



NOTIZIE DI RILIEVO:

Misure devastanti per il settore del TPL Pag. 1 e 16

SOMMARIO:

Anna Donati:
Azioni concrete per la mobilità sostenibile Pag. 2 e 3

TPL scelta obbligata Pag. 4 e 5

TPL Napoli pag. 6 e 7

Caserta TPL Pag. 8

Benevento Pag. 9

Tirrenia Pag. 10

Misure devastanti per il TPL in Campania

una grave crisi occupazionale nel settore e nell'indotto.



Il taglio di risorse al TPL da parte del Governo nazionale e della Giunta Regionale della Campania ha prodotto una riduzione rilevante del servizio pubblico di trasporto e una grave crisi occupazionale

nel settore e nell'indotto. Dopo una serie di iniziative di lotta a livello territoriale e regionale, alcuni obiettivi si stanno concretizzando:

si è attivato il fondo regionale per il lavoro nei trasporti, con una dotazione iniziale di 15 milioni di euro, per governare i processi di ristrutturazione e per evitare i provvedimenti di licenziamento annunciati dalle aziende private, utilizzando anche dei contratti di solidarietà, l'incentivo all'esodo, la mobilità tra aziende, i percorsi di formazione e riqualificazione del personale, il premio di risultato legato alla riorganizzazione aziendale;

è stata aperta la procedura di crisi del settore dei trasporti, ai sensi della legge 14/2009, finalizzata alla salvaguardia dei livelli occupazionali, a migliorare la qualità e l'efficienza dell'offerta di trasporto, ad assicurare al comparto congrue e regolari risorse;

la costituzione di tavoli provinciali (con la partecipazione dei Comuni capoluogo e l'Agenzia campana Mobilità) per la riorganizzazione del sistema della mobilità;

l'accordo con gli istituti previdenziali INPS e INAIL per la soluzione al mancato versamento dei contributi previdenziali delle aziende del settore e dell'indotto a causa del corrispondente ritardo nell'erogazione dei corrispettivi da parte della Regione Campania;

Risultati importanti, ma non sufficienti perché l'obiettivo principale rimane quello di ottenere lo stanziamento di risorse adeguate per garantire il diritto alla mobilità, che è messo seriamente in discussione dal taglio del Governo del 75% delle risorse per l'anno 2012.

Non c'è ancora la consapevolezza della gravità della crisi per cui occorrono iniziative di mobilitazione unitarie di categoria e confederali a livello nazionale, regionale e territoriale affinché il TPL diventi una priorità del Paese, per la sua valenza economica, ambientale e sociale. E' una battaglia che si può vincere a condizione di costruire forti alleanze con tutti i soggetti politici, istituzionali, le associazioni ambientaliste e dei consumatori, gli utenti.

Solo avendo la certezza di risorse congrue e regolari è possibile una seria programmazione del sistema dei trasporti che l'attuale Giunta Regionale ha completamente abbandonato. Infatti, l'ACAM, l'Ente che per legge dovrebbe pianificare gli investimenti ed i servizi per la mobilità, redigere i contratti di servizi, controllare e monitorare la qualità, è stata completamente svuotata nell'organico, potendo contare su un solo dipendente a tempo pieno. Invece di una politica di liberalizzazione senza regole, perseguita dall'Assessore Vetrilla, sarebbe necessaria una politica dei trasporti per:

- garantire risorse adeguate per il comparto;
- costruire regole a tutela dell'occupazione e del salario dei lavoratori;
- integrare ferro e gomma;
- ridurre la frammentazione delle aziende di trasporto;
- costruire un polo di manutenzione regionale;
- efficientare le aziende.

La Giunta Regionale della Campania, prima di bandire la gara per i servizi minimi, deve garantire che siano soddisfatte le suddette condizioni. Premesso che la liberalizzazione dei servizi pubblici non è la panacea ai gravi problemi del settore, verso di essa non abbiamo pregiudizi ideologici, a condizione che prima si costruisca un sistema di regole per evitare il dumping sociale e che la gara per i servizi minimi venga effettuata a livello regionale per incentivare le aggregazioni delle aziende. Inoltre, riteniamo inaccettabile l'attacco al biglietto unico, che consente di viaggiare su tutti i mezzi di trasporto, su gomma e su ferro, delle aziende aderenti al Consorzio Unico Campania.

Annualmente, quindi, grazie al sistema tariffario regionale, i cittadini della Regione Campania risparmiano, nell'uso del TPL, non meno di 38,5 mln. di euro. Una convenienza importante per l'utenza, soprattutto per i ceti meno abbienti fruitori del servizio, che va, però, a discapito delle aziende consorziate, in quanto tali benefici si traducono in minori introiti per le aziende stesse. Tant'è che dal 2000 al 2009 la Regione Campania ha sempre provveduto a contribuire

Continua a pagina 16

Contributo dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Napoli Anna DONATI

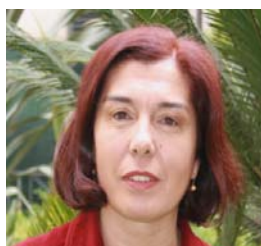
“Abbiamo chiesto e pubblichiamo con piacere l'azione programmatica dell'Assessore Anna DONATI che condividiamo e che contribuiremo, nell'autonomia della nostra Organizzazione, a realizzare”.



A settembre è stata avviata la ZTL nel Centro Antico



Comune di Napoli: azioni concrete verso la mobilità sostenibile. Ma è solo l'inizio



Anna DONATI
Assessore alla Mobilità
Comune di NAPOLI

Gli impegni del programma del nuovo Sindaco di Napoli sono chiari: promuovere la mobilità sostenibile e ridurre il traffico ed l'inquinamento che oggi assediano la città. Sono questi gli obiettivi su cui i cittadini dato la fiducia al Sindaco De Magistris e proprio per realizzarli sono stata chiamata a svolgere il ruolo di Assessore alla Mobilità. Ci siamo messi dunque al lavoro con questa consapevolezza: il Comune di Napoli in passato ha investito davvero tanto per realizzare le reti di trasporto su ferro come la linea Metropolitana Linea 1 e per migliorare i servizi, ma non ha adeguatamente governato il traffico privato di automobili, che oggi invadono ogni angolo di città, sostano abusivamente, creano congestione ed inquinamento.

Nel 2010 un giorno su tre sono stati superati i parametri per la qualità dell'aria in città, complice naturalmente l'alta densità abitativa, l'elevato indice di motorizzazione e le strette strade di Napoli. La nuova Giunta ha adottato a luglio un provvedimento complessivo per ampliare le aree pedonali nei Decumani, far rispettare quelle esistenti (come quella di Borgo Marinari), aumentare le corsie riservate e farle rispettare, riducendo drasticamente il numero di quanti le potevano utilizzare "in deroga", che erano davvero un numero sterminato ed imprecisato di persone. A settembre è stata avviata la ZTL nel Centro Antico che, come primo passo, ha istituito due tratti di corsia riservata su via Pessina e su via Duomo, per evitare che queste due strade venissero utilizzate come una scorciatoia per attraversare il cuore della città. E' stato ampliato il numero delle strisce blu negli spazi a ridosso della ZTL per rispondere alla domanda di sosta dei residenti e creare nuovi parcheggi a pagamento; è stata istituita una nuova linea di bus, la "C55 - Centro Antico", a ridosso e a servizio della ZTL.

L'impatto sulla città è stato notevole e, nonostante decine di incontri specifici e forum tenuti dall'Assessorato e dalla Municipalità e una specifica campagna di informazione sulle nuove regole, non sono mancate proteste e polemiche. Ma la stragrande maggioranza di cittadini ha compreso lo spirito di queste novità, quello di alleggerire il carico di traffico privato in città e rendere più vivibili gli spazi urbani, ed ha rispettato il provvedimento.

Fondamentale è stata l'intesa con l'Assessore alla Sicurezza Narducci per la vigilanza del provvedimento con l'ausilio degli agenti di Polizia Municipale. Adesso le due nuove corsie sono protette da varchi telematici, sono stati formati nuovi ausiliari del traffico per il controllo della sosta e delle corsie sia con personale del Comune che di quello di ANM e di Napolipark, perché non intendiamo allentare la tensione e vogliamo continuare a garantire il controllo per far rispettare il provvedimento. Il prossimo passo è la creazione della ZTL vera e propria: un'estensione pari a 120 ettari nel Centro Antico, dove potranno accedere, oltre ai residenti, i portatori di handicap, i taxi, i veicoli adibiti al carico e scarico delle merci, gli artigiani che devono svolgere o hanno delle attività nell'area, quanti sono diretti ai garage con regolare contratto di affitto o sono diretti agli alberghi. Stiamo impostando tutte le regole di accesso che saranno rigorose, ma allo stesso tempo eque e dovranno assicurare la mobilità per far vivere la città. Stiamo pure avviando la gara per installare altri 8 varchi telematici di controllo. Questi primi provvedimenti hanno prodotto i risultati auspicati: il traffico è stato alleggerito; le corse preferenziali sono risultate più veloci e convenienti per i taxi; il trasporto pubblico ha migliorato la velocità ed il numero dei trasportati. Certo siamo consapevoli che al momento le azioni intraprese stanno interessando solo un pezzo di città e che in futuro serviranno azioni ben più estese per migliorare la vivibilità dell'intera città, che dovranno riguardare tutte le municipalità di Napoli. Provvedimenti che andranno attuati con una forte *iniezione* di

Continua a pagina 3



Comune di Napoli: azioni concrete verso la mobilità sostenibile. Ma è solo l'inizio



telematica applicata al controllo ed alla regolazione del traffico, percorso lungo il quale Napoli deve recuperare terreno perduto ri-

spetto alle altre grandi città italiane. Per questa ragione abbiamo messo in campo un progetto cofinanziato dal Ministero dei Trasporti e dal Comune di Napoli, pari a 7 milioni di euro complessivi: per creare un sistema diffuso di varchi telematici per il controllo degli accessi e delle corsie riservate; per la regolazione semaforica ed i sistemi di informazione all'utenza. Stiamo elaborando il progetto, che dovrà essere approvato dallo stesso Ministero, e la nostra intenzione è far partire la gara entro dicembre 2011. Su altri due versanti stiamo dedicando energie ed idee per puntare verso la mobilità sostenibile: i servizi, le Società di trasporto ed il completamento dei cantieri della Metropolitana. Sui servizi di trasporto pubblico abbiamo subito pesanti tagli delle risorse da parte della Regione Campania, anche in attuazione della devastante manovra Tremonti del 2010/2011, con particolari implicazioni nei confronti di ANM. Da parte sua il Comune di Napoli, con un bilancio decisamente in rosso ed un forte arretrato di debiti, contribuisce purtroppo - a costringere le proprie Società in una situazione di grave sofferenza finanziaria, con la conseguente impossibilità di pagare i fornitori e quindi di garantire anche la manutenzione su tutti i veicoli per il trasporto. Una situazione davvero pesante che mi preoccupa fortemente e che è destinata a peggiorare se il Governo Nazionale confermerà il taglio per l'anno 2012 del 75% delle risorse per il Trasporto Pubblico Locale. Un taglio gravissimo, che provocherebbe una riduzione di quei servizi di trasporto che faticosamente ci siamo conquistati negli ultimi venti anni e che non ci consentirebbe di promuovere, con coerenza, azioni verso la mobilità sostenibile.

Per scongiurare questo inaccettabile arretramento sull'offerta di questi fondamentali servizi ai cittadini, il Comune di Napoli, insieme a tutti i Comuni italiani e le Regioni, sta mettendo in campo azioni di protesta verso il Governo. In parallelo, con l'Assessore Realfonzo, Assessore alle Società partecipate, stiamo lavorando per mettere in campo azioni ed idee per alleggerire la situazione pesante che si è creata.

La prima proposta in questa direzione, già adottata dalla Giunta e dal Consiglio, riguarda l'accorpamento delle tre Società napoletane che si occupano di mobilità e trasporti: ANM, Metronapoli e Napoli-park. Gli obiettivi che si perseguono con la realizzazione della Società unica sono quelli di rendere efficiente il sistema; risparmiare sui costi di gestione; utilizzare al meglio e valorizzare le risorse umane disponibili; creare una rete più integrata di quanto lo sia oggi per i servizi di trasporto pubblico tra la linea metropolitana su ferro e la rete su gomma, evitando sovrapposizioni e servendo meglio il territorio; innovare i servizi di trasporto in città. Nei giorni scorsi è stata costituita una Cabina di Regia per seguire tutto il processo di accorpamento, formata dagli Assessori e dai vertici delle tre Società partecipate. Saranno cinque i gruppi di lavoro specifici che dovranno, entro il 15 dicembre 2011, consegnare ai componenti della Cabina di regia le proposte operative per dare gambe ed attuazione alla Società unica per la mobilità a Napoli. Anche nell'ottica di traghettare rapidamente le Società verso la fusione si è già proceduto alla sostituzione dei vertici di Metronapoli ed ANM. Sono consapevole che si tratta di un lavoro complesso e articolato, che richiede un forte dialogo con il Sindacato e con i lavoratori, ma è un progetto indispensabile per utilizzare al meglio le risorse disponibili, per avere una rete integrata di servizi di trasporto e mettere l'utente al centro dell'azione delle Società partecipate di trasporti del Comune di Napoli. Accelerare e concludere i cantieri della Linea Metropolitana 1 fino a Piazza Garibaldi, dare impulso ai cantieri della

Linea 6, aprire nuove stazioni ed aumentare la rete dei servizi di trasporto pubblico sono altri obiettivi essenziali per la nuova Giunta del Sindaco de Magistris. Stiamo premendo sulla Regione e sul Ministero dei Trasporti per individuare e ottenere, nell'ambito dei fondi europei e della legge obiettivo, le necessarie risorse per accelerare i



cantieri ed aprire al pubblico la stazione di Piazza Garibaldi entro la prima metà del 2013. Secondo i piani dell'Amministrazione ad aprile 2012 dovrebbe entrare in funzione la Stazione di Toledo; stiamo discutendo con la Sovrintendenza la sistemazione della stazione Municipio ed il progetto per la Stazione Duomo; resta sempre da risolvere il nodo delle risorse complessive ed il progetto di completamento dell'anello che deve arrivare a Capodichino, per realizzare una rete di autentica eccellenza mondiale, pensato dalle Amministrazioni precedenti insieme alla Regione Campania. Insomma il lavoro da fare è davvero tanto e costituisce per la Giunta de Magistris - e per me - una sfida entusiasmante.

Anna DONATI

Assessore alla Mobilità
Comune di Napoli

Trasporto Pubblico Locale

Una scelta obbligata

“Non vi è nessun paese industrializzato al mondo che non finanzi il TPL”

“La necessità di un cambiamento si è fatta sentire agli inizi degli anni '80 quando gli enti locali, proprietari delle aziende, non sono stati in grado di coprire i pesanti deficit accumulati”.



Che il trasporto pubblico collettivo sia ormai una scelta obbligata rispetto a quello individuale privato è una verità ritenuta tale dalla quasi totalità dei soggetti che, a diverso titolo, si occupano della materia.

Esso è infatti considerato una delle soluzioni principali a salvaguardare l'ambiente e la vivibilità delle aree metropolitane contribuendo allo stesso tempo al bisogno di mobilità delle persone sul territorio.

L'interesse economico generale ed il ruolo sociale da esso svolto attribuisce a pieno titolo, pertanto, quell'aggettivo pubblico che accompagna il trasporto locale. Non sempre però viene attribuita a questo settore l'attenzione che meriterebbe.

Il problema sorge, infatti, quando si parla di chi debba finanziarlo e di chi e in quale forma lo debba gestire.

Non vi è nessun paese industrializzato al mondo che non finanzi il TPL, in quanto nel suo complesso questo settore non è in grado autonomamente di remunerare gli investimenti necessari, né tanto meno è in grado di coprire con i ricavi i costi di gestione.

L'Italia non è una eccezione anzi le aziende del TPL hanno vissuto una situazione di perenne difficoltà economica aggravatasi dagli anni '60 in poi quando alle aziende private sono succedute le municipalizzate.

La necessità di un cambiamento si è fatta sentire agli inizi degli anni '80 quando gli enti locali, proprietari delle aziende, non sono stati in grado di coprire i pesanti deficit accumulati. Un primo tentativo di riorganizzare il settore si è avuto con la legge quadro del 1981 e successivamente con la legge 422/97 (Decreto Burlando) che avrebbe dovuto avviare la riforma con la liberalizzazione del settore.

La legge di riforma stabiliva che il finanziamento statale alle aziende del TPL non avrebbe dovuto superare il 35% mentre il restante 65% dei costi sarebbe dovuto provenire da altri ricavi, specialmente tariffari.

Ad oggi, il percorso di riforma non è stato completato e molte aziende del TPL hanno nuovamente accumulato pesanti disavanzi di gestione.

La grave crisi economica e finanziaria di questi ultimi anni si è abbattuta pertanto su una situazione già degradata delle aziende del TPL e gli ultimi tagli lineari sono tali da determinare, se non corretti, la impossibilità di mantenere in piedi gli attuali livelli di servizi offerti agli utenti che, come dicevamo prima, già non brillano per quantità, qualità, efficienza ed efficacia.

Se in tempi rapidissimi non interverranno provvedimenti di legge a sostegno del settore, molte aziende avranno difficoltà a pagare gli stipendi ed a mantenere i livelli occupazionali, con effetti disastrosi sulla mobilità locale dei cittadini.

Non è facile determinare con esattezza quanto sia la somma totale che le aziende del TPL, pubbliche e private, ricevono in un anno in conto esercizio, in quanto le risorse provengono da fonti diverse e in diverse voci di capitoli di spesa. Inoltre, non è ancora determinabile l'impatto conseguente all'ulteriore concorso delle autonomie territoriali agli obiettivi di finanza pubblica, anticipato al 2012 dall'ultima manovra.

Cerchiamo pertanto di dare un quadro di riferimento dei tagli, riferiti all'anno 2011, di più facile lettura e pertanto meno preciso, ma che possa rendere ugualmente l'idea dell'impatto sul settore della manovra di finanza pubblica. Ci esprimeremo pertanto in milioni di euro arrotondati per approssimazione con riferimento solo alle Regioni a statuto ordinario. Nell'anno 2010 la somma trasferita dallo Stato alle Regioni a statuto ordinario per il TPL (autoferrotranviarie + ferrovie secondarie + ferrovie regionali FS) è stata circa 7.000 mln di cui circa 2.000 mln alle FS.

La manovra dell'estate 2010 prevedeva, per il 2011, un taglio di circa 1.700 mln (un miliardo e 700 milioni) di cui 500 milioni a carico di FS. Si sarebbe passati, pertanto, ad euro 3.800 mln per autoferro + FC e 1500 mln per ferrovie regionali FS. La legge finanziaria 2011 restituisce alle FS circa 400 mln portando nuovamente le risorse disponibili a circa 1900 mln.

Successivamente il D.Lgs su federalismo mette a disposizione di autoferro e FC ulteriori 400 mln riportando il valore complessivo per tali voci a 4.200 mln. Nel 2011 si passa pertanto dai 7 miliardi del 2010 ai 6 miliardi e 100 mln, con un taglio del 12% complessivo il cui peso si spalma però maggiormente sulle aziende autoferro e FC con una percentuale media di circa il 16% in meno di risorse.

Cosa potrà accadere nel 2012?

Resta fermo anche per il 2012 e anni successivi quanto previsto dalla legge 422/2010 con conseguente riduzione di ulteriori 1635 mln di cui al trasferimento”.

Continua a pagina 5

Trasporto Pubblico Locale Una scelta obbligata

destinato al settore ai sensi delle leggi cosiddette "Bassanini".

Inoltre cessa il finanziamento di 425 mln per i contratti FS di cui alla legge 2/09 che erano previsti solo per il triennio 2009/2011.

Il taglio totale previsto sarebbe pertanto di ulteriori 2.100 mln circa.

A fronte di tale taglio l'unico finanziamento strutturale sino ad oggi previsto per il TPL dall'art. 21, comma 3 della legge 111/11 è di 400 mln per il solo TPL senza FS.

Quindi a questo punto il taglio del 2012 si potrebbe attestare a circa 1.700 mln.

Secondo quanto previsto dal decreto sul federalismo questo importo dovrebbe essere recuperato mediante una fiscalizzazione a livello locale, ma, allo stato, non vi è alcuna certezza su tale operazione.

Si allega una tabella riepilogativa.

Santo DI SANTO

Dipartimento della Mobilità Filt Cgil Nazionale

TRASFERIMENTI DA STATO A REGIONI S.O. (M € - STIMA SU IPOTESI "TAGLIO LINEARE")

VALORI TRASFERIMENTI COMPLESSIVI ANNO 2010 (A)	TPL (con ex F.C.) 4.978,7	FS 1.923,8		
	6902,5			
VALORI TRASFERIMENTI COMPLESSIVI ANNO 2011 (A)	TPL (con ex F.C.) 4196,6	FS 1882,4		
	6079,0			
	2011		2012	
"MANOVRA CORRETTIVA" (Estate 2010)	-1.673,5		-1.882,0	
EFFETTO "MANOVRA CORRETTIVA"	-1.207,1 (-24,3%)	-466,4 (-24,3%)		
	△ :-1.673,5 (-24,3%)		△ :-1.882,0 (-30,9%)	
DISPONIBILITA' DOPO "MANOVRA CORRETTIVA"	3.771,6	1.457,4		
	5.229,0		4.197,0	
"LEGGE FINANZIARIA" 2011		+425		
EFFETTO "MANOVRA CORRETTIVA" + "LEGGE FINANZIARIA" 2011 + D.LGS "FEDERALISMO"	-1.207,1 (-24,3%)	-41,4 (-2,2%)		
	△ :-1.248,5 (-18,1%)			
DISPONIBILITA' DOPO "MANOVRA CORRETTIVA" + "LEGGE FINANZIARIA" 2011	3.771,6	1.882,4		
	5.654,0			
"D.LGS FEDERALISMO"	+425		-425	-425
			+ 1.600,0 (fiscalizzazione)	
EFFETTO "MANOVRA CORRETTIVA" + "LEGGE FINANZIARIA" 2011 + D.LGS "FEDERALISMO"	-782,1 (-15,7%)	-41,4 (-2,2%)		
	△ :-823,5 (11,9%)		△ :+750,0	
DISPONIBILITA' DOPO "MANOVRA CORRETTIVA" + "LEGGE FINANZIARIA" 2011 + "D.LGS FEDERALISMO"	4.196,6	1.882,4		
	6.079,0		4.947,0	
△ 2010 - 2012	6.902,5 - 4.947,0 = -1.955,5 (-28,3%)			

(A) Stato + Regioni + Enti Locali

Trasporto Pubblico Locale a Napoli

Un Rilancio per il riscatto



“Una seria programmazione ed ottimizzazione dei servizi andrebbe definita su proposta dell’ Agenzia Campana della Mobilità”.



Un insufficiente e vetusto parco rotabile



La grave crisi economica finanziaria mondiale, del nostro Paese, che si è abbattuta inesorabilmente sull'intero sistema del trasporto pubblico locale italiano, (a partire dalla manovra correttiva del giugno 2010), si sta riverberando in maniera ancora più depressiva in regione Campania (fortemente debilitata finanziariamente e soggetta a notevoli restrizioni derivanti dal patto di stabilità); conseguentemente, per la sue caratteristiche di centro nevralgico del sistema economico produttivo regionale, l'area metropolitana di Napoli sta subendo in questi mesi, sul versante della mobilità sostenibile i primi gravi effetti, che con gli ulteriori tagli di risorse al settore previsti dalla recente manovra anticrisi, determineranno una contrazione di servizi tale da rappresentare una epocale involuzione del sistema mobilità che nell'ultimo decennio aveva fatto registrare, soprattutto grazie all'incremento della rete ferroviaria regionale e metropolitana, un aumento di passeggeri dal 2000 pari a +75%, rendendo l'area metropolitana di Napoli, rispetto a Roma e Milano il territorio con la maggiore dotazione ferroviaria in rapporto agli abitanti e ancora di più in rapporto alla superficie (fonte valutazione Centro Studi ACAM). Di fatti, ad esclusione di RFI, l'estensione delle reti ferroviarie campane, che insistono prevalentemente sul territorio napoletano, è di oltre 300 km. Tale rete si svilupperà ulteriormente con la metropolitana cittadina e il completamento dell'anello ferroviario tra la stazione centrale FS e l'aeroporto di Capodichino. Inoltre la metropolitana regionale si sta sviluppando sulla direttrice Aversa- Piscinola (già in esercizio) anch'essa verso l'aeroporto di Capodichino. In tale contesto per avere un'idea della mole di trasportato e quindi della richiesta di mobilità nell'area metropolitana di Napoli bisogna segnalare che, ad oggi, nei giorni feriali i passeggeri che utilizzano il TPL sono circa 1.000.0000, e si spostano per il 64% su gomma e per il 36% su ferro. La drastica riduzione delle risorse assegnate al TPL per il 2011 operata dalla Giunta Regionale Campana, ha prodotto una forte contrazione dei servizi offerti

all'utenza, che sinteticamente si possono così rappresentare: -23% di risorse per la gomma sul territorio regionale, pari per la sola Provincia di Napoli a circa -14.500.000 km ; -15% di risorse per il ferro, pari a circa - 2.200.000 treni*km annui, e che si traducono in circa 175 corse in meno al giorno, su tratte ad alta frequentazione, nella cinta urbana di Napoli e quella immediatamente adiacente, creando notevoli disagi soprattutto ai lavoratori pendolari e agli studenti, sopprimendo di fatto i servizi a domanda debole e molte corse operaie.

A ciò va aggiunta un'atavica difficoltà nella certezza e regolarità dei flussi economici da parte della Regione e degli Enti locali, che aggravano lo stato finanziario delle aziende, tutte fortemente indebitate con istituti di credito, aziende fornitrici e prestatrici di manodopera, enti previdenziali, ecc.

In questo contesto, aggravato da un insufficiente e vetusto parco rotabile, si sta di fatto concretizzando in queste settimane tutto il dissenso e il malessere sociale a partire dalla popolazione, dai sindaci dei comuni interessati, delle associazioni dei consumatori, di quelle ambientaliste, dei partiti di opposizione e soprattutto da parte dei lavoratori interessati che si sono visti aggravare le loro condizioni di lavoro anche sul versante della sicurezza e dell'incolumità fisica.

I tagli perpetrati si traducono nel nostro territorio anche come vera e propria emergenza sociale del lavoro; sono stati di fatto annunciati dalle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, circa 2000 esuberanti in regione Campania, calmierati in parte da una pregressa situazione di sotto organico di molte aziende, ma che in alcuni casi hanno già prodotto procedimenti di riduzione del personale ai sensi della L.223/1991 per diverse decine di lavoratori delle aziende private.

Inoltre i primi effetti sulla riduzione dell'esercizio si stanno tramutando di fatto per il personale in aumenti di carichi di lavoro non concertati accompagnati tra l'altro da perdita di salario strutturale, con un conseguente stato di agitazione permanente dei lavoratori.

Fin dalla fine del 2010 con l'adozione da parte del governo nazionale e quello regionale delle prime misure di riduzione delle risorse, le O.O.SS., seppur con un approccio diverso (difficile è stato per la Filt-Cgil far prendere

Continua a pagina 7

Trasporto Pubblico Locale a Napoli "Un Rilancio per il riscatto"

coscienza della drammaticità dei tagli operati a tutti i soggetti coinvolti) hanno contestato, (diverse sono state le iniziative di sciopero) la visione miope della giunta regionale campana rispetto alle potenzialità che possono essere espresse dal TPL come volano per l'economia, quale parte integrante dello stato sociale, come perno principale di una mobilità sostenibile, in un contesto entro il quale l'aumento di trasporto nell'ultimo decennio a Napoli e in Campania, seppure non omogeneo in tutto il territorio e fra i vettori gomma e ferro, considerata anche la politica tariffaria integrata regionale, era ormai stato assimilato dai cittadini, incidente significativamente nel miglioramento delle condizioni di vita degli stessi.

A 10 mesi circa dall'apertura di una vertenza contro la Regione Campania e avverso la sua determinazione a non ritenere il tpl una priorità, lo scorso 15 settembre è stato decretato, di concerto con l'assessorato al lavoro della Regione Campania, delle provincie, di ASSTRA, ANAV e delle OO.SS., lo stato di crisi del settore del trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art.36 della legge regionale 14/2009.

La dichiarazione di stato di crisi si è resa necessaria per governare i processi e le ricadute sui livelli occupazionali, conseguenti ai tagli effettuati dal governo nazionale, ma soprattutto dalla giunta regionale campana, alle risorse assegnate al tpl.

Le parti hanno convenuto di sviluppare un percorso articolato che prevede la convocazione, presso la Regione Campania, di tavoli provinciali con la presenza dei comuni capoluogo, per una verifica tecnica sulle misure adottate e/o da adottare per la razionalizzazione del sistema;

La grave crisi economica finanziaria (esodo agevolato e altre misure anche di ammortizzatori sociali che si renderanno necessarie).

Questo avvio di percorso ha consentito, la sospensione delle procedure di mobilità messe in atto dalle aziende e dello sciopero già proclamato dalle OO.SS per il 20/09/2011.

E' evidente quanto siamo lontani dall'aver concreti presupposti per affrontare una crisi economica del settore che non ha precedenti, che necessiterebbe di un approccio di tipo industriale, definendo oltre alla certezza di risorse, quantità e tipologia di trasporto.

In regione Campania, attraverso l'utilizzo dei fondi Fas, non dovrebbero essere vanificati gli investimenti infrastrutturali realizzati e si dovrebbe procedere al completamento di quelli programmati, nonché all'ammodernamento delle reti obsolete e all'acquisto di treni e autobus.

Andrebbe definita su proposta dell' Agenzia Campana della Mobilità (organismo previsto dalla legge regionale di riforma del tpl, ma di fatto poco operativa) una seria programmazione ed ottimizzazione dei servizi con una vera integrazione ferro-gomma, superando sovrapposizioni di esercizio ed eliminando gli sprechi.

Bisognerebbe procedere all'accorpamento delle aziende, e definire rispetto alla produzione chilometrica i reali fabbisogni organici; anche l'ambito delle lavorazioni manutentive andrebbe efficientato; esistono di fatto nelle aziende napoletane unità produttive caratterizzate da elevato know-how , che se organizzate in maniera industriale, anche qui in una logica di unificazione di polo manutentivo, potrebbero dare corso ad una stagione di recuperi di sprechi determinati da esternalizzazioni di attività, che non sempre si sono rivelate essere favorevoli ad un più adeguato parco rotabile e meno onerose economicamente. Andrebbero definite politiche per il personale di mobilità interaziendale per assorbire esuberanti, di riconversione professionale, anche attraverso percorsi formativi, allo scopo di rivedere il rapporto, in molti casi squilibrato, tra lavoratori diretti ed indiretti, al fine di favorire una maggiore quantità-qualità del servizio offerto.

Attualmente, nel panorama politico campano, a fronte di una posizione del governo regionale di procedere ad una liberalizzazione selvaggia (senza regole, con esigui risorse, in assenza di una visione di sistema), con la latitanza della Provincia di Napoli, risalta positivamente l'impostazione dell'amministrazione comunale di Napoli. Quest'ultima, sebbene in difficoltà finanziarie dovute ai tagli perpetrati ai danni degli enti locali dall'attuale Governo, dichiara tra le sue priorità la realizzazione di una mobilità sostenibile.

Rispetto alle imprese di trasporto che il Comune di Napoli detiene a totale partecipazione, l'ANM (gomma), Metronapoli (ferro) e Napolipark (sosta, segnaletica, videosorveglianza), è previsto nella programmazione dell'ente l'accorpamento in una sola azienda (con un totale di circa 3.300 addetti), per addivenire ad una cospicua riduzione dei costi di gestione, ma soprattutto per corrispondere all'esigenza di una gestione realmente integrata del trasporto, che superi anche l'attuale ingiustificata ed anacronistica concorrenza tra imprese.

Nell'ultima decade di settembre è partita l'attuazione della fase iniziale di quella che sarà la maxi ztl del centro storico di Napoli, una tra le più grandi d'Europa; una vera e propria rivoluzione per i cittadini di Napoli; per molti un risultato difficilmente raggiungibile date le abitudini di coloro che utilizzano il trasporto privato e per gli ingorghi che si verificheranno, da altri avvertato perché presunto preludio ad una crisi economica degli esercizi commerciali, ma per la stragrande maggioranza dei napoletani la possibilità di vivere una città meno inquinata, in favore del trasporto collettivo e ciclabile, al passo con le grandi metropoli europee nel rispetto dell'ambiente, del patrimonio artistico-culturale, a tutela della sicurezza stradale e della legalità, insomma, per l'agognato riscatto di una città che ha tanto da offrire a se stessa, alla regione, e al mondo intero.

Paola IMPERI
Segretario Generale Filt Cgil Napoli

Efficientamento e regole

“Ci troviamo in una condizione di dialogo tra sordi; l’incapacità di non ascolto di questa classe dirigente è dilagante”.

La FILT nel rispetto della propria storia politica e sindacale deve continuare ad affermare i propri sani principi

“ora bisogna rimettere insieme le idee migliori e rivoltare il sistema”.

La crisi economica e sociale che continua ad attanagliare il nostro paese e che non sta risparmiando alcun settore produttivo continua ad avere effetti devastanti sul territorio casertano dove alle pesanti ed innumerevoli difficoltà riferite storicamente al settore metalmeccanico, manifatturiero ed agroalimentare si è aggiunto il dramma di tutto ciò che è riconducibile alla mobilità delle persone e delle merci.

Infatti, avanzano incessantemente le difficoltà del trasporto pubblico locale, sia su ferro che su gomma, e quelle di tutto l’indotto ferroviario: gli effetti su ACMS, ATC e CTP avanzano in maniera gravosa per l’occupazione ed il servizio pubblico sempre più meno efficace ed efficiente. Alle difficoltà storiche di ACMS, che per la seconda volta in sei mesi apre la procedura per la riduzione di personale (Legge 223/91), si aggiungono in pari misura quelle formalizzate da ATC di Vitulazio e, seppur per motivazioni diverse, quelle del CTP specificamente riferite al nostro territorio. E’ evidente, quindi, che il problema ha raggiunto un’ampiezza assolutamente preoccupante al cui interno si colloca il dramma dei lavoratori per i quali si avvicina sempre più l’ombra del licenziamento ed a nulla, evidentemente, sono valsi gli enormi sacrifici già consumati. Il nostro ruolo ed il nostro livello di responsabilità ci impone non solo di parlare con chiarezza esponendo la verità dei fatti ma richiederebbe anche la capacità di elaborare non più solo soluzioni tampone ma scelte di fondo, anche dolorose, per rimettere in piedi un intero settore altrimenti destinato a falciare i posti di lavoro. Quindi, di fronte ad un problema di carattere strutturale vanno ricercate soluzioni strutturali capaci di incidere per davvero sui problemi che da anni abbiamo provato a nascondere e che meritavano già risposte appropriate: ora bisogna rimettere insieme le idee migliori e rivoltare il sistema, unico modo per offrire una prospettiva seria e di lunga durata a quei lavoratori necessari a garantire la mobilità vera delle persone. Bisogna intervenire con le economie di scala andando ad azzerare sovrapposizioni e diseconomie ed avviare un processo organizzativo di sistema all’interno del quale vanno salvaguardate le specificità territoriali ma nell’ambito di obiettivi di produttività e di competitività. Un per -



corso all’interno del quale va necessariamente ed opportunamente rivalutato il ruolo dell’ACAM che per noi dovrà ovviamente assumere un ruolo di regia univoca e di indirizzo con le conseguenti valutazioni sugli obiettivi di efficientamento dei servizi e della riorganizzazione dell’intero sistema. Insomma, va avviata una rivoluzione culturale anche al nostro interno dove le altre organizzazioni hanno una riluttanza politica a voltare pagina ed una manifesta svogliatezza a misurarsi con le nuove necessità, organizzative ed economiche, preferendo la difesa ad oltranza delle nicchie di potere perdendo di vista il cuore del problema. Certo, ci aspetta un compito difficile ed impopolare ma noi della FILT-CGIL ci dobbiamo credere e provare, mettendoci la faccia e dando il meglio di noi stessi perché solo così potremmo continuare a stare dalla parte dei lavoratori, ai quali non possiamo più continuare ad offrire solo assistenzialismo ma per loro dobbiamo necessariamente iniziare la semina del futuro che immaginiamo sia di lavoro stabile e capace di sviluppare un servizio di qualità per l’utenza favorendo contestualmente lo sviluppo dell’economia dei territori. Nell’ambito di questo



percorso, tortuoso e difficile, dobbiamo anche riprendere alcune scelte rivelatesi infelici rispetto agli obiettivi che immaginavamo di raggiungere: mi riferisco all’agonia dello

scalo merci Maddaloni/Marcianise dove le pochissime attività manutentive rimaste non hanno prodotto alcuno sviluppo dell’occupazione nonostante avessimo canalizzato le maestranze al contratto metalmeccanico. All’abbassamento del costo del lavoro non è stato corrisposto l’impegno delle aziende: ancora occupazione a termine e molto precaria, nessuna prospettiva ma sempre più presente lo spauracchio di una chiusura definitiva dell’impianto considerando anche le frequenti ed ultimissime vicende giudiziarie che stanno coinvolgendo la stragrande maggioranza delle imprese appaltatrici. La FILT nel rispetto della propria storia politica e sindacale deve continuare ad affermare i propri sani principi e deve proseguire sulla strada dei confronti costruttivi per migliorare le condizioni del lavoro e dei lavoratori antepoendo sempre il dialogo al conflitto ma senza mai chinare la testa.

Natale COLOMBO Seg. Gen. Filt Caserta

Lo scempio dei trasporti nel Sannio.

Io non so quando sono nato, nel '56, quale era lo stato dei trasporti nel Sannio, ma essendo "figlio d'arte", riaffiorano ricordi infantili dove mio padre non c'era quasi mai, se non la domenica, o la colazione preparatagli con cura da mia madre che doveva servire per tutto il giorno seguente; situazioni di disagio dettate dalla necessità e sopportate da un'educazione e da un'etica familiare responsabile e virtuosa.

Pensavo allora ed anche in seguito, se fossi stato capace di avere gli stessi comportamenti e mi auguravo che quelle condizioni fossero migliorate e progredite in modo tale da rendere la nostra vita più tranquilla e meno ostile.

Ebbene siamo quasi tornati a quell'epoca fatta di pochi diritti, tanti doveri, di mezzi fatiscenti, di tanta buona volontà dei lavoratori che permise all'Italia di allora in generale e al nostro territorio di svilupparsi e progredire.

Per non parlare dei servizi che erano al minimo a quei tempi e che si sono ridotti un'altra volta a quel livello grazie alle politiche scellerate messe in campo dal Governo centrale e periferico.

Tutte le lotte, l'impegno di tanti andati in fumo in giornate romane o napoletane, intervalli scoccianti tra un bunga-bunga e una cena elegante!!! Sono giorni indigesti, sono giorni appesi a un filo di speranza che faccia ritornare il buon senso o quantomeno la facoltà di



raziocinio se non proprio intellettuale.

Ci troviamo in una condizione di dialogo tra sordi; l'incapacità di non ascolto di questa classe dirigente è dilagante.

A tutti i livelli ci si risponde: "c'è la crisi" e non si prendono in considerazione nessuna proposta, suggerimento o idea che possa almeno limitare i danni in questa delicata fase. Le nostre iniziative, il contrasto a queste decisioni, quasi nulla hanno conseguito.

Ci siamo scontrati contro un possente muro di cemento armato, super blindato, capace di respingere ogni attacco, che ripete martellante la stessa tiritera, muniti soltanto della voce delle nostre proposte e dei nostri progetti. Voci suadenti e sorridenti ci hanno sempre detto che non c'era la crisi e che eravamo dei catastrofisti. Ora la si ammette con colpevole ritardo e gli accorgimenti, semmai ci siano stati, si sono rivelati piccoli palliativi ad un'ondata di provvedimenti restrittivi e soppressivi. Le pene che subiscono i cittadini del Sannio sono proporzionalmente ed esponenzialmente più gravi e più duri.

Un territorio mai capace di programmazione, mai lungimirante, ha sempre impedito ai suoi cittadini di avere un servizio di trasporto integrato, capace di soddisfare le esigenze dell'utenza e con parametri chilometrici storici al

minimo. Mantenere lo *statu quo* è stato sempre il criterio seguito dai vari amministratori succedutisi alla responsabilità del trasporto, fatte salve alcune rare eccezioni. Adesso a questo si aggiunge un menefreghismo che ha dell'inaudito.

L'evanescenza del nostro Assessore al ramo è diventata proverbiale; continua a ribadire, soprattutto a mezzo stampa, che siamo stati fortunati e che gli effetti dei tagli saranno risibili e che la gara per l'affidamento è la panacea di tutti i mali.

Purtroppo, stando così le cose, rischia di essere inutile e dannosa per scarsità di risorse e poca appetibilità.

Cosa porto a casa stasera, si chiede un lavoratore del TPL gomma a cui è stato preannunciato il licenziamento, le rassicurazioni dell'Assessore o la lettera dell'azienda?

Una bella metafora, penso meridionale, dice che fare l'omosessuale col sedere degli altri è comodo; ben s'addice al nostro caro Assessore! Gli effetti sui servizi delle determinazioni assunte è un disastro.

Soppressioni di treni FS con interi collegamenti cancellati, intere fasce orarie del TPL gomma extraurbano non co-



perite; orari pomeridiani ridotti all'osso, collegamenti festivi di M.C.N.E. col capoluogo regionale interamente soppressi per poi sostituirli con servizio autobus insufficiente e inadeguato. Solo l'azienda urbana, dopo uno studio

appropriato, si è dotata di un programma d'esercizio che, pur prevedendo una riduzione della copertura oraria, ha ampliato le corse. Le conseguenze per i lavoratori, in una situazione preesistente già appesantita dalla frammentazione e dalle microstrutture aziendali, sono pesanti e insopportabili. Preannunci di licenziamenti, avvio delle procedure per gli ammortizzatori sociali, contrazioni dei diritti, condizioni di lavoro e di sicurezza illegittimi, mancati pagamenti, che in alcuni casi risalgono ad un anno fa', che si sono estesi anche ad aziende più strutturate. E in tutto questo è assordante il silenzio delle autorità competenti.

Fa rabbia pensare che un territorio che ha dato del filo da torcere ai Romani, luogo teatro di battaglie che potevano decidere il futuro dei nostri avi (e anche il nostro) crocevia di tante vie di comunicazione, debba sottostare impunemente ad un destino calatoci dall'alto e che non permetterà a queste zone e ai suoi abitanti non solo il diritto alla mobilità ma anche un futuro di progresso, di crescita e di una giusta convivenza civile. La FILT di Benevento ha sempre avversato e contrastato questi piani scellerati ed insieme alla CDLT, unitariamente alla CISL e alla UIL, ha messo in campo tutte le iniziative possibili a salvaguardia del territorio e continuerà a sostenere le sue proposte a tutti i livelli e con tutte le sue forze.

Antonio SALVATORE Segretario Filt Benevento

La privatizzazione di TIRRENIA

Siglato il contratto di acquisto per 380 milioni dall'unico soggetto offerente, CIN (società costituita dagli armatori Onorato, Aponte e Grimaldi)



gravissime ripercussioni sull'occupazione diretta e sull'indotto,

E' ancora in via di definizione la privatizzazione di Tirrenia, la compagnia di navigazione Pubblica che da oltre 60 anni garantisce la continuità territoriale della penisola e, dal 4 agosto 2010, in amministrazione straordinaria. Siglato il contratto di acquisto per 380 milioni dall'unico soggetto offerente, CIN (società costituita dagli armatori Onorato, Aponte e Grimaldi) si è in attesa dell'assenso dell'antitrust europeo che dovrà esprimersi in merito alla congruità con le regole della libera concorrenza relativamente all'intera operazione di vendita a seguito del quale verrà realizzata l'effettiva cessione dell'azienda. Sono comunque in corso le consultazioni sindacali per concordare le condizioni del passaggio: le lavoratrici ed i lavoratori chiedono un progetto industriale e delle attività che garantisca sviluppo; mantenimento dei presidi territoriali esistenti e delle posizioni lavorative in essere che vada oltre i due anni previsti dalla legge Marzano; mantenimento dei livelli salariali attuali. Ma a ridestare le forti preoccupazioni delle lavoratrici e dei lavoratori è la notizia di una nuova procedura d'infrazione aperta dall'unione europea nei confronti dello Stato italiano, in merito alla legittimità delle compensazioni erogate sulla base del contratto di convenzione stipulato con l'azienda e finalizzate alla continuità di quei collegamenti meno redditivi, ma indispensabili per la garanzia del servizio di pubblica utilità e quindi del diritto alla mobilità dei cittadini. In particolare, apprendiamo a seguito di una lettera di Almunja, che l'inchiesta riguarderebbe le sovvenzioni tutt'ora in corso scadute il 31-12-2008 e prorogate fino al termine del processo di vendita

e quindi alla ristipula con la proprietà subentrante dei nuovi contratti che pur riformulati nei termini e nelle condizioni, vengono a seguito di questa indagine messi in discussione relativamente alle quantità (72 milioni per otto anni) deliberate dal governo italiano col decreto del 13 marzo 2009. Vengono inoltre rimesse in discussione le modalità di gestione del processo di privatizzazione, in particolare relativamente all'espletamento del bando di gara che secondo il documento di Almunja avrebbe precluso la possibilità di un'offerta più vantaggiosa. Nonostante le rassicuranti dichiarazioni rilasciate dal commissario straordinario D'Andrea e da Morace, amministratore delegato di CIN, in merito alla trasparenza di tutta la procedura e alla definizione positiva in tempi stretti del processo di vendita, non possiamo non tener conto delle gravi conseguenze, sia pure non immediate, che un eventuale esito negativo dell'inchiesta europea avrebbe sull'attività e conseguentemente sui lavoratori. Infatti il non riconoscimento delle compensazioni in corso determinerebbe la chiusura immediata dell'azienda con gravissime ripercussioni sull'occupazione diretta e sull'indotto, nonché sull'utenza; altrettanto la messa in discussione del quantum previsto per le nuove convenzioni, pur non mettendo in discussione la realizzazione del processo di vendita, comprometterebbe fortemente il mantenimento di molti servizi, in particolare di quelli a più bassa redditività, determinando tagli occupazionali in un settore, quale quello del cabotaggio nazionale già a forte rischio. Le ricadute di tali eventualità sarebbero ancora una volta sull'occupazione del meridione perché è dai territori campani che proviene gran parte dell'occupazione marittima.

Risulterebbe scontato sottolineare quanto l'azione di un governo credibile a livello nazionale ed internazionale (purtroppo non è il nostro caso) potrebbe giovare al fine di scongiurare simili rischi: ci consta invece ancora una volta prendere atto della grande leggerezza con cui a livello di rapporti con l'Unione Europea sia stato condotto l'intero processo di privatizzazione e la totale mancanza di chiarezza e trasparenza nei confronti dei sindacati per aver lasciato intendere che l'intera operazione aveva il consenso della commissione europea.

Ma è da richiamare anche la latitanza delle istituzioni locali, prima fra tutte la Regione Campania, nonostante più volte chiamata in causa dalle lavoratrici e dai lavoratori, totalmente assente in merito alle sorti di una delle maggiori aziende presenti sul territorio campano. Sappiamo bene che il potere decisivo in merito alle sorti di Tirrenia è del governo nazionale, ma la regione riteniamo che possa e debba svolgere una funzione politica di rilievo nei confronti del governo centrale.

Il senso di grande incertezza per le lavoratrici ed i lavoratori di Tirrenia è ulteriormente aggravato dalle condizioni generali: l'articolo 8 della manovra finanziaria che mette in discussione ancora una volta lo statuto dei lavoratori, nonché l'intera legislazione in materia di diritto del lavoro; la lettera di intenti presentata all'unione europea in merito alle misure richieste per il pareggio del disavanzo e che ribadisce tra l'altro tali gravi provvedimenti, potrebbero avere, nonostante le rassicurazioni di CIN, ripercussioni negative, per la ritrattazione delle condizioni contrattuali, ancor più se a seguito di verdetto negativo dell'unione europea, dovessero esserne messe in discussione le attività.

Continua a pagina 11

La privatizzazione di TIRRENIA

Le lavoratrici ed i lavoratori di Tirrenia hanno da anni accettato un processo di risanamento con tagli al costo del lavoro e ripercussioni spesso non poco dolorose (lo sanno bene i colleghi naviganti); in nome della indiscussa ed indiscriminata liberalizzazione dei mercati e dei servizi.

Le lavoratrici ed i lavoratori di Tirrenia hanno accettato la privatizzazione dell'azienda ma solo a condizione che tale privatizzazione potesse assicurare il rilancio e lo sviluppo.

Le lavoratrici ed i lavoratori di Tirrenia non consentiranno di vedere il perpetuarsi di logiche di ridimensio-

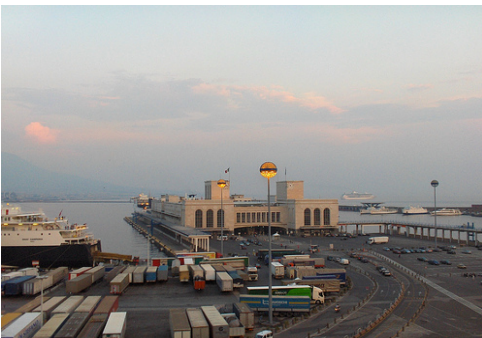
namento e/o cancellazione di una ennesima azienda pubblica in nome e per conto di una razionalizzazione funzionale solo ed esclusivamente a quei poteri che ne avrebbero determinato la fine.

Tilde PAINO

Il Porto di Napoli

Tra aspettative e sviluppo

800 addetti al carico e scarico merci, 300 operai dedicati alla meccanica ed alle riparazioni navali, oltre 100 nei servizi tecnico nautici, un centinaio nei servizi di sicurezza ed altrettanti nelle pulizie, centoventi dipendenti dell'Autorità portuale, almeno 700 marittimi stabilmente impegnati nei trasporti con le isole del golfo, più tutto quanto fa indotto in



termini di servizi aggiuntivi ed accessori, a partire dall'autotrasporto e dalle manutenzioni. Il porto di Napoli, con le sue circa 5000 unità complessive occupate nel cluster marittimo-portuale del compatimento marittimo napoletano rappresenta la più grande fonte di occupazione diretta, in termini di sistema produttivo della città di Napoli. Dopo anni di crescita continua, eppure, il motore sta cominciando a dare segnali di affanno, ed in assenza di rapidissime decisioni quella che è una macchina rodada rischia di perdere colpi che sarà difficile recuperare nel medio-lungo termine.

I campanelli di allarme, da parte del lavoro, ci sono tutti:

- 1) contrattazione integrativa bloccata per i problemi finanziari del principale terminal contenitori (qui per evitare il ricorso alla cassa integrazione si è dovuto ricorrere addirittura alla sospensione per due volte in due anni, per un periodo complessivo pari a 12 mesi), alla corresponsione di parte del salario accessorio dei dipendenti.
- 2) aumento del 150% negli ultimi 3 anni del ricorso all'indennità di mancato avviamento al lavoro per la compagnia portuale.
- 3) riduzione del 30% degli addetti ai silos granari
- 4) blocco del turn over e delle assunzioni nelle società di servizi tecnico nautici e dei trasporti marittimi del golfo, con riduzione dei periodi di imbarco
- 5) liquidazione della società di trasporto su ferro delle merci
- 6) perenne allarme e conflittualità tra le società della cantieristica e delle riparazioni

7) mancato rilancio e blocco dei progetti di sviluppo dello scalo di Castellammare di Stabia

8) inversione del trend di crescita del mercato crocieristico.

Se si analizzano le statistiche dell'Autorità Portuale, senza disaggregare i dati, sembra che le cose vadano lisce, perché nel complesso c'è una crescita superiore a quella del PIL nazionale. L'inghippo è che i porti sono strutture complesse che si confrontano con il mercato internazionale e con i suoi standard di crescita, non con solo con quelli del retroterra di riferimento, né solo con quelli dello stato di appartenenza.

In effetti, l'economia-mondo, pur in questi anni di crisi è continuata a crescere attorno al 4% anno (fonte IMF), e con essa i porti, ovunque ubicati, che hanno saputo attrezzarsi per ricevere e smistare merci e passeggeri.

I ritardi che patisce lo scalo partenopeo sono sostanzialmente di natura infrastrutturale in termini sia materiali che di reti di impresa. Passiamo in rassegna le principali aree di attività del porto, con le relative mission di impresa e fabbisogno di sviluppo:

Area Commerciale – merci. Da circa 10 anni vive di vita propria (purtroppo solo sulla carta), il progetto di realizzazione della darsena levante per i contenitori, cofinanziato da fondi privati e comunitari dovrebbe portare alla nascita di un terminal integrato con la ferrovia di oltre un milione di metri quadrati, aggiuntivo agli esistenti ed in area franca. Ciò permetterebbe l'incremento del transhipment e quindi del traffico internazionale per internazionale, ma porterebbe anche a Napoli nuove linee marittime che potrebbero essere sfruttate in chiave import export. Ebbene, siamo ancora alla fase precedente dell'inizio lavori, nel mentre sono nati, e diventati operativi terminal con simili funzioni in tutti i paesi della riva sud del mediterraneo. A ciò si aggiunge il problema dei dragaggi. Le navi sono in continua evoluzione ed almeno dalla fine degli anni novanta si è sviluppato il fenomeno del gigantismo navale, per cui i fondali richiesti per attraccare le nuove navi devono essere almeno di 15/16 metri, per far ciò occorre dragare il porto. Porti come Anversa, Rotterdam e Portbury lo fanno di anno in anno, noi lo stiamo aspettando da circa 10 anni, con il risultato che i traffici tendono, quando possono non solo a non venire a Napoli, ma in alcuni casi sono costretti a rinunciare allo scalo napoletano. Area Cantieristica – La perizia delle maestranze e la storica vocazione di impresa tipica del nostro territorio,

Continua a pagina 12

Il Porto di Napoli tra aspettative e sviluppo

assieme alla posizione geografica di Napoli potrebbe significare un potenziale di sviluppo enorme nel settore delle riparazioni navali (ognuna delle due milioni di navi in giro per il mondo deve, almeno una volta ogni due anni fermarsi un mese per riparazioni e manutenzioni). Anche qui il problema principale è la mancanza di infrastrutture. Pensate che due imprese site a Napoli, spesso sono costrette a dirottare le proprie commesse su altri porti, spostando in missione il personale occupato direttamente e dando lavoro a ditte dell'indotto in loco.

Una ha addirittura costruito un proprio cantiere a Messina. Tre anni fa affondò da sera a mattina l'unico bacino pubblico che rappresentava per le imprese una valvola di sfogo a rotazione per le commesse "spot", la vecchia amministrazione mise in cantiere disponibilità economiche per comprarne uno nuovo, cofinanziata dalla Autorità Portuale, l'attuale giunta regionale ha cassato il progetto, causando così uno stato di conflittualità perenne tra i riparatori navali del porto per l'utilizzo degli spazi (bacini, banchine, che lungi dalla crescita rischia di affossare la competitività del nostro porto.

Area trasporto passeggeri ed autostrade del mare – Il Golfo di Napoli rappresenta una eccellenza mondiale in merito, eppure quest'anno le crociere hanno iniziato per la prima volta a scendere, sia in termini di numero di scali che di passeggeri. Nell'ambito della crisi generale del turismo, qui

patiamo l'assenza della messa a cantiere della rifunzionalizzazione in chiave di apertura alla città del waterfront partenopeo, così come del molo san Vincenzo, tutt'ora sotto servitù militare. Quello delle crociere a Napoli è a tutt'oggi un business mordi e fuggi, i turisti vanno e vengono in poche ore da Capri, Sorrento, Ischia o dai siti archeologici, ma pochissimi restano in città, creando quel valore



lavoro.

Discorso a parte, per il vero rilancio del porto sarebbe da farsi in relazione alla logistica. Negli ultimi anni, a parte l'infrastrutturazione portuale di moli, banchine, approdi, per la crescita sono stati fondamentali i nodi di interscambio delle merci tra porti ed interporti (con annessa distribuzione e consolidamento delle merci sulle direttrici nord-sud ed est-ovest). Qui in Campania si raggiunge l'assurdo perché abbiamo a disposizione due interporti che potrebbero essere il volano della distribuzione verso nord, sud ed est, parlo di Nola e Marcianise, entrambe completamente sconnessi da porto di Napoli, con conseguenze non solo nefaste sulla crescita e

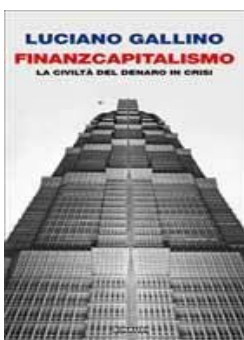
l'attrattività dello scalo, ma sullo sviluppo degli interporti stessi. Medesimo discorso vale per Napoli-Est, l'ex zona industriale di Napoli potrebbe e dovrebbe trasformarsi non in un deposito di contenitori vuoti come sta succedendo, ma in una area integrata di commercio, ma anche di assemblaggio dei semilavorati, e finizione delle merci pre consegna al cliente finale, ma anche qui solo progetti.

E' di questi giorni la notizia dello sblocco di 340 milioni di Euro di finanziamenti per il porto, per infrastrutture e logistica, purtroppo in questi anni di notizie simili ne sono arrivate varie, l'impressione è che in assenza di una vera sinergia tra tutti i soggetti produttori e pianificatori del territorio, congiuntamente al credito bancario, sarà difficile vedere quella modernizzazione necessaria alla competizione che può far crescere realmente il nostro porto, diversamente le leggi dei traffici mondiali sono molto rigide ed il porto di Napoli si avvierà rapidamente ad essere un semplice porto di servizio di un'area parziale della regione Campania.

Emanuele FERNICOLA

Dipartimento Marittimi e portuali
Filt Campania

I consigli alla lettura



Si rischia di finire nelle secche.

“Correggiamo la rotta al più presto, altrimenti c'è il rischio di finire nelle secche e non ce ne sarà più per nessuno”. Così descrive l'attuale scenario della portualità nazionale il segretario confederale della Cgil Fabrizio Solari, al quale rivolgiamo alcune domande sui problemi del settore.

Rassegna *La metafora con cui hai iniziato questa intervista ben si adatta alla situazione generale che sta vivendo il nostro paese.*

Solari Esattamente. L'essenza della politica italiana oggi è fatta di lobby, scambi di favori, furbizie, comitati di affari. La stessa cosa sta avvenendo nella portualità, dov'è assente un quadro di riferimento rigoroso sui limiti e le potenzialità della situazione, mentre prevalgono idee contraddittorie, eccessiva improvvisazione, interventi spot, mancanza di programmazione. L'esatto contrario di quello che servirebbe, ossia avere una visione di sistema, coinvolgendo i diversi soggetti interessati per puntare al rilancio e allo sviluppo del settore. Ricordiamoci che ogni porto è il terminale di una struttura logistica e infrastrutturale più complessa, non un pezzo a sé stante.

Rassegna *La crisi sta colpendo duro in particolare l'hub di Gioia Tauro, da sempre assai carente sul piano strutturale e dei servizi di collegamento sul territorio.*

Solari A Gioia Tauro il processo di decadimento è iniziato già da alcuni anni, ora accentuato per via della crisi e della sempre più forte concorrenza dei porti di transhipment della sponda sud del Mediterraneo. Quello che ci deve preoccupare è che questa sfida non si gioca esclusivamente sui costi; oggi a fare la differenza è soprattutto la qualità dei servizi offerti dietro le banchine, nelle aree retroportuali. In Calabria queste aree sono rimaste desolatamente vuote e rischiano di portare quello scalo alla consunzione. Sono mancati e mancano tuttora il ruolo di programmazione della mano pubblica e la vivacità del tessuto im-

prenditoriale. Il concetto non cambia di molto per la portualità tradizionale, dove - come si evince anche da una recente indagine della Banca d'Italia sui porti - le principali ragioni dell'insufficiente concorrenzialità risiedono nella scarsa dotazione di infrastrutture a terra, nell'eccessiva frammentazione della catena logistica nazionale, oltretutto scarsamente innovativa, e nella struttura di governance dei porti un-



po' datata.

Rassegna *Bisogna ripartire da qui per risollevarlo il settore?*

Solari Certo, se vogliamo scongiurare il default, e non solo sul piano economico. Ci vogliono regole chiare, non disgiunte da una rinnovata etica della responsabilità, contro l'inutile scorciatoia del ricorso a figure di stampo commissariale, alle quali attribuire poteri taumaturgici. Sotto il profilo normativo, sono indispensabili interventi sulla riforma del comparto del '94, che è stata alla base della tenuta della portualità per oltre un decennio, ma che oggi necessita di un ammodernamento, soprattutto in direzione di una maggiore capacità delle autorità portuali di essere il soggetto regolatore di tutte le attività che fanno funzionare gli scali, compresi gli uffici periferici dello Stato. Le nuove autorità portuali dovrebbero essere dotate di una reale autonomia finanziaria ed essere chiamate in concorso con le autonomie locali e il governo centrale, con tutte le sue articolazioni operative, a programmare lo sviluppo infrastrutturale, in funzione della creazione di un'efficiente rete logistica nazionale.

Rassegna

Per quanto riguarda il lavoro, in che modo intervenire per far fronte alla grave emergenza occupazionale esistente nei porti?

Solari Non bisogna pensare, come qualcuno sembra fare, di essere in una logica di emergenza, da fortino asse-diato. Se si pensa esclusivamente a salvare se stessi, a scapito di altri, si

finisce per mandare a picco tutta la portualità, senza salvare nessuno. Oggi i porti italiani operano sostanzialmente solo per il mercato nazionale. Il rischio concreto è quello di non essere capaci neppure di difendere tale quota di lavoro. Avanti così e sarà l'Europa che verrà da noi, erodendo le nostre quote di traffico sul mercato, non il contrario. Per questo, occorre pensare in un'ottica di cambiamento per la crescita.

Serve aumentare l'efficienza e la qualità; per farlo, oltre alle cose già ricordate, va ribadito il ruolo del lavoro come fattore di sviluppo.

I due cardini essenziali per questo patto sono, da un lato, la conferma e il rinnovo del contratto unico dei lavoratori portuali, strumento che ha garantito, quando correttamente applicato, un grado soddisfacente di pace sociale, nonché un'efficace regolazione della concorrenza

tra le imprese; dall'altro lato, la valorizzazione unitamente al giusto riconoscimento tariffario - della flessibilità, garantita dai lavoratori ex articolo 17 della legge vigente. In questo modo, diritti dei lavoratori ed efficienza degli scali non solo possono convivere, ma diventano prerequisiti essenziali per una nuova stagione di crescita dell'intera portualità nazionale.

Intervista di Rassegna Sindacale a

Fabrizio SOLARI

Segretario Cgil Nazionale

Una nuova politica per i porti

“Manca una programmazione complessiva della logistica di terra”.

“La governance portuale è spesso confusa, ostacolata da impedimenti burocratici, da dogane che impiegano anche 7 giorni per visionare un container”.

Una nave senza nocchiero in gran tempesta". I versi del VI canto del Purgatorio dantesco ben si addicono all'attuale situazione della portualità italiana. È quanto si evince a conclusione del ciclo di seminari di approfondimento organizzati dalla Filt nell'ultimo semestre, dedicati al lavoro portuale, mercato delle imprese, sistema logistico, sindacato europeo e politiche di settore. Il quadro è preoccupante per il nostro paese, perché alla crisi mondiale, che ha coinvolto appieno anche l'economia dei porti dal 2008 in poi, si assommano problemi di altra natura, riferibili in primo luogo al piano normativo, dove sono indispensabili interventi correttivi. "La struttura dei porti italiani non è organica e conforme alle necessità di sviluppo del paese spiega Michele Azzola, segretario nazionale Filt. Manca una programmazione complessiva della logistica di terra, che aiuti a migliorare le operazioni che avvengono dopo l'arrivo della nave in porto, intensificando la movimentazione delle merci, estendendo gli orari di attività degli uffici periferici dello stato, come le dogane, in modo tale da rispondere alle esigenze dello scalo, tutelando la manodopera. In una parola, facendo sistema, per essere concorrenziali sui mercati". Il vantaggio competitivo del percorso logistico integrato si legge nell'ultimo rapporto dell'Osservatorio nazionale su trasporto merci e logistica non si gioca più tanto sulla localizzazione o sull'efficienza del singolo porto, ma sul valore medio dei risparmi di tempo e costo che il percorso nel suo insieme riesce a totalizzare, cui si aggiungono l'efficacia dei servizi erogati lungo il tragitto (porti, centri intermodali, aeroporti, vie di comunicazione). Ogni porto, infatti, può essere paragonato a una piccola città, dove convivono una molteplicità di organismi, tutti parimenti importanti, ma che per funzionare hanno bisogno di interagire tra loro sotto un'unica regia. "In Italia ciò non avviene rileva Azzola -; anziché fare sinergia, assistiamo a una sorta di dislessia, fatta di interventi sempre più scollegati e contraddittori fra loro, a una commistione di ruoli e poteri, in primis, quello esercitato dall'autorità portuale, che non ha gli strumenti per effettuare un reale coordinamento delle attività che si svolgono dentro il porto". In cui presidente dovrebbe essere l'unico soggetto che sovrintende a tutti gli attori, pubblici e privati, enti locali, armatori, società di trasporti, compresi gli uffici periferici dello stato. "La governance portuale è spesso confusa - continua Azzola -, ostacolata da impedimenti burocratici, da dogane che impiegano anche 7 giorni per visionare un

container, causando gravissime perdite di efficienza e facendo da freno alla movimentazione delle merci nel cosiddetto retroporto. L'ingerenza della politica ha fatto di peggio, ricorrendo a gestioni commissariali pur di mettere le mani sui porti". Ultimamente la situazione è degenerata, denuncia la Filt: per far fronte alla crisi e risparmiare sui costi, in molti scali si è pensato di tagliare lacci e laccioli sul piano dei diritti contrattuali, dando vita a una deregulation che ha finito con il penalizzare tutti, soprattutto i lavoratori. "E un modello perdente - precisa Azzola -: lo dimostra quanto è avvenuto nella logistica terrestre, dove, oltre alle annose carenze infrastrutturali e tecnologiche, che impediscono a molti porti di decollare, non potendo offrire servizi di qualità, assistiamo alla devastazione delle tutele e a un'irregolarità diffusissima, con il proliferare di lavoro nero e sommerso. Per far funzionare meglio il porto, molti armatori erroneamente pensano che meno regole si rispettano meglio. Dimenticando che laddove tale modello è divenuto imperante, vedi Marsiglia, Capodistria, Nord Africa, si è assistito a uno scontro sociale senza precedenti, rivelandosi un boomerang micidiale per l'economia di quelle realtà". Ragion per cui, secondo il sindacato, per migliorare le cose occorre rimettere mano alla riforma del settore, che così bene ha funzionato per tanti anni, garantendo il rilancio del settore, ma che oggi ha bisogno di un ammodernamento proprio al capitolo autorità portuale: "Bisogna individuare sul territorio 4-5 autorità portuali, sulle 24 esistenti, in grado di coordinare tutto il sistema - spiega Azzola -, dotandole di una grossa autonomia finanziaria e gestionale, in direzione dello sviluppo infrastrutturale e di una rete logistica nazionale efficiente". La legge 84/1994 va riconfermata anche sul lavoro, avendo garantito per lungo tempo l'efficienza e la pace sociale nei porti, in particolare grazie agli articoli 16, 17, 18, che regolamentano l'occupazione nei porti, le forme possibili di flessibilità e il modello di impresa terminalista che vi opera. In tale ambito, va strutturato e consolidato il ruolo degli "articolo 17" le compagnie portuali che prestano manodopera temporaneamente ai terminalisti", vero strumento del successo del rilancio della portualità negli anni successivi alla riforma. Nello stesso tempo per la Filt, va ribadito e rinnovato il contratto unico dei porti, che si è dimostrato un autentico baluardo contro l'illegalità e il dumping contrattuale esistente in diversi comparti e nelle piccole realtà portuali, assicurando diritti e tutele a tutti i lavoratori dei terminal.

Michele AZZOLA Segreteria Filt Nazionale

Convegno sulla Disabilità e il diritto alla mobilità

Sabato 8 Ottobre 2011 negli Spazzi degli ex Molini Marzoli la FILT Campania con la CDLM di Napoli e la CGIL Campania, ufficio Disabilità hanno tenuto una importante iniziativa sul tema della Disabilità e il diritto alla Mobilità metropolitana, con la presenza dell'assessore alle Politiche Sociali di Napoli Sergio D'angelo e numerose Associazioni di disabili.

Il senso di questa iniziativa, lo si snoda partendo dal titolo, dalle parole che abbiamo utilizzato, dal loro intreccio, per dimostrare che esse non sono orpelli vuoti, ma pesanti armature che difendono la volontà di una reale costruzione di senso intorno a noi, sottendono alla concreta aspirazione nostra di andare a costruirla un'altra idea di società possibile: per cui nel titolo leggiamo "I tempi della Città sostenibile": bhè il verbo da infondere è L'inclusività e la coesione sociale; e il tempo, e qual è: è il tempo presente con una forte proiezione nel futuro; e queste due tensioni che ci muovono, da sempre come forza organizzata, l'inclusività e la coesione ci portano o dovranno portare tutti noi a spingere la nostra pratica politica di soggetti organizzati, di soggetti collettivi, verso la fondazione concreta, e non solo ideale, di città metropolitane sostenibili, SOSTENIBILITA' intesa come creazione di spazi urbani liberati da barriere infrastrutturale e da zone rosse di inaccessibilità e di alienazione sociale; e qui il tema di come si affronta l'esistenza degna per tutti e il tema della costruzione della cittadinanza sociale a livello metropolitano, e quindi anche il tema che esprime il disagio e la disabilità spesso forzata è prego di valore

Ci siamo immaginati questa iniziativa pensando di mettere intorno ad un tavolo alcune istituzioni, il sindacato e il mondo libero delle associazioni per provare da qui a far veicolare un dialogo e una traccia di lavoro condivisa rispetto al tema dell'autonomia nella disabilità, e siccome l'esistenza di ciascuno è una PRATICA CONCRETA, ABBIAMO RITENUTO NECESSARIO DECLINARE IL TEMA RISPETTO ALLA VITA DELLE CITTA' METROPOLITANE; e non è un caso che parliamo dallo spazio metropolitano: poiché riteniamo che discutere sull'idea della Città Metropolitana possibile abbia una funzione di indirizzo, quasi pedagogico rispetto alla costruzione di spazi urbani inclusivi, e indichi la via possibile anche per le periferie e le province e le micro realtà cittadine; in questo caso Lo spazio metropolitano educa l'idea di socialità globale, un'idea evidentemente da esportare e da replicare, poiché naturalmente la nostra idea di confronto non finisce con la Città di Napoli, ma questo per noi è un inizio....E noi siamo la Filt, la federazione dei trasporti: siamo quelli che prima di tutti e più di tutti affrontiamo lo spinoso tema del diritto alla mobilità e di quanto difficile ne sia la sua diretta estrinsecazione concreta..e la narrazione della vicenda relativa al diritto alla mobilità per le persone disabili è naturalmente per lo più

storia di frustrazione e di confino sociale. Naturalmente abbiamo usando il sostantivo disabile per indicare il soggetto di cui trattiamo, perché così lo definisce la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabili.

Il 30 marzo 2007 ho avuto l'onore di firmare, per l'Italia, la Convenzione sui diritti delle persone con disabilità approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 13 dicembre 2006.

E' una Convenzione che, a conclusione di un lungo e complesso negoziato, ha individuato nuovi percorsi per il riconoscimento dei diritti delle persone con disabilità. A questo sforzo collettivo l'Italia ha fornito un importante contributo, offrendo l'esperienza che il nostro paese ha consolidato negli ultimi decenni nel campo della promozione e tutela di questi diritti.

Riconoscendo che la disabilità è un concetto in evoluzione e che la disabilità è il risultato dell'interazione tra persone con menomazioni e barriere comportamentali ed ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società su base di uguaglianza con gli altri, *Riconoscendo* l'importanza dell'accessibilità alle strutture fisiche, sociali, economiche e culturali, alla salute, all'istruzione, all'informazione e alla comunicazione, per consentire alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali, E tra questi il tema dell'accesso al Diritto alla Mobilità ha una pregnanza fortissima: poiché rappresenta da solo il veicolo più idoneo verso l'affermazione di quell'autonomia di cui sempre si chiacchiera, ma che invece è cosa concreta, da tradurre nell'immediato in pratica politica

Continua a pagina 16

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI CGIL CAMPANIA

CGIL
Campania e Napoli

Tavola Rotonda
I Tempi della Città Sostenibile

La conciliazione dei tempi di vita e le esigenze di una
disabilità possibile
nella Città Metropolitana

SABATO
8 OTTOBRE
ORE 11.00
EX MOLINI
MARZOLI,
TORRE DEL
GRECO
(NA)

Introduce: **Cinzia Quattrocchi**
Segretaria Regionale FILT Campania

Partecipano:
Sergio D'angelo Assessore Politiche Sociali
Comune di Napoli
Raffaele Puzio Responsabile dipartimento Disabilità CGIL
Campania
Teresa Potenza Segretaria CGIL CDLM di Napoli
Associazioni Disabili
Conclude **Alfonso Viola** Segretario CGIL Campania

Convegno sulla Disabilità e il diritto alla mobilità



E veniamo alla questione concreta: un ambiente urbano accessibile e nel quale ognuno possa muoversi il più liberamente possibile è fondamentale per lo sviluppo sostenibile, poiché migliora la qualità della vita e la rende la più vivibile per tutti. Ma questo pensiero si scontra con il limite della Città: la Città, intesa come lo spazio vitale entro cui si libera e si sviluppa l'esistenza individuale e collettiva di ciascuno, ha ingenerato in se gravi limiti. **LE CITTÀ SONO STATE PENSATE AD UNA DIMENSIONE;** (...Barriere e zone rosse alla libera esplicazione delle identità, spesso lontane dal tema della conciliazione ed inclusione sociale) (Spazi vitali...non inclusi...spesso non accessibili...da ostacolo alla libera e democratica esplicazione delle identità personali) **I Limiti urbanistici ed infrastrutture a vario livello che di fatto oppongono un argine al diritto alla mobilità** "e questa spiega molto come la disabilità sia un effetto collaterale che scaturisce da questa concezione dell'esistenza urbana metropolitana, e quindi non va vista mai come un limite assoluto da ascrivere ai singoli individui (in parole più dirette...si diventa disabili.. perché l'ambiente ci plasma in questo modo...ci rigetta...ci esclude...)

Ma questo pensiero si scontra con il limite della Città: la Città, intesa come lo spazio vitale entro cui si libera e si sviluppa l'esistenza individuale e collettiva di ciascuno, ha ingenerato in se gravi limiti. **LE CITTÀ SONO STATE PENSATE AD UNA DIMENSIONE;** (...Barriere e zone rosse alla libera esplicazione

Cinzia QUATTROCCHI

Segreteria Filt Campania



FILT CGIL CAMPANIA

Via Torino, 16

80142 NAPOLI

Fax 081 5539899

E-mail: filt.segreteria@cgilcampania.it

www.filtcgilcampania.it



Misure devastanti per il TPL in Campania una grave crisi occupazionale nel settore e nell'indotto

economicamente al mantenimento della tariffa integrata, stanziando fondi a sostegno dell'integrazione.

Invece, l'Assessore Vetrella ha tagliato le risorse che garantivano la tenuta del sistema e quindi ha creato i presupposti per la soppressione del biglietto unico, tanto è vero che già la Sita ha dichiarato che dal gennaio 2012 uscirà dal Consorzio Unico Campania. Il biglietto unico non può essere messo in discussione, anche perché in

questi anni ha raggiunto l'obiettivo di incentivare l'uso del trasporto pubblico locale regionale e di fidelizzare l'utenza. Vanno affrontate piuttosto le criticità più volte evidenziate dalle OO.SS. e dalle aziende consorziate. Infine, è necessaria una seria riorganizzazione di tutte le aziende partecipate dei comuni capoluoghi, della Regione e delle Province, che per molti anni sono state gestite in modo clientelare, producendo debiti spaventosi, senza nessuna attenzione alla

qualità del servizio offerto.

L'Assessore ai trasporti Vetrella dovrebbe prendere atto del fallimento della sua azione politica e rassegnare le dimissioni.

Noi, invece, dobbiamo essere protagonisti di una nuova stagione riformista, con l'obiettivo di riorganizzare il sistema della mobilità, efficientare le aziende, valorizzare il lavoro.

Mario SALSANO

Segretario Generale Filt Campania