei fenomeni di riassetto organizzativo che direttamente interessano le aziende ex monopoliste e che integrano un aspetto ulteriore della trasformazione in termini pluralistici del mercato del trasporto. Il riferimento è, in particolare, ai processi di esternalizzazione e di decentramento produttivo attraverso i quali può realizzarsi - sebbene in forma diversa - quella fuga dal Contratto che, si diceva, va viceversa scongiurata.

La nuova legge delega sul mercato del lavoro, nell'approdare finalmente ad una liberalizzazione di tali fenomeni, non manca di farsi carico delle connesse problematiche sociali, ma occorre affrontare il nodo della successione nei contratti d'appalto di servizi, apprestando idonee garanzie legali per il mantenimento dei livelli occupazionali e di trattamento per i lavoratori dipendenti dalle imprese uscenti.

Siamo ben consci che tutto ciò si traduce in costi aggiuntivi per le Imprese, incidendo sui livelli di competitività. Non mancano, tuttavia, strumenti di incentivazione idonei a compensare un simile aggravio; la legislazione, anche meno recente, intesa a promuovere il ricorso ai contratti di formazione e lavoro od ai contratti di solidarietà e, comunque, a sostenere l'occupazione offre a riguardo esempi ancora percorribili.

Decontribuzione e crediti d'imposta sono opportunità preziose anche ai fini in questione, di cui intendiamo avvalerci, compatibilmente con le esigenze di bilancio.

Sostenere la competitività delle imprese è obiettivo prioritario per il Governo che intende, in tal senso, impegnarsi anche in ambito europeo con iniziative volte a realizzare, tramite l'armonizzazione dei regimi fiscali e del costo del lavoro, uguaglianza di condizione con i competitors esteri in modo da cogliere l'opportunità offerta dal processo di liberalizzazione in atto di una presenza significativa delle nostre imprese sul mercato globale.

Coniugare efficienza del sistema produttivo e garanzie per il lavoro è la sfida che ci attende e che deve qualificare la nostra presenza nella coalizione di Governo".

Un collega da festeggiare E BRAVO IGOR !



Se la merita proprio una citazione speciale il nostro collega e valente attivista Igor GUBITTA.

Eh già, perché alla ancor "giovannissima" età di 46 anni (!) è riuscito pure nell'intento di laurearsi, con pieno merito, in Filosofia presso l'Università Ca' Foscari di Venezia. Ed il pure sta nel fatto che Igor non è solamente un bravo Capo Stazione Superiore a San Stino di Livenza (Ve), ma da ormai molti anni è un collega impegnato nel sociale, nel Sindacato e nella vita amministrativa e politica della sua ridente cittadina vicino a Caorle.

Il suo impegno e la sua particolare attenzione al mondo dei trasporti ed alle ferrovie lo ha visto protagonista di sfide importanti, l'ultima delle quali è stata la costruzione dell'Interporto di San Stino, una struttura intermodale dove l'interscambio gomma - ferro consentirà di aumentare il traffico container alleggerendo, in prospettiva, l'intasatissima area del Nord - Est ed in primis la famosissima (e famigerata) tangenziale di Mestre.



Senza contare che l'area industriale adiacente alla Stazione ne trarrà sicuri vantaggi e attraverso questi anche il trasporto ferroviario in una realtà dove la piccola e media industria utilizza massicciamente il camion per il trasporto delle merci, favorita in questo dalle suicide scelte della Divisione Cargo che per anni ha abbandonato il traffico diffuso.

Per il nostro Sindacato Igor è un collega prezioso, sempre attento ai problemi del lavoro, sempre propositivo e conscio della necessità che i cambiamenti devono essere governati e non subiti.

Ecco perché con tanti impegni, con il lavoro a turni e con una famiglia (sicuramente paziente) da seguire, l'essere riuscito a completare il corso di laurea è un risultato di cui certamente andare fieri.

Lo abbiamo festeggiato come si conviene (vedi foto) e gli abbiamo dato un altro "in bocca al lupo!".

Sì, perché Igor non si ferma: c'è una lista civica ed una elezione comunale che lo attendono in un ruolo non certo secondario, quello di candidato a Sindaco. Per il suo modo di fare e di pensare un'altra sfida al servizio della collettività. Diavolo di un Igor!



Chi è: Igor Gubita, 46 anni sposato con due figlie, Valentina di 16 e Agnese di 9 anni.

Capostazione Superiore delle Ferrovie, laureato in filosofia a Cà Foscari - Venezia. Impegnato in attività sindacale, dalla seconda metà degli anni '80.

