Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti

4 Aprile 2012

LXII anno dalla fondazione

Poste Italiane spa - spedizione a.p. DL 353/03 (conv.L 46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16/06/1987. Una Copia € 0,51

Sicurezza e libertà sui mari: *un impegno internazionale*

FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Frank Andiver

PATRONATO INAS CISL
Istituto Nazionale Assistenza Sociale

Speciale "Milleproroghe"

Sono molti i provvedimenti previsti dall'ultimo decreto "milleproroghe": vediamo insieme quelli principali.

I nuovi "derogati"

La manovra Monti ha previsto alcune deroghe, rispetto ai nuovi requisiti pensionistici, per coloro che sono in mobilità, per i titolari di assegno straordinario, per gli autorizzati ai versamenti volontari e per gli esonerati dal servizio. L'emanazione del decreto interministeriale, che dovrà regolamentare queste categorie di lavoratori, è stata rimandata al 30 giugno.
Il "Milleproroghe", inoltre, ha previsto altre deroghe per le seguenti categorie di lavoratori:
soggetti che, al 31 ottobre 2011, risultavano in congedo per assistere i propri figli con disabilità grave. Gli interessati dovranno raggiungere, entro 24 mesi dalla data di inizio congedo, il requisito contributivo per l'accesso al pensionamento con i 40 anni indipendentemente dall'età;
coloro che hanno concluso il loro rapporto di lavoro entro il 31 dicembre 2011 a seguito di accordi individuali, accordi individuali per i quali sia stato avviato un tentativo di conciliazione, oppure accordi collettivi di incentivi all'esodo, siglati dalle organizzazioni sindacali più rappresentative.
Per quest'ultima categoria, la deroga vale se
la data di cessazione del rapporto lavorativo risulta da elementi certi ed oggettivi (es. comunicazioni obbligatorie agli ispettorati del lavoro);
il lavoratore possiede i requisiti anagrafici e contributivi tali da poter accedere alla pensione entro 24 mesi dall'entrata in vigore della nuova normativa sulle pensioni, ossia entro il 6 dicembre 2013.
Qualora venisse raggiunto il limite delle risorse finanziarie disponibili per la concessione di tale beneficio ai nuovi "derogati", gli enti previdenziali potranno accettare nuove domande solo a condizione che venga introdotto un aumento delle aliquote contributive non pensionistiche, a carico di tutti i datori di lavoro del settore privato.

Decurtazioni su pensioni anticipate

Per i soggetti che matureranno, entro il 31 dicembre 2017, il requisito di anzianità contributiva per l'accesso alla pensione anticipata prima dei 62 anni previsti, non sarà prevista alcuna decurtazione sull'importo del trattamento pensionistico.
In tal caso, l'anzianità contributiva sufficiente per il raggiungimento del requisito richiesto dovrà derivare da effettiva prestazione di lavoro o da periodi di sospensione dell'attività lavorativa dovuti a maternità, leva obbligatoria, infortunio o malattia, o per periodi di Cig (Cassa integrazione guadagni).

Proroghe per gli ammortizzatori sociali

Disoccupazione per apprendisti. Viene prorogata la concessione dell'indennità di disoccupazione, con requisiti normali agli apprendisti sospesi o licenziati, già sperimentata nel triennio 2009-2011. Per la stessa categoria di lavoratori, la misura di tale prestazione è stata equiparata al trattamento di sostegno al reddito, riconosciuto a chi beneficia di ammortizzatori sociali in deroga.
Liquidazione per co.co.co. Ancora per quest'anno i collaboratori coordinati e continuativi percepiranno una prestazione una-tantum, in presenza di determinati requisiti.
Mobilità. E' prorogata, per tutto il 2012, la speciale indennità di mobilità destinata ai lavoratori licenziati da grandi enti non commerciali della sanità privata operanti in aree depresse del Paese ed in grave crisi aziendale, a seguito di processi di riconversione e ristrutturazione aziendale.
Buoni lavoro. Sono prorogate le disposizioni riguardanti il lavoro occasionale accessorio che consentono ai lavoratori part-time e ai percettori di prestazioni a sostegno del reddito di essere retribuiti con i buoni lavoro.

Per la consulenza e l'assistenza necessarie, ci si può recare presso la più vicina sede dell'Inas Cisl (gli indirizzi si trovano su www.inas.it, oppure chiamando il numero verde 800 24 93 07): ricordiamo che la consulenza offerta dall'Inas è assolutamente gratuita.

Mensile per la **Federazione Italiana Trasporti Cisl**
Fondato nel settembre del 1950

N. 4 - Aprile 2012 - LXII anno dalla fondazione
Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Giovanni Luciano**
Direttore Responsabile: **Carlo Candida**
Redazione: **Gaetano Riccio, Massimo Malvisi, Bruno Mancinelli, Osvaldo Marinig, Salvatore Pellecchia**
Impaginazione: **Fabio Grassini**
Segreteria di redazione e ottimizzazione grafica: **Patrizia Censi**

Direzione, Redazione, Amministrazione:
Via A. Musa, 4 - 00161 Roma
Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361
e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR
Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma. Tel. 06-4182113

E' vietata la riproduzione e traduzione, anche parziale, di articoli senza citarne la fonte.

Chiuso in redazione il 29 marzo 2012
Finito di stampare nel mese di aprile 2012
Tiratura: 28.000 copie

Sommario

Editoriale

2 *Azienda Italia. Dove stiamo sbagliando (e chi sbaglia di più)*

Linea sindacale

8 *Cisl per il lavoro, i giovani e le tutele sociali*

Oggi & Domani

12 *Trasporto ferroviario. Giusta concorrenza, contratti certi e niente scherzi*

14 *Attività ferroviarie. Un ventaglio vertenziale troppo esteso*

16 *Rete ferroviaria, Rfi, e la moda del "dialogo sociale". No al declassamento delle relazioni industriali*

17 *Il "sistema IVU" non funziona. Lavoratori e pendolari pagano le conseguenze*

19 *Igiene-Ambiente. Un sonoro "no" al mercatismo selvaggio*

21 *Agenzie marittime. Per 6mila è contratto (senza scioperi)*

21 *Rilancio Alitalia: Che lo sia anche per i lavoratori!*

22 *No a rottamare i lavoratori del trasporto aereo*

24 *Manutenzione aerei. Un patrimonio professionale a rischio*

25 *Conferenza sui servizi aeroportuali europei*

26 *Per i 3300 lavoratori dell'Enav. Un contratto in progress*

27 *La crisi del trasporto marittimo. Le parti sociali formulano un "avviso comune" per il Governo*

29 *Amici in ogni porto*

30 *Tirrenia: sempre alla ricerca di un buon finale*

Sindacato & territorio

31 *Tavola Rotonda Fit Puglia. Per la gestione integrata dei rifiuti*

33 *La Carenza del trasporto ferroviario in Abruzzo.*

33 *Rfi in Toscana. Un sistema che fa acqua da ogni parte*

35 *Il cappio-trasporti che soffoca la Sicilia*

36 *Fit Toscana, Italferr e Ferservizi. Cogliere un'opportunità di razionalizzazione*

Sindacato & Socialità

37 *Addetti ai Trasporti: i nuovi requisiti per la pensione*

39 *Pensioni. Nel "mille proroghe" solo piccoli ritocchi*

40 *Macchinisti, professionalità e sicurezza*

Generi & Generazioni

42 *La primavera delle "Amiche Fit"*

43 *Invecchiamento attivo e solidarietà tra le generazioni*

44 *Energie nuove in Calabria*

46 *ma sentenza che ferisce la sensibilità sociale*

47 *Studenti tecnici Ifts per la logistica integrata*

Opinioni & Colloqui

48 *Il sistema aeroportuale italiano: a una svolta verso il 2030*

52 *No TAV-Sì TAV, una tragicommedia degli equivoci*

Parole & Numeri

53 *I dati della realtà di fatto*

Intorno a noi

54 *Saltare il baratro. Altro che ritrarcene!*

Giovanni Luciano

Azienda Italia
Dove stiamo sbagliando
(e chi sbaglia di più)

Vertenze al "punto zero"

In che condizioni sono le relazioni sindacali nel settore dei trasporti? Lasciamo stare ogni teorizzazione astratta e facciamo parlare i fatti. Alcune, poche, situazioni concrete. Prendiamo nel settore del trasporto locale e urbano i comportamenti di due controparti, Asstra (pubblici) e Anav (privati) che rifiutano la riapertura del tavolo negoziale per un contratto già scaduto da ormai quaranta mesi e nel contempo non intendono partecipare in alcun modo agli oneri a carico degli autisti per la loro certificazione, anzi scrivono al presidente del consiglio dei ministri una lettera che è una vera e propria istigazione allo sciopero ed alla rivolta nei contenuti condensati nel concetto di rifiuto dell'istituto del contratto nazionale e nella messa in discussione di quanto pattuito negli accordi aziendali.

Federtrasporto dal canto suo e di contro, nonostante l'intervento legislativo ostativo all'obbligo di contratto nazionale per le imprese ferroviarie, da tempo ha riaperto il negoziato, ma ai ferrovieri con figura professionale legata alla trazione, scorta e manovra la riforma delle pensioni, ha innalzato il limite di età per la pensione di vecchiaia ad oltre 66 anni.

La procedura di Tirrenia, ha avuto sì una boccata di ossigeno di meno di tre mesi, ma in questo poco tempo occorrerà trovare con urgenza le soluzioni per ovviare alle capziose rigidità comunitarie che, al di là di tutto, sono veramente odiose, anche perché sono state fatte addirittura due procedure di gara europea prima di arrivare all'assegnazione alla CIN.

Potremmo proseguire con la situazione drammatica che stanno vivendo i lavoratori degli aeroporti e/o delle compagnie aeree oppure ricordarvi di quelli dell'Anas che hanno stipendi e assunzioni ancora sotto blocco "statale".

Centinaia di lavoratori del trasporto ferroviario notturno sono ancora "a terra".

Potremmo continuare a lungo, citando le molteplici difficoltà anche nelle altre aree contrattuali, ma crediamo che la situazione sia chiara nella sua complessa difficoltà.

Ma il Ministro dov'è?

In tutto questo, da tempo, ci poniamo una domanda: dov'è finito il Ministro dei trasporti? Perché non ci risponde?

Certo, la crisi economica e finanziaria, l'euro sotto attacco, il debito sovrano assaltato e la recessione sono ingredienti micidiali che generano e complicano questo stato generale di cose.

È vero, ma in una situazione così occorrerebbe "stringersi a coorte".

In una situazione come questa ci vorrebbe qualcuno meno saccente al governo.

Il denominatore comune di tutte le vicende elencate sopra, infatti, è l'assenza di rapporto con l'istituzione preposta.

Non lo ribadiamo per additare colpevoli o per addebitare colpe, sappiamo quanto sia difficile la situazione. Lo ripetiamo, invece, per sottolineare quanto siano questo Governo e questo Ministro a sottrarsi dalle proprie di responsabilità istituzionali.

Il 1° marzo 2012 abbiamo fatto uno sciopero unitario "confederale" di tutti i trasporti ed eravamo stati buoni profeti a dire in tempi non sospetti che sarebbe stata una vertenza lunga che ci avrebbe impegnato molto.

Ad oggi, non abbiamo ancora messo in cantiere nuove iniziative. Lo si sarà notato!

Questo non perché abbiamo desistito ma perché, oltre che al lavorio dell'azione di diplomazia che normalmente accompagna anche queste fasi conflittuali, abbiamo voluto riflettere a lungo su come sia meglio procedere in una situazione di contesto in cui l'utilizzazione della sola azione di sciopero nel rispetto delle re-

gole spesso non è efficace in virtù della indifferenza e della irresponsabilità istituzionale e datoriale.
Lo sciopero lo pagano i lavoratori ed i cittadini e questi, quando scioperano i trasporti, non sempre riescono a comprenderne le ragioni e diventano alleati di quegli "irresponsabili" di cui sopra.
Noi pensiamo che la vertenza debba continuare ma che vada disarticolata pur rimanendo le singole azioni all'interno della sua connotazione generale e che debba essere accompagnata da azioni di lobby, di comunicazione diffusa, da manifestazioni ben organizzate in appoggio e preventive all'astensione dal lavoro.

Chiamare i cittadini al nostro fianco

Occorre trovare il modo di far toccare concretamente con mano all'opinione pubblica che se un giorno non trovano l'autobus o la metropolitana è perché chi fa il Ministro non interviene per cercare di evitarlo, pur essendo un suo dovere istituzionale previsto dalla legge sugli scioperi e/o perché qualcuno che dovrebbe riconoscere quanto stabilito e concordato nega persino la sede dove "litigare" rimanendo chiuso a difesa dell'esistenza del suo fortino associativo.
Un fortino associativo sostenuto dalle quote delle aziende pubbliche di trasporto, che sono a loro volta sostenute dai soldi pubblici.
Chi dovrebbe intervenire per mediare o provare a far trovare un accordo alle parti se il conflitto rischia di bloccare le città, gli aeroporti, i treni, i porti…il paese?
Qualcuno ci ha rimproverati di essere stati duri nei giudizi sul Ministro dei trasporti nel precedente editoriale.
Se dire che il Ministero dei trasporti è ormai un palazzo disabitato vuol dire essere duri lo ribadiamo.
La loro convinzione che i rappresentanti del lavoro non ci sono, che i lavoratori non ci sono è palese, come si vede in questi giorni sulle questioni del mercato del lavoro.
Così come è emblematica invece la sensibilità alle banche ed alle loro rimostranze, come si è visto.
Lobby, banche, finanza. Di questo dobbiamo morire?
Speriamo solo che l'esercizio della responsabilità innato nel nostro dna resista ancora a lungo, ma niente è infinito.
Nel frattempo la via maestra per noi come sindacato riformista è la contrattazione, dove e come si può. E la cosa che ci dovrebbe far riflettere di questi tempi è che paradossalmente è più facile trovare spazi di contrattazione con le aziende private che con quelle pubbliche. Dove c'è l'impresa e la necessità pragmatica di trovare soluzioni per andare avanti, dove appunto c'è la responsabilità dei risultati, dove c'è qualcuno che paga se non risolve i problemi, lì c'è più contrattazione. Dove c'è qualcosa o qualcuno di concreto anche nelle istituzioni o in rare aziende pubbliche, c'è contrattazione.
Contrattazione con tutti i distinguo e/o le divergenze, ma contrattazione che spesso trova soluzioni.
Alitalia Cai è uno di questi ambiti, ma la stessa Meridiana, Fise per l'igiene ambientale, Ntv, Rtc, Trenord sono solo alcuni esempi.

Dove c'è un interesse concreto o dove il sindacato riesce a generarlo si apre la contrattazione, dove l'interesse è altro, come nel caso di Asstra, c'è il blocco pluriannuale.

Dove c'è responsabilità, c'è contrattazione

D'altronde che interesse hanno questi signori a rinnovare un contratto nazionale? Nessuno. Passa il tempo ma anche se blocchi le città nessuno li prende per le orecchie e via così. Non è la stessa cosa di Fs che invece non chiude il tavolo del Ccnl ma tiene alta l'asticella finché non ha chiaro quale sarà il contesto contrattuale nella concorrenza dove, ancora i nostri "splendidi" governanti hanno tolto di mezzo l'obbligo di applicare un Contratto nazionale.
In quell'ambito occorre far abbassare quell'asticella, ma occorre predisporsi alla difesa del lavoro e del reddito per tutti i lavoratori del ferroviario con un salto di paradigma che trasformi una consuetudine contrattuale fatta di tante rigidità e limiti scritti sulla carta ma piegati costantemente ad una utilizzazione di fatto, spesso individuale ma generalizzata, ad un contratto di lavoro nazionale che dia le possibilità contrattuali previste nell'accordo del 28 giugno 2011.
Non vorremmo che i dipendenti del Gruppo Fs seguissero la stessa sorte dei manovratori con 34 ore di lavoro settimanale. Nessuno ha voluto avere il coraggio nel 2003 di cambiare le cose. Nessuno ha voluto spiegare che era una cosa insoste-

nibile e tutti contenti…ma di manovratori in ferrovia a 34 ore ne sono rimasti pochissimi.
Speriamo che i contatti aperti recentemente dal Presidente di Federtrasporto siano forieri di uno sblocco concreto della situazione.
Metteremo in campo azioni, dunque, per dare continuità alla vertenza trasporti e cercheremo di farlo nel migliore dei modi avendo cura di privilegiare azioni efficaci.
Sempre che in Italia, passati dalla nave alla neve, si riesca a parlare anche di qualcosa che non sia solo l'articolo 18.

Riforma del mercato del lavoro

Le vicende, esplose con grande deflagrazione, sulla riforma del mercato del lavoro, hanno creato ormai le stesse modalità già viste moltissime volte, anche nel recente passato.
Il solito problema. La Cisl "venduta", la Cisl stampella del Governo, Bonanni di qua e Bonanni di là.
Il "processo", questa volta, è scattato su un aggettivo: "positivo". Aver detto che l'impianto del provvedimento era positivo ha scatenato i soliti noti e "dalli all'untore".
Mesi di discussione e di posizioni espresse, tutte apprezzate in precedenza, tutti d'accordo, Cgil e Pd compresi, tranne la Fiom per motivi chiari, sono stati spazzati via in un attimo.
Bonanni, la Cisl, ha sostenuto dall'inizio di questa vicenda che la modifica dell'articolo 18 era l'ultimo dei problemi che ha il Paese e che non capiva il senso di doverlo toccare. Dopo settimane di discussione su un impianto molto più ampio e soddisfacente per risolvere i problemi di quei tre quarti di persone che non hanno possibilità di porselo, il problema dell'articolo 18 purtroppo, si è andati su una ipotesi di "manutenzione" alla tedesca come proposta non solo di Cisl.
Monti, invece, prima forza e poi resiste sulle sue idee, Napolitano, noto uomo di destra, scusate l'ironia, lo appoggia anche in questa situazione e noi, siccome cerchiamo soluzioni possibili invece di bloccare le tangenziali, dobbiamo sempre essere attaccati a prescindere, secondo gli

strilli giornalistici e prima di conoscere il merito vero delle cose? Non va bene.
Scrivo questo pezzo domenica 25 marzo e ho appena letto l'intervento di Eugenio Scalfari su Repubblica. A meno che anche Scalfari sia passato a destra, forse sarebbe il caso che si provi a ragionare meglio, prima di inseguire estremismi forieri di tanto rumore e di molto nulla.
Salvare il lavoro vuol dire tenerselo, mantenendo l'impresa in Italia o creando condizioni per attrarre investimenti in Italia. Non è cancellandolo che si attraggono investimenti sicuramente. Ma se si chiede al sistema imprenditoriale di pagare di più per avere tutele generalizzate per chi non le ha per niente, la manutenzione delle norme di quelli tutelatissimi, se resta aperta la fabbrica ovviamente, è una opzione che va discussa seriamente, senza per questo mandare al cimitero chi ha cognomi che fanno rima. Se non siamo impazziti tutti.

Un segretario regionale della nostra Federazione mi ha inoltrato la lettera che segue, ricevuta da parte di un giovane lavoratore, che voglio qui pubblicare senza farne il nome, perché è emblematica e non solo per la vicenda dell'articolo 18. Nelle conclusioni di questo articolo vi invito poi a leggere alcune considerazioni su quanto scrive.

Cosa può dirci un giovane deluso

"Amici, vi saluto.
Me ne vado via dal sindacato.
Vi devo però delle spiegazioni anche se, me ne rendo conto, la mia fuoriuscita non ha nulla di eclatante, né avrà importanti ripercussioni organizzative, eccetto - e me ne scuso - l'abbandono del progetto di formazione nazionale della Fit Cisl, cui ho aderito poche settimane or sono.
Ve le devo per il rispetto che meritate.
In questi giorni ho assistito sgomento e incredulo al precipitare delle consultazioni che il governo ha attivato con le parti sociali per la riforma del mercato del lavoro.
Di consultazione si è trattato, è evidente, di un'audizione scevra da volontà pattizie, non già di concertazione o di negoziazione, come ancora qualcuno sostiene.
Ancora una volta i sindacati si sono trovati

dinnanzi a comandi, per lo più ultimativi e immodificabili, con la sola prospettiva di "firmare", con un avallo supino, il verbale di garanzia di una resa collaborativa (consociativa, la definisce Monti).
Oggi, come in occasione del "Decreto Salva Italia", il consenso delle parti viene ricercato, ma solo per imbrigliare preventivamente le prevedibili reazioni sociali provocate dagli interventi intrapresi, e non per negoziare il merito degli stessi.
Il merito è concordato unilateralmente con i potentati finanziari e imprenditoriali, anzi è da loro dettato, pubblicamente e senza riserbo.
La filosofia che ispira questo governo assolutista è palese: i costi della crisi devono ricadere tutti sui lavoratori dipendenti e sui pensionati, con buona pace delle retoriche professorali che ci vengono inflitte e dei buoni propositi, che tutti condividiamo.
Ha detto bene Pierre Carniti: un sindacato con le mani legate e ridotto al ruolo di notaio non firma accordi. Prende atto, al limite subisce, quando va bene reagisce, ma non collabora con le ragioni di chi vuole imporre questo odioso dominio.
Oppure - questa è la domanda che oggi mi pongo, il dubbio che mi tormenta - il sindacato collabora perché ne condivide le ragioni e gli strumenti?
La scelta di Bonanni (la scelta della Cisl) mi appare davvero una scelta collusiva. È figlia della sostanziale condivisione di un orizzonte di senso e di una posizione ideologica. Liberista o neo-liberista, nel caso in questione. Di una medesima definizione di realtà, di un identico racconto del mondo che, alla fine, ha recintato anche il sindacato, con la forza del pensiero unico e con una insindacabile, è il caso di dirlo, pretesa di oggettività.
Nel merito dei fatti recenti, a nulla vale ricordare, dati alla mano, che non è possibile confermare l'esistenza di una correlazione tra maggiore precarietà e minore disoccupazione. Ovvero tra indici di protezione del lavoro (Epl, Employment protection legislation) e tassi di disoccupazione.
Davvero, in tutta coscienza, possiamo credere che la fuga di capitali è un problema legato all'articolo 18?
Possiamo credere che l'austerità aiuta la crescita, che i tagli riducono lo spread, che l'allungamento dell'età pensionabile facilita l'ingresso nel mercato del lavoro dei più giovani, che la libertà di licenziamento aumenta l'occupazione?
"L'ignoranza è forza, la guerra è pace, la libertà è schiavitù": erano gli slogan incisi sul verso delle monete dell'Oceania Orwelliana, sulla facciata del Ministero della Verità... Temo anche sulle nostre monete.
Insomma, di cosa stiamo parlando?
È evidente che il problema non è l'articolo 18. Non lo è nemmeno per le aziende.
C'è in gioco qualcosa di più importante, a mio avviso.
L'identità stessa del sindacato e il suo ruolo. Ovvero, per quanto mi riguarda, la mia identità di lavoratore associato al sindacato. La mia sicurezza, la mia libertà e la mia dignità (dice la Costituzione) che non possono essere vendute come merce nei mercati globalizzati, tenuti in ostaggio dalla finanza.
È in gioco il mio "scalpo", come in questi giorni si dice, con una eloquente e fortunata metafora.
Parlo dunque di me.
Sono entrato in Cisl quasi due anni fa. Mi attirava allora la promessa di una crescita personale e professionale e il bell'esempio di alcune persone che ho imparato a stimare e che considero maestri. Ho portato con me la mia esperienza, le mie contraddizioni, i miei conflitti, i miei dubbi, la mia diversità.
La mia voglia di studiare, nel corpo vivo del lavoro, i problemi del lavoro.
Il mio desiderio di partecipare.
Mai, neanche una volta, ho dovuto negarmi. Di questo sono grato alla Cisl.
Penso adesso a questo tempo come ad un viaggio che ha fatto di me una persona diversa: altre e nuove domande sono nate, altri desideri e nuove promesse.
In questi giorni però si è rotto un equilibrio delicato (capisco solo adesso quanto fosse debole e minacciato) e non posso tacere a me stesso e a voi il mio disorientamento.
Né questo mio rifiuto.
San Giovanni della Croce ha detto: "Per raggiungere il punto che non conosci, devi prendere la strada che non conosci". Ecco, sto cercando di uscire da una cornice che mi stringe e non mi consente più di esprimermi, per trovare, spero, un'altra via. Proverò a declinare diversamente quella voglia di partecipare e di essere parte attiva che mi accompagna fin dall'adolescenza.

La Cisl mi appare oggi come un sindacato di destra, ve lo confesso. E sì, in questo, è autonomo, come vuole il Preambolo. Non cambia il suo indirizzo a seconda dell'interlocutore politico di riferimento, sia esso Berlusconi, Brunetta, Sacconi o Monti.
Mi appare come un sindacato ricco, con le casse piene di oro, che però - come una chiesa barocca e controriformista - chiude fuori sui gradini il magro giorno di milioni di persone che non hanno accesso alle sue liturgie negoziali. Chiude fuori la teoria di mendicanti con il cappello in mano. Parlo della mia generazione, dei miei amici, della mia ragazza, di tutto un mondo che il sindacato ignora e non difende. Per il

quale il sindacato è solo un inutile apparato parassitario o, peggio, un nemico pronto a tradire le ragioni dei lavoratori.
Ho visto un sindacato sclerotizzato nei cerimoniali di potere interni, una organizzazione feudalizzata, spesso peggiore delle aziende con cui si rapporta. Un sindacato che probabilmente tra dieci o vent'anni sarà un'associazione di pensionati (ho il massimo rispetto per i pensionati, anche se con ogni probabilità non avrò mai una pensione) e di clienti più o meno soddisfatti che comprano i suoi servizi a bassa soglia.
Per costruire un mondo migliore, mi dico, bisogna innanzitutto pensarlo possibile. Bisogna sottrarsi dalla stretta dell'ideologia dominante che ci incarcera (e incarcera il sindacato) nei vincoli delle compatibilità dettate dalla finanza: la nuova teologia contemporanea.
Ha ragione il professor Carlo Smuraglia, uno dei maestri del diritto del lavoro italiano, quando dice che l'articolo 18, nel sistema del diritto del lavoro, equivale al principio di uguaglianza sancito dalla Costituzione. Lo traduce anzi, gli dà corpo.
Ha ragione il professor Umberto Romagnoli, altro maestro che ho avuto la fortuna di conoscere all'Università, quando dice che la libertà del lavoro è uguale a se stessa sempre e in ogni circostanza. E non si spalma come la marmellata.
Vedete, c'è un mondo intero intorno a me che urla la sua ragione, e reclama un posizionamento radicale rispetto ai problemi che abbiamo dinnanzi.
Radicale e non estremista. Radicale e non estremista.
Vorrei sentire parlare di vera universalità, di allocazione universale garantita, di reddito di cittadinanza. Di questo voglio parlare, se vogliamo trovare strade nuove.
In conclusione, questo governo confindustriale può riconsegnare al datore di lavoro la possibilità di licenziare a propria discrezione, la facoltà di liberarsi di un lavoratore pagando, ma mi aspetto che lo faccia da solo. Senza l'accordo del sindacato.
Non del mio, almeno.
E mi aspetto che se ne assuma la responsabilità dinnanzi al Paese.
Per questo me ne vado e penso così di fare la mia parte. Restituendovi la mia tessera. La mia delega.
Non a voi, come persone, ovviamente: a voi va il mio grazie e una bella stretta di mano.
Mi tengo l'amarezza per tutte le cose belle che ho intravisto in questo sindacato e che non raggiungerò mai. Per tutte le cose che avrei potuto fare e che non farò.
Forse, quando mi sarò rialzato, le farò da un'altra parte.
Mi scuso infine per le mie intemperanze, per la mia confusione e per le promesse non mantenute.
Vi auguro buon lavoro."

Rammarico e pregiudizi

Sono ormai abbastanza esperto per non sapere che in molti criticheranno la scelta di pubblicare questa lettera addirittura nel contesto dell'editoriale del segretario generale.
Vi confesso però che la titubanza è durata pochissimo.
Non voglio da queste colonne ribattere, rintuzzare o criticare quanto affermato da questo giovane amico. Esprimo solo un profondo rammarico per la sua scelta di non aderire più alla Cisl in virtù delle esasperazioni mediatiche che rendono il mondo o tutto bianco o tutto nero.
Certo la visione del mondo a venti-trent'anni è diversa, lo so ormai per esperienza, che a cinquanta o a sessanta.
Mi hanno colpito molte cose di questa lettera. La prima è che non è vero che persone giovani non siano attratte dal sindacato, anzi l'idealità è più diffusa di quanto si pensi.
La seconda, al di là del merito sulla riforma del lavoro o della infinita querelle sull'articolo 18, è il punto di osservazione sul sindacato, sul nostro: "la Cisl mi appare oggi come un sindacato di destra"…" Mi appare come un sindacato ricco, con le casse piene di oro (dove?), che però - come una chiesa barocca e controriformista - chiude fuori sui gradini il magro giorno di milioni di persone che non hanno accesso alle sue liturgie negoziali", e ancora, " Ho visto un sindacato sclerotizzato nei cerimoniali di potere interni, una organizzazione feudalizzata, spesso peggiore delle aziende con cui si rapporta. Un sindacato che probabilmente tra dieci o vent'anni sarà un'associazione di pensionati (ho il massimo rispetto per i pensionati, anche se con ogni probabilità non avrò mai una pensione) e di clienti più o meno soddisfatti che comprano i suoi servizi a bassa soglia."
Confesso che toccare con mano una "lettura" del genere, almeno a me, mette profondamente a disagio. La Cisl non è di destra, non è di centro e non è di sinistra. Nell'elenco fatto sopra si è tralasciato Prodi e quando c'era Prodi, o prima con D'Alema, andava bene tutto, anche le liberalizzazioni senza regole che abbiamo

visto; anche il pacchetto Treu, del quale il povero Biagi ha cercato di aggiustare le storture.
Sarebbe bellissimo lavorare 30 ore la settimana a tempo indeterminato e prendendo uno stipendio di cinquemila euro al mese. Tutti siamo d'accordo, ma il mondo, globalizzandosi, è andato da un'altra parte e Cina comunista in testa ci hanno tolto da sotto i piedi tutte le certezze. Finanza, banche e soprattutto una classe politica tra le peggiori della storia d'Italia hanno fatto il resto. Non ne usciamo con la sola idealità, non ne usciamo solo con posizioni radicali salvifiche che ci fanno stare bene con la nostra coscienza e con i nostri ideali ma

che non aiutano una società dove il reddito pro capite è dieci volte quello dei cinesi. Personalmente reputo il governo attuale una sciagura e lo dimostra anche la vertenza nei trasporti per la quale abbiamo fatto già uno sciopero generale. Però questo è il governo oggi in attesa di un rinascimento della politica. Quando la Thatcher utilizzò metodi simili, anche più duri, in Inghilterra le Unions si ruppero l'osso del collo con atteggiamenti molto radicali.

La fatica (scomoda e misconosciuta) del pragmatismo

La Cisl, Bonanni, fa una cosa molto semplice: pragmaticamente si muove per portare a casa il massimo possibile rispetto al

contesto dato e spesso ci riesce, solo che i romantici o i nostalgici lo riconoscono sempre dopo un anno o due. Ricordate le ultime fiammate per la riforma della contrattazione non firmata dalla Cgil, ad esempio? Ora tutti fanno contratti con quelle regole e ora tutti invocano i contenuti del 28 giugno.
Certo la Cisl non ha remore a sostenere una posizione opposta a quella della Fiom …la Cisl non è l'incubatrice di una certa sinistra che sta fuori dal Parlamento. Per questo è di destra? No, cerca solo di dare corpo ai suoi valori fondanti: autonomia, associazionismo, contrattazione.
La Cisl ha mille difetti e commette errori, come tutti in natura, ma la Cisl è il sindacato ideale per chi ha voglia di impegnarsi e non deve portare per forza una tessera di partito in tasca. Vi assicuro che so di cosa parlo.

Un passo della lettera dice:
"Parlo della mia generazione, dei miei amici, della mia ragazza, di tutto un mondo che il sindacato ignora e non difende. Per il quale il sindacato è solo un inutile apparato parassitario o, peggio, un nemico pronto a tradire le ragioni dei lavoratori."
Crediamo invece che le posizioni scomode che la Cisl sta portando avanti da qualche anno siano tese tutte verso il contrario di quanto affermato.
E' proprio per dare cittadinanza a tutti i lavoratori, ai giovani e alle donne che la Cisl ragiona e media per allargare i diritti a tutti. Di sclerotizzata forse c'è una visione del mondo che vuol lasciare tutto intonso nelle fabbriche e in pochi altri posti. E il resto?
Finalmente si comincia a fare qualcosa per far pagare di più il tempo determinato. Vuoi più flessibilità? La paghi di più. Finalmente. Finalmente quello che vale nell'impresa di mille dipendenti vale anche in quella di tre. Finalmente. Non so come finirà questa storia, né come uscirà dal Parlamento definitivamente il provvedimento legislativo ma spero che non si faccia marcia indietro sull'allargamento a tutti della medesima regola di tutela, quale che sia e che si insista nel far pagare di più alle aziende la possibilità di "licenziare", altro che articolo 18, semplicemente non confermando il contratto una volta scaduto il tempo determinato.

L'orgoglio di stare nel mio sindacato!

Chi di voi non ha toccato con mano un caso di questo tipo? Sono milioni in Italia, tutti giovani ed a questi vuole e deve dare risposta il sindacato che sindacato è. Per questi motivi condivido appieno la politica che il mio sindacato porta avanti, nel contesto dato, dove siamo all'assurdo che chi fa stare in piedi il Governo coi suoi voti poi fa l'opposizione televisiva.
Ho un dubbio che mi arrovella da qualche giorno: ma se a Cernobbio ci fosse stato Bonanni e non Camusso, a tavola con Monti, cosa si sarebbe detto? Ve l'immaginate?

Infine:
"Ho visto un sindacato sclerotizzato nei cerimoniali di potere interni, una organizzazione feudalizzata, spesso peggiore delle aziende con cui si rapporta. Un sindacato che probabilmente tra dieci o vent'anni sarà un'associazione di pensionati."

Sono vent'anni che si dice che il sindacato diventerà solo di pensionati. La Cisl, invece, ha aumentato gli iscritti tra gli attivi con le difficoltà di farlo nell'Italia politica impazzita della seconda repubblica agonizzante in attesa della terza.
Questo aspetto è tra quelli che più mi ha colpito. Il nemico della sclerotizzazione o del rischio di burocratizzazione, è quello che combattiamo ogni giorno a casa nostra.
Su questo passaggio sarà incentrata, o meglio ancor di più rinvigorita l'azione interna della Fit Cisl nel 2012 e fino al Congresso del 2013.
Non ringrazierò mai abbastanza chi ha scritto questa lettera, perché la utilizzerò spesso, ad iniziare dai corsi di formazione che, ribadisco il rammarico, ha deciso di lasciare.

La lettera non è andata in un cestino, come avrebbero fatto, pronto a scommettere, in qualche sindacato più "bello". Da noi non funziona così anche perché proprio chi scrive, una volta - e non faceva sindacato ancora - ebbe un moto di ribellione e, dopo aver pensato di restituire la tessera, bussò alla porta per protestare e dimostrare che si poteva fare in un altro modo e meglio. Gli fu data la possibilità di candidarsi alle Rsu, gli fu dato modo di formarsi, di protestare, di proporre , di discutere e di mettersi in gioco.

Qui ho potuto, altrove chissà. Qui si può, per chi non se ne va!

Cisl per il lavoro, i giovani e le tutele sociali

La riforma del mercato del lavoro fornisce risposte convincenti in linea con quelle dei più avanzati paesi europei senza essere piegata alla logica dei mercati finanziari e al ridimensionamento del modello sociale.

E' il risultato di un confronto serrato con il Governo e le organizzazioni imprenditoriali che ha consentito di aggiornare il sistema delle tutele sul lavoro senza ridurre i diritti delle persone. Rispetto alle posizioni di partenza espresse dal Governo e dagli imprenditori, sono state recepite molte delle nostre indicazioni.

Per questo la Cisl sostiene fermamente questa riforma che viene esposta qui di seguito:

1. Più occupazione stabile per i giovani

La riforma favorisce l'occupazione dei giovani e indirizza il mercato del lavoro verso la tutela delle fasce svantaggiate.

Vengono fortemente contrastate le forme di flessibilità "malate" e si introduce il principio che la flessibilità debba avere un costo maggiore dei contratti a tempo indeterminato.

Apprendistato L'apprendistato, recentemente riformato con un accordo di tutte le parti sociali attraverso il Testo Unico (D.lgs. 167/2011), diviene il canale privilegiato di accesso dei giovani al mondo del lavoro. Rispetto a quell'impianto vengono ora definiti una durata minima di sei mesi, una percentuale minima del 50% di apprendisti da stabilizzare a tempo indeterminato per poter di nuovo utilizzare lo strumento, e l'estensione agli apprendisti della nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (ASPI) a tutela della disoccupazione.

Contratto di inserimento Sarà concentrato sulla promozione dell'occupazione dei lavoratori over 50 attraverso la previsione di sgravi contributivi per 12/18 mesi in caso di assunzione con contratto a termine e contratto a tempo indeterminato.

Contratto a tempo determinato Viene incrementato il costo contributivo di questo contratto, al fine di finanziare, anche per i lavoratori a termine, l'Aspi (Assicurazione Sociale per l'Impiego). La maggiorazione contributiva dell'1,4% può essere recuperata in caso di trasformazione a tempo indeterminato. Viene resa più rigida la disciplina del rinnovo dei contratti a termine, tramite l'aumento dell'intervallo temporale tra la scadenza di un contratto e la stipulazione di quello successivo, con una durata massima di 36 mesi presso la stessa azienda (compresi eventuali periodi in somministrazione) e un allungamento dei tempi di impugnazione extragiudiziale dei contratti a termine illegittimi.

Contrasto alle false Partite Iva Viene riconosciuta la sussistenza di una collaborazione a progetto o di un rapporto di lavoro subordinato della collaborazione a partita Iva in caso di durata complessiva di più di sei mesi nell'arco di un anno, il collaboratore ne ricavi più del 75% dei compensi, anche se fatturati con più soggetti, ed essa comporti la fruizione di una postazione di lavoro presso il committente (salvo prova contraria)

Associazione in partecipazione con apporto di lavoro Si limita fortemente il numero degli associati in partecipazione limitando l'associazione in partecipazione con solo apporto di lavoro ai familiari di primo grado e ai coniugi.

Contratto a progetto Si prevede una definizione più stringente del "progetto", che non può consistere in una mera riproposizione dell'oggetto sociale dell'impresa committente. Si presume che la collaborazione sia di carattere subordinato quando l'attività del collaboratore a progetto sia analoga a quella svolta dai dipendenti dell'impresa. Viene impedita la facoltà di introdurre clausole individuali che consentono il recesso del committente, anteriormente alla scadenza del termine, anche in mancanza di una giusta causa. Viene aumentata l'aliquota contributiva di un punto all'anno dal 2013 al 2018, fino ad arrivare alla parificazione al 33% con i contratti di natura subordinata, così da completare il percorso di avvicinamento alle aliquote del lavoro dipendente. Viene rafforzata l'una tantum in caso di disoccupazione.

Lavoro accessorio Si restringe il campo di operatività dell'istituto, si chiarisce il regime orario dei buoni (voucher); si introducono modalità snelle di comunicazione amministrativa dell'inizio dell'attività lavorativa.

Tirocini e stage Sarà realizzato un Accordo Quadro Stato-Regioni che ne indicherà le linee guida di utilizzo rendendoli possibili solo

nei percorsi di studio e non oltre sei mesi dopo il conseguimento del titolo; ne verrà impedita la ripetitività.

RIFORMA DEGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI

2. Conferma ed estensione della cassa integrazione a tutte le imprese con fondi bilaterali di solidarietà.

Allargate le tutele ai contratti flessibili in caso di disoccupazione.

Strumentazione per l'emergenza: mantenimento per il 2012 e 2013 della strumentazione legislativa e normativa legata all'emergenza, in particolare la Cassa integrazione in deroga.

Tutela in caso di disoccupazione: Trasformazione dell'attuale indennità di disoccupazione in Assicurazione Sociale per l'Impiego (ASPI) con gli stessi requisiti di accesso con graduale superamento dell'indennità di mobilità, entro il 2017 come da tabella:

L'ambito di applicazione viene esteso agli apprendisti, ai lavoratori dello spettacolo e ai lavoratori delle Amministrazioni pubbliche con contratto a tempo determinato. L'ASpI avrà una durata di dodici mesi fino ai 54 anni e di diciotto mesi da 55 anni, secondo la seguente progressione:

L'importo del trattamento sarà pari al 75% per la parte di retribuzione fino a 1.150 euro più il 25% per la parte di retribuzione superiore a 1.150 € , fino ad un massimale di 1.119 €.

Centro Nord	2013	2014	2015	2016	2017
Fino a 39 anni	12	12	12	ASpI (12)	ASpI (12)
da 40 a 49 anni	24	24	18	ASpI (12)	ASpI (12)
da 50 a 54 anni	36	30	24	18	Aspl (12)
55 e oltre	36	30	24	ASpI (18)	Aspl (18)

Sud	2013	2014	2015	2016	2017
Fino a 39 anni	24	18	12	ASpI (12)	ASpI (12)
da 40 a 49 anni	36	30	24	18	ASpI (12)
da 50 a 54 anni	48	42	36	24	Aspl (12)
55 e oltre	48	42	36	24	Aspl (18)

L'aliquota contributiva a carico dei datori di lavoro sarà pari a 1,3% per i lavoratori a tempo indeterminato, con una aliquota aggiuntiva dell' 1,4% per i lavoratori non a tempo indeterminato, che verrà restituita in caso di trasformazione in contratto a tempo indeterminato.

Il valore della nuova ASPI sarà più elevato dell'attuale indennità di disoccupazione.

Gli aumenti più significativi per i redditi più bassi decorrono dal 1.1.2013.

L'ASPI sostituirà anche l'attuale indennità di disoccupazione a requisiti ridotti.

Previsto un contributo di licenziamento da versare all'Inps (solo per rapporti a tempo indeterminato), pari a 0,5 mensilità di indennità per ogni 12 mensilità di anzianità aziendale negli ultimi 3 anni (compresi i periodi di lavoro a termine). L'ASPI spetterà con durata e importo ridotto, anche a lavoratori con contratti brevi e flessibili, purchè possano far valere almeno 13 settimane di contribuzione negli ultimi 12 mesi (mobili), con un forte ampliamento rispetto agli attuali beneficiari ed erogazione immediata.

Fondo per i lavoratori anziani: sarà creato a partire dal 2016 con le risorse dell'indennità di mobilità un fondo destinato al sostegno al reddito per i lavoratori anziani in caso di licenziamento,

	2013	2014	2015	2016
Fino a 50 anni	8	8	10	A regime (12)
50-54 anni	12	12	12	A regime (12)
55 e oltre	12	14	16	A regime (18)

ovvero ad integrare la durata dell'ASPI sempre nell'ultimo scaglione di età dei lavoratori. In questo modo la minor copertura causata dal superamento dell'indennità di mobilità sarà compensata in particolare per l'area dei lavoratori anziani, oggettiva-

mente i più difficili da reimpiegare, che la recente riforma pensionistica ha penalizzato.

Fondi per la gestione degli esuberi: verranno confermati e modificati secondo le nuove indennità gli attuali fondi previsti contrattualmente in diversi settori (credito, assicurazioni, trasporto aereo, ecc.).

Cassa integrazione: Per gli ammortizzatori sociali in costanza di rapporto di lavoro vengono mantenute la Cig ordinaria e i Contratti di solidarietà nell'attuale assetto, la Cig Straordinaria per ristrutturazione e crisi aziendale con l'eliminazione della cessazione di attività solo in concomitanza di procedura concorsuale. Per i settori non coperti da Cassa Integrazione si introduce l'obbligo di costituzione di Fondi Bilaterali di Solidarietà, finanziati con contribuzione a carico del datore di lavoro, per tutti i settori ed anche per le piccole imprese, attraverso accordi tra le parti sociali. I fondi Bilaterali finanzieranno trattamenti di integrazione salariale per i casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa dovuti a causali previste dalla normativa in materia di integrazione salariale ordinaria o straordinaria. Saranno istituiti con decreto interministeriale sulla base di accordi collettivi stipulati dalle organizzazioni maggiormente rappresentative ed avranno validità erga omnes. Per i settori per i quali non verranno stipulati accordi collettivi volti all'attivazione del fondo di solidarietà viene istituito, con decreto interministeriale, un fondo di solidarietà residuale, con prestazione pari all'integrazione salariale e alla contribuzione a carico del datore di lavoro.Immigrati : la perdita del posto di lavoro non comporta la revoca del permesso di soggiorno del lavoratore extracomunitario e dei suoi famigliari, ma si prolungherà nel periodo di iscrizione allle liste di collocamento e dell'utilizzo della prestazione per la disoccupazione.

Politiche attive: E' previsto il rafforzamento delle politiche attive su tre basi:

a) attivazione dei soggetti percettori di ammortizzatori sociali,

b) formazione professionale per i giovani e formazione continua,

c) valorizzazione della ricollocazione con la stessa collaborazione con le Agenzie Private del Lavoro.

Sarà rafforzata la governance del sistema attraverso un secondo quadro tra Stato Regioni e Parti Sociali, l'informatizzazione del sistema, una sede unica nel territorio per i servizi all'impiego e l'INPS, una Agenzia compartecipata tra Stato e Regioni.

Maggiore Inclusione delle donne nella vita economica

Legge per il contrasto alle dimissioni in bianco: le dimissioni della lavoratrice madre entro i tre anni di età del figlio dovranno essere oggetto di comunicazione amministrativa e controfirmate in un secondo momento dalla lavoratrice.

Congedo di paternità: verrà istituito un periodo di tre giorni di congedo obbligatorio di paternità.

Conciliazione vita-lavoro: introduzione di voucher per i servizi di baby-sitting in alternativa al periodo facoltativo di maternità

Attuazione diritto al lavoro dei disabili

Al fine di favorire maggiore inserimento ed integrazione nel mondo del lavoro dei disabili verrà ampliato il campo di applicazione della legge 68 sulle modalità di calcolo per la riserva di quote di assunzione, sul contrasto all'abuso dell'istituto degli esoneri da parte dei datori di lavoro, con più incisivi controlli dell'Ispettorato del lavoro sul rispetto delle norme.

Norme sui licenziamenti individuali e art.18

La trattativa ha consentito un forte avanzamento rispetto alla iniziale volontà del Governo e delle associazioni imprenditoriali di intervenire pesantemente sull'art.18.

La soluzione individuata tiene conto della ferma richiesta del Sindacato Confederale di salvaguardare la funzione originaria dell'art. 18 di tutelare il lavoratore dalle discriminazioni, abusi e arbitrii da parte delle aziende.

Tale soluzione è basata su una diversa modulazione delle sanzioni rispetto alle diverse causali di licenziamento individuale.

LICENZIAMENTI PER MOTIVI DISCRIMINATORI

Prevedono sempre il reintegro del lavoratore indipendentemente dalla motivazione adottata e dalla dimensione dell'impresa.

LICENZIAMENTI PER MOTIVI DISCIPLINARI

Quando il giudice accerta la mancanza di giusta causa del licenziamento possono verificarsi due situazioni:

a) in via principale il giudice condanna il datore di lavoro alla reintegrazione del lavoratore, quando il fatto contestato al lavoratore non sia stato commesso oppure si riferisca a licenziamenti per motivazioni punibili con sanzioni inferiori, in base ai contratti collettivi di lavoro.

b) In via secondaria, per le altre ipotesi il giudice condanna il datore di lavoro ad un indennizzo da 15 a 27 mensilità quando accerta l'inesistenza dei motivi addotti dal datore di lavoro e quindi la mancanza di giusta causa e giustificato motivo soggettivo.

LICENZIAMENTI PER MOTIVI ECONOMICI

Motivati da ragioni inerenti all'attività produttiva e all'organizzazione del lavoro e al regolare funzionamento di essa.

E' obbligatoria una procedura sindacale, preventiva al licenziamento, di conciliazione da esperire tra datore di lavoro, lavoratore e organizzazioni sindacali presso la Direzione Provinciale del Lavoro sui motivi del licenziamento e per le misure a favore del lavoratore (ammortizzatori sociali- risorse per la ricollocazione). Si tratta di una novità che offre al lavoratore tramite il sindacato una maggiore opportunità di tutela preventiva al licenziamento, oggi non prevista.

Se non si raggiunge la conciliazione e avviene il licenziamento, se il giudice accerta l'inesistenza del giustificato motivo oggettivo, condanna il datore di lavoro a indennizzare il lavoratore da 15 a 27 mensilità, a seconda dell'anzianità del lavoratore.

Su forte istanza della Cisl nel testo del disegno di legge è stato positivamente chiarito che debbono essere evitati ricorsi strumentali ai licenziamenti economici che dissimulino altre motivazioni di natura discriminatoria o disciplinare.In questi casi il lavoratore avrà facoltà di provare in giudizio che il licenziamento è stato determinato da ragioni discriminatorie o disciplinari e il giudice applica la relativa tutela, cioè in larghissima parte il reintegro.

Viene introdotto il rito processuale veloce specificatamente dedicato per le controversie in materia di lavoro

Contrariamente a quanto viene propagandato con intenti allarmistici da quanti minacciano con faciloneria un'esplosione di licenziamenti, l'art. 18, con le modifiche previste, continuerà a mantenere un forte livello di tutela per i lavoratori in caso di licenziamento e a svolgere in modo adeguato la funzione di deterrente nei confronti delle volontà di discriminazioni e di abusi che dovessero verificarsi nei luoghi di lavoro.

La Cisl, valutando positivamente la decisione del Governo di presentare un Disegno di legge permettendo così al Parlamento un adeguato spazio di discussione, vigilerà con grande attenzione sulla stesura delle nuove norme in materia da parte del Governo ed auspica che il Parlamento sappia valorizzare i risultati raggiunti nel confronto tra le parti sociali e trovare sintesi condivise per possibili miglioramenti.

LA CISL HA TRATTATO CON GOVERNO E IMPRENDITORI PER IMPEDIRE SOLUZIONI NEGATIVE PER I LAVORATORI.

LA CISL SI ASSUME RESPONSABILITA' DI SCELTE PER IL LAVORO DEI GIOVANI E PER ALLARGARE LE TUTELE SOCIALI.

LA CISL SI IMPEGNERA' AFFINCHE' GOVERNO E PARLAMENTO DIANO POSITIVA ATTUAZIONE CON I POSSIBILI MIGLIORAMENTI ALLA RIFORMA.

Gaetano Riccio

Trasporto Ferroviario

Giusta concorrenza, contratti certi e niente scherzi

Il mondo del trasporto ferroviario sta vivendo un periodo di grande attenzione e di interesse mediatico, soprattutto in riferimento al prossimo avvio del servizio da parte di Ntv. Quello della concorrenza sul segmento dell'alta velocità è sicuramente un fatto di grande rilevanza ed unico in Europa in quanto in nessun altro paese del vecchio continente sono presenti due vettori che si fronteggiano su questo tipo di mercato.

Nel nostro paese, la concorrenza è già presente da diversi anni nel settore delle merci e sarà presente sempre di più anche nel settore del traporto locale e regionale. Di questo come sindacato siamo da sempre ben consapevoli ed abbiamo sempre auspicato una sana competizione tra le aziende che partisse però da un punto fermo: la garanzia di regole per il lavoro valide per tutti, in modo che la concorrenza si determinasse sul piano della qualità, sul piano degli investimenti e della tecnologia e non sulla pelle dei lavoratori con l'abbattimento delle retribuzioni e delle normative di lavoro.

Per questo motivo avevamo visto con favore, con la manovra di ferragosto, tra gli obblighi delle imprese ferroviarie, l'applicazione di uno dei contratti nazionali di riferimento. Purtroppo, tra le novità intervenute con l'approvazione al Senato della nuova formulazione del decreto sulle liberalizzazioni, vi è la soppressione di questo obbligo, sostituito da un generico riferimento alla " regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale". Con questa nuova formulazione, se non meglio chiarita, si potrà generare tanta confusione in quanto non è definito né il settore di riferimento contrattuale, in teoria potrebbe applicarsi anche il contratto del commercio, né il livello della rappresentanza in quanto l'unico vincolo è che sia "tra le più rappresentative a livello nazionale", quindi anche un accordo aziendale fatto da sigle rappresentative a livello nazionale ha la stessa validità.

La nuova formulazione dell' articolo 36, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003, dopo le modifiche del maxi emendamento, risulta essere così: " Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di: a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari; b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie" con l'aggiunta della lettera b-bis):"regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale". Auspichiamo che, nel passaggio del decreto alla Camera, vengano meglio specificati gli aspetti che abbiamo evidenziato.

Rinnovo contrattuale e ripresa del confronto in Trenord

Sul versante del rinnovo contrattuale non vi sono stati ulteriori incontri con le associazioni datoriali e siamo fermi alle riunioni di fine febbraio in attesa di una ripresa del confronto. In quella sede abbiamo ribadito le nostre posizioni rispetto all'orario di lavoro ed ai limiti delle prestazioni per sezione specifica così come ampiamente riportato nel numero di marzo de "La Voce dei Trasporti".

E' ripreso, invece, il confronto sull'armonizzazione contrattuale in Trenord con la sottoscrizione tra le segreterie nazionali e la società Trenord di un accordo di programma in cui si sono definiti dei punti fermi rispetto alla definizione di una normativa di lavoro unica per tutto il personale. Nello stesso accordo è stato ribadito il principio della confluenza nel Contratto della Mobilità assumendo tutti i punti definiti dallo stesso e di applicare il vigente Ccnl delle Attività Ferroviarie per tutti gli altri punti non disciplinati dal Ccnl della Mobilità.

In particolare, per definire una normativa di lavoro unica per tutto il personale che sia più attinente alla realtà produttiva di Trenord, abbiamo concordato di regolamentare attraverso la contrattazione di secondo livello alcuni adeguamenti dell'orario di lavoro e dei connessi aspetti retributivi, facendo riferimento anche a quanto previsto dall'accordo interconfederale del 28 giugno 2011. Allo stesso modo, abbiamo deciso di definire nel transitorio un sistema di classificazione che metta assieme le due realtà rappresentate dai lavoratori rivenienti dal Contratto degli autoferrotranvieri e dal Ccnl delle Attività Ferroviarie per favorire un'integrazione operativa a livello aziendale fino al rinnovo del Ccnl delle Attività Ferroviarie.

Il confronto prevede un calendario serrato di incontri con modalità no-stop con l'obiettivo di arrivare all'accordo entro la fine di marzo.

La società Trenord nella sintesi illustrativa della propria proposta ha delineato alcuni interessanti aspetti relativi al welfare aziendale, mentre abbiamo notato alcuni arretramenti sull'orario di lavoro rispetto alla proposta in discussione a metà novembre.

Abbiamo sempre guardato con grande attenzione all'armonizzazione contrattuale in Trenord, in quanto riteniamo che essa debba essere il riferimento per la sezione specifica del trasporto regionale del Ccnl delle Attività Ferroviarie ed abbiamo sempre avuto una certa coerenza tra le nostre proposte al tavolo presente in Lombardia rispetto a quello di livello nazionale. Per questo motivo, auspichiamo che nel corso degli approfondimenti previsti nelle prossime settimane, Trenord metta sul tavolo proposte concrete che tengano conto dell'enorme lavoro fatto in quest'anno e che ci diano la possibilità di definire l'accordo aziendale in breve tempo.

Un fulmine a ciel sereno sui pensionamenti

Un fulmine a ciel sereno per la nostra categoria è stata la recente circolare Inps che ha chiarito che, ai sensi del comma 18 dell'articolo 24 del D.L. 201 del 2011, le nuove disposizioni di legge relative all'accesso alla pensione si applicano anche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale dei ferrovieri e non solo a quelli già iscritti all'Assicurazione Generale Obbligatoria dal 1 aprile 2000.

"Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2012 (è il testo della circolare), i precedenti limiti di età previsti per l'accesso alla pensione di vecchiaia, differenziati in relazione all'attività svolta (58, 60 o 62 per il personale "viaggiante" e di "macchina"; 65 o 66 per il restante personale), sono sostituiti dal requisito anagrafico unico di 66 anni per gli uomini e di 62 anni per le donne con la graduale elevazione fino a 66 anni (art. 24, comma 6). I predetti nuovi requisiti devono essere adeguati agli incrementi della speranza di vita previsti dal 2013 per la generalità dei lavoratori".

E' inutile ricordare agli addetti ai lavori che le ragioni dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia di questi lavoratori derivano dalla gravosità delle condizioni in cui si espletano le mansioni, con orari e turni non cadenzati nel corso dell'intero anno. Va, altresì, evidenziato che questi lavoratori, operando in attività strettamente legate alla sicurezza del trasporto ferroviario, sono sottoposti a rigidi controlli sanitari per verificare la loro integrità ed efficienza psico-fisica con frequenza che si intensifica con l'avanzare dell'età, per cui l'innalzamento dell'età pensionabile appare inevitabilmente destinato ad incrementare i casi di inidoneità fisica allo svolgimento delle mansioni proprie.

Proprio in riferimento a questi aspetti legati all'idoneità fisica, oltre ad ipotizzare un "Avviso Comune" da fare con le associazioni datoriali, abbiamo scritto al Ministro del Lavoro ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti chiedendo di riconsiderare la particolare situazione nell'ambito del Regolamento Attuativo da emanare entro il 30 giugno p.v. per le categorie di lavoratori ai quali attualmente si applicano discipline specifiche di accesso alla quiescenza.

In particolare, abbiamo chiesto che questi lavoratori siano quantomeno ammessi al processo di graduale innalzamento dei requisiti di pensionamento, fino al conseguimento dei requisiti più favorevoli per il pensionamento di vecchiaia previsti per i lavoratori addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, di cui alla legge 4 novembre 2010 e al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67 e, in ultimo, dal comma. 17 del citato art. 24 della legge 214/2011.

Francamente e senza tema di smentita, possiamo affermare che in questo caso si sia calcata un po' troppo la mano ed auspichiamo che la reale portata di questo provvedimento, riportato al punto 11.4 della circolare Inps, sia sfuggito ai tecnici dei Ministeri interessati perché aumentare da un giorno all'altro l'età pensionabile da 58 a 66 anni a lavoratori che svolgono la propria prestazione lavorativa in condizioni davvero molto particolari ci sembra assurdo.

Ci viene in mente la recente battuta di uno dei candidati alla presidenza di Confindustria che a 70 anni si diceva pronto a guidare un treno e a tal proposito affermiamo che un conto è dirlo per scherzo, altro è farlo quotidianamente con turni massacranti e a tutte le ore del giorno e della notte.

Bruno Mancinelli

Attività ferroviarie

Un ventaglio vertenziale troppo esteso

Nel complesso panorama delle vicende relative al lavoro che il nostro Paese sta attraversando, rimane tra le priorità dell' agenda sindacale, la difficile vertenza degli appalti ferroviari. Un vertenza complicata, appunto, per cui è stato necessario dichiarare una ulteriore azione di sciopero nazionale di 24 ore, che rappresenta il quinto sciopero relativo alla medesima vertenza avviata con la prima dichiarazione di sciopero indetta il 26 maggio per l' 8 giugno dello scorso anno.

Purtroppo, dobbiamo rilevare che la vertenza non solo non si sta avviando verso una direzione risolutiva, ma addirittura si è oltremodo complicata sia per le note vicende relative all'accompagnamento notte, sia per il continuo permanere di atteggiamenti elusivi dal parte del committente, e cioè di tutte le società del Gruppo Fsi, anche in tutto il resto del settore, dalle pulizie alla ristorazione a bordo treno. Ma vediamo di riassumere le tappe salienti che hanno determinato l'avvio di questa difficile e complessa vertenza nazionale.

Tutto nasce dal mancato rispetto delle procedure di cambio di appalto da parte di Trenitalia, la quale in totale contrasto rispetto alle medesime procedure svoltesi per la cosiddetta fase di Gara 1, ovvero quella relative alle prime aggiudicazioni dopo l' effettuazione delle gare, praticamente si defila e non partecipa più ai cambi d'appalto. Non solo, ma di fatto Trenitalia disattende l'applicazione dell' accordo nazionale del 05 agosto 2009, attraverso il quale si garantiva di fatto una continuità dei livelli occupazionali e quindi la clausola sociale, anche a fronte di eventuali diminuzioni delle attività messe a gara, che poi venivano praticamente compensate per garantire la tutela dei livelli occupazionali. Ad aggravare poi tale situazione, vi è stata la indeterminatezza nei bandi di gara che ha generato equivoci interpretativi sul tipo di contratto da applicare e questo in particolar modo in relazione ai bandi emessi dalla Società Ferservizi, per cui soprattutto nell'ambito dei ferrotel vi sono state e vi sono tuttora difficoltà di avvio e di gestione notevoli. Infine, ma non per importanza, vi è la questione posta il 25 maggio 2011 presso la sede del Ministero del Lavoro, relativa alla messa in discussione dell' ambito di applicazione del Ccnl delle Attività Ferroviarie, per le attività relative agli appalti ferroviari, che secondo la tesi di Federtrasporto, in rappresentanza del Gruppo Fsi, non poteva più essere quella contenuta nel contratto medesimo e vigente.

E' evidente che come Fit-Cisl, unitamente a tutti gli altri sindacati presenti, abbiamo rigettatto immediatamente al mittente l' assurda e alquanto pretestuosa affermazione del rappresentante di Federtrasporto, e di conseguenza la conclusione di quell' importante incontro è stato un formale disaccordo in una sede autorevole quale quella ministeriale. Da quella circostanza non solo i vertici del Gruppo FSI, non hanno più chiarito questo delicato quanto fondamentale elemento che per il noi della Fit Cisl, unitamente a tutto il sindacato rimane imprescindibile, ma addirittura le società del Gruppo hanno continuato ad emettere bandi equivoci, che non contenevano sia la clausola sociale, sia un chiaro ed evidente riferimento rispetto al contratto da applicare e cioè il Ccnl delle Attività Ferroviarie, integrato dal protocollo d'intesa Ccnl Mobilità del 30 aprile 2009.

Rinnovo Ccnl delle Attività Ferroviarie

Sul tema dell' applicazione contrattuale è opportuno sottolineare che,in questi ultimi mesi, la trattativa sul rinnovo del Ccnl delle Attività Ferroviarie, con il precedente Governo presso la sede del Ministero dei Trasporti, poi proseguita nella sede del Gruppo FSI, alla presenta di Federtrasporto, ha visto i rappresentanti di Ancp,

esprimere forti perplessità rispetto ad alcuni contenuti delle proposte in discussione, fino all' affermare che se non vi fosse una cosiddetta "sezione speciale" per le aziende degli appalti ferroviari, si sarebbero astenuti dal proseguire il confronto, come poi è effettivamente avvenuto.

Nell' ultimo incontro per il rinnovo contrattuale (29 febbraio), presso la sede di Piazza della Croce Rossa, si sono riaffrontate anche le questioni relative al settore degli appalti ferroviari ed il rappresentante di Ancp, che partecipava nuovamente al tavolo, ha ribadito la necessità di ulteriori flessibilità, da attuare attraverso una "sezione specifica" non ben definita da inserire nel contratto. In tale occasione, come Fit Cisl, unitamente ad altri sindacati, abbiamo ribadito con forza che per le questioni generali non può che esservi un unico contratto, senza rinvii a "sezioni specifiche" e che comunque rimane prioritario riaffermare in modo inequivocabile che per gli appalti è necessario definire nel contratto una procedura di cambio di appalto condivisa che garantisca oltre all'applicazione del Ccnl delle Attività Ferroviarie, anche la clausola sociale, per la tutela dei livelli occupazionali: tutto il resto dovrà essere valutato successivamente.

Per tornare ad altre questioni scottanti che sono costanti in questa difficile vertenza, dobbiamo sottolineare con forza il permanere di gravi e ripetuti ritardi delle aziende nel pagamento delle retribuzioni correnti, per non parlare poi di tutte le pendenze economiche pregresse che per essere essere saldate ai lavoratori devono purtroppo prevalentemente attraversare lunghi iter giudiziari. Anche in questi casi l' intervento della committenza potrebbe avere un forte ruolo di accelerazione in positivo per tutti questi aspetti economici che riguardano una gran parte dei lavoratori degli appalti ferroviari, in quanto al di fuori dei noti obblighi previsti dalla legislazione in materia, accordi specifici e stringenti tra le parti, cioè Gruppo FSI, aziende in appalto e Sindacato, possono dare una forte spinta risolutiva alla risoluzione di tali questioni, sempre più al di fuori delle aule giudiziarie.

Un altro degli aspetti preoccupanti presenti in questa vertenza e che rischia di avere risvolti molto pesanti sull'occupazione, anche alla luce della nuova riforma del lavoro, è quello relativo al consistente utilizzo degli ammortizzatori sociali, che il più delle volte hanno l'effetto di tamponare problemi di incongruenze presenti negli appalti affidati, scaricando sul lavoro difficoltà non risolte a monte tra assegnatario e committente, e di cui abbiamo già fatto riferimento in precedenza (vedi non chiarezza di applicazione contrattuale come nel caso più evidente dei bandi di Ferservizi).

Emergenza-accompagnamento notte

In ultimo, ma non per importanza anzi con la massima attenzione e priorità nell' impegno tra le emergenze dei trasporti, vi è la vicenda dell' accompagnamento notte. In questo delicatissimo aspetto si intrecciano oltre alle questioni già citate, la drammatica situazione di centinaia di lavoratori che sono ancora licenziati dal mese di dicembre e che ricomprendono anche gli addetti alla manutenzione delle carrozze dei treni notte (Società RSI Italia spa), per i quali in questi ultimi mesi, anche grazie alla forte pressione mediatica organizzata dagli stessi lavoratori, insieme al costante impegno di tutto il sindacato a tutti i livelli, si sono avviati una serie di tavoli regionali con tutti gli attori in campo. Pur valutando positivamente gli avanzamenti di questi tavoli regionali specifici, che cercano di mettere in sinergia tutti le forze in campo per trovare soluzioni occupazionali anche oltre l'ambito degli appalti ferroviari, restiamo convinti che si debba aprire un tavolo nazionale, magari come quello già avviato presso il Ministero dei Trasporti e alla presenza anche del Ministero del Lavoro, che possa definire oltre alle soluzioni occupazionali, anche la certezza di risorse da assegnare a questo settore particolare che deve far parte integrante del cosiddetto servizio universale ferroviario.

Recentemente anche un altro settore sta vivendo riduzioni di attività e quindi conseguente crisi con al momento ricorso agli ammortizzatori sociali e cioè quello della ristorazione a bordo treno: ci auguriamo che almeno in questo caso il Gruppo FSI voglia affrontare un serio confronto preventivo prima della stesura del prossimo bando di gara.

Tutta questa complessa situazione a cui ribadiamo i lavoratori hanno confermato di voler dare una svolta attraverso le alte adesioni alla quinta azione di sciopero di 24 ore del 18 e 19 marzo, non può più essere tollerata non solo dal sindacato che è in prima linea in tutte le emergenze ormai quotidiane, ma nemmeno dalle Istituzioni preposte nazionali e regionali, e quindi faremo tutto quello che è nelle nostre facoltà per far risalire una china pericolosa ad un settore che con tutti i suoi addetti merita nuove prospettive di serenità dopo una lunga vertenza che deve responsabilmente avviarsi in una fase di condivisa e ricostruita stabilità per il prossimo futuro.

Massimo Malvisi

Rete ferroviaria, Rfi, e la moda del "dialogo sociale"

No al declassamento delle relazioni industriali

Le relazioni Industriali sono il principale problema, ma non l'unico, del Gruppo Fs, o per meglio di Ferrovie dello Stato Italiane (FSI). Un aspetto che è stato ben evidenziato nell'ambito della tre giorni seminariale dell'ottobre 2010 a Chianciano Terme organizzata dal nostro sindacato. Ma da allora non risultano consistenti passi in avanti. Complice in questo anche il clima politico-economico presente attualmente nel Paese Italia, che si ripercuote negativamente sull'intera galassia delle società di Fsi. Conseguentemente Rfi presenta analoghe criticità sul versante delle relazioni industriali. Riprova di ciò sono i due incontri effettuati con Rfi rispettivamente il 12 marzo per il settore Manovra ed il 27 marzo per il settore Circolazione. In sostanza, per quanto riguarda la tematica delle relazioni Industriali, vi è la riproposizione di un modello improntato al dialogo sociale, in cui al sindacato è preclusa la possibilità di potersi confrontare sulle scelte societarie. In conseguenza di ciò appare altamente marginale il ruolo che deriva da questa visione ristretta che, come sindacato ed in particolare come Fit-Cisl, non possiamo assolutamente accettare.

Il nostro sindacato, anche nel recente passato, non ha avuto paura di impegnarsi nella costruzione di accordi importanti e per certi versi epocali come quelli del 15 maggio 2009 oppure del 17 novembre 2010. Sostanzialmente non ha avuto remora alcuna a metterci la faccia ed in virtù di ciò non può accettare di essere relegato a semplice certificatore di esuberi. Qui non si tratta di difendere esclusivamente lo stato attuale, si tratta di poter avere un confronto vero per entrare nel merito delle questioni.
Sulle questioni di carattere industriale di Rfi è necessario focalizzare l'attenzione per evidenziare alcuni aspetti. Il contesto politico ed economico in Italia e non solo, è radicalmente cambiato. Questo comporta che sono state fatte delle scelte politiche che incidono negativamente sul conto economico di Rfi. Si tratta della continua riduzione dei trasferimento da parte dello Stato, operata dai diversi governi, sul capitolo del Contratto di programma, sia lato del potenziamento e della manutenzione straordinaria sia su quello del mantenimento in essere della rete infrastrutturale tramite la manutenzione ordinaria. A ciò si aggiungano i cali da traffico ferroviario: nella sostanza vi è una graduale riduzione delle tracce vendute. Riduzione che deriva da scelte di politica industriale ed economica, come quelle dei tagli al servizio universale, della riduzione dei servizi Inter City, della contrazione dei treni merci, ecc. Inoltre, le scelte politiche hanno determinato che, in nome della libera concorrenza, si sia dato corso alle gare per l'assegnazione del trasporto ferroviario nelle varie regioni, superando gli attuali Contratti di servizio che prevedevano un periodo di 6+6 anni. Cosa questa che permetteva un un respiro più ampio per gli investimenti in materiale rotabile. Infine vi sono due ulteriori aspetti da tenere in considerazione. Uno riguarda la contrazione dei passeggeri nel segmento Av, frutto anche di certe scelte commerciali oltreché della crisi economica che attanaglia l'Italia e non solo. L'altro che riguarda il prossimo avvio al servizio commerciale di Nuovo trasporto viaggiatori, che presumibilmente eroderà quote di traffico a Trenitalia. Tutto questo in mancanza di una politica dei trasporti, mai portata avanti dai vari governi, che punti ad un riequilibrio delle diverse modalità, tramite strumenti quali la contabilizzazione dei costi esterni e modelli di incentivazione a favore delle tipologie meno impattanti sull'ambiente.
La realtà rappresentata da Rfi nelle due riunioni di marzo, dunque, parte dalle considerazioni di carattere prettamente economico per addivenire ad una contrazione dei costi del "processo circolazione", agendo sulla leva del costo del lavoro. In relazione a ciò sono stati proposti modelli che prevedono un percorso di completa autoproduzione entro la fine del 2012, come contenuto nel Prospetto Informativo della Rete, per quanto riguarda la Manovra, con una serie di interventi che prevedono percorsi di riqualificazione professionale, mobilità professionale e geografica, nonché utilizzazione degli esodi volontari e l'attivazione del "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del gruppo Fs". In relazione a ciò occorre fare due precisazioni: una riguarda l'interpretazione comunemente attualizzata del Fondo, che non è un mero accompagnamento a pensione, ma un meccanismo articolato, come riporta la sua dizione per esteso, che offre diverse opportunità per riqualificare il personale e per facilitare un eventuale turn-over. Tutto questo da attuare alla fine di uno specifico percorso condiviso, tra Rfi ed il sindacato, prima di carattere nazionale e poi a livello territoriale, di analisi e valutazione, dell'organizzazione del lavoro che viene rivista in funzione di specifiche situazioni di cali conclamati di produzione o dell'introduzione di tecnologia.
Altro aspetto riguarda le procedure di attivazione. Nell'accordo del 17 novembre 2010 sono stati ben definiti i destinatari degli strumenti del Fondo, e cioè il personale totalmente inidoneo, quello appartenente al settore delle attività tecnico-

amministrative e quello che operava nella Divisione Cargo in relazione all'Accordo nazionale di riorganizzazione della stessa Divisione ; e di conseguenza sulla base degli specifici progetti territoriali. In considerazione di questo è piuttosto fuorviante il fatto che Rfi ritenga espletata la fase di livello nazionale ed intenda avvalersi di progetti territoriali.
Per quanto riguarda il settore Circolazione le azioni proposte si riassumono sostanzialmente nel proseguimento dell'accentramento dei Dco territoriali, nella declassificazione delle stazioni ed in una accentuato impresenziamento delle stesse, oltre che nell'intervenire sulla organizzazione del lavoro delle Sale dei Centri operativi esercizio rete, e nella rivisitazione dei reparti territoriali Movimento e della loro composizione. In poche parole viene ridisegnato l'attuale reticolo infrastrutturale, senza che vi sia la possibilità di potersi confrontare sul merito delle questioni, perché Rfi ha ribadito la volontà di voler andare avanti, per poter raggiungere gli obiettivi che si sono prefissati.
Come Fit Cisl siamo disponibili ad un confronto vero che parta dal rispristino delle corrette relazioni industriali, con tutte le questioni sopra riportate. Ciò affinchè si possa avviare un percorso in cui si parli di tutti gli aspetti, anche dei costi unitari, quelli che compongono la singola traccia, della quantificazione ed incidenza delle crescenti esternalizzazioni, della verifica delle opportunità date da alcune internalizzazioni di lavoro pregiato, degli sprechi. Azioni che, se coordinate, potrebbero liberare risorse per fare investimenti in tecnologia e per assumere personale, quanto mai necessario anche in una prospettiva di presa in carico di pezzi sempre più consistenti di manutenzione pregiata, come per esempio quella che riguarda le tratte Alta Velocità ed i sistemi tecnologici avanzati, anche per liberarsi, dal vincolo delle ditte costruttrici di tale tecnologia.
In Rfi non manca certo la tradizione né le capacità in tal senso, come non manca il senso di abnegazione, come i fatti post incendio di Tiburtina hanno ben evidenziato. Infine, volendo agire sulla leva della produttività, perché Rfi e Fsi, hanno chiuso in un cassetto e non vogliono utilizzare l'accordo del 17 novembre del 2010 sul nuovo premio di risultato? Se correttamente utilizzato, non tradendo lo spirito e le motivazioni per cui è nato, tale strumento fornirebbe ulteriore carburante utile in una logica di costante miglioramento.

Per tutto ciò, come Fit Cisl ribadiamo la disponibilità a "metterci la faccia " per poter dare vita ad un percorso di contrattazione certo, reale. Ma a condizione che non vi sia preclusione alcuna ad affrontare tutti i temi.

Il "sistema IVU" non funziona

Lavoratori e pendolari pagano le conseguenze

Continua disastrosamente a non funzionare. Parliamo del "sistema IVU", un marchingegno informatico per la pianificazione dei turni del personale di condotta (PdC) e del personale di bordo (PdB) per i treni del servizio regionale e passeggeri N/I. Obiettivo rimasto sulla carta: la "ottimizzazione" di un servizio che coinvolge 20mila lavoratori addetti. L'applicazione del sistema a nuove regioni, che fino ad ora non erano state coinvolte (Piemonte, Liguria, Friuli Venezia Giulia), sta provocando notevoli disagi. Il sistema infatti non ha risolto i malfunzionamenti che il sindacato ha ripetutamente denunciato facendo emergere, così, tutti i suoi limiti. La produzione viene collocata senza criterio sui vari impianti, producendo incomprensibili situazioni di carenze ed esuberi, obbligando i lavoratori a trasferte e straordinari e la Società ad inutili sprechi di risorse. L'azienda continua a presentare report di riepilogo che non contengono un'indicazione attendibile dei fabbisogni, sottostimando le necessità di personale, producendo così pericolose carenze in gestione e assurde soppressioni dei treni. La lentezza nell'elaborazione dei dati e il ritardo nella consegna dei materiali necessari non permette, in molti casi, il confronto sindacale nei tempi utili a proporre i necessari riequilibri, esautorando

Trasporto pubblico locale
Bene gli annunci. Ma i fatti?

È apprezzabile che finalmente si ricominci a parlare di nuovo materiale rotabile e quindi di nuovi treni per il trasporto regionale. Siamo un po' delusi, però, perché avevamo capito, in passato, che l'investimento sarebbe stato più consistente. Così il segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano ha commentato l'annuncio, da parte dell'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Mauro Moretti, di un investimento da 1,25 miliardi per nuovi treni pendolari.

Siamo colpiti dalle dichiarazioni del ministro Passera quando dice che "il Governo punta sulle ferrovie e sul trasporto pubblico locale. Dagli atti del Parlamento si direbbe il contrario e dalla situazione delle aziende del trasporto pubblico locale sembrerebbe proprio di no», ha poi aggiunto il leader della Federazione trasporti della Cisl in risposta alle dichiarazioni del Ministro dei Trasporti e dello Sviluppo economico Corrado Passera. Siamo d'accordo con questa sua posizione generale – egli ha sottolineato- ma ribadiamo, e per la centesima volta, la nostra richiesta di incontro, in modo che il Ministro possa illustrarcela e noi fargli presenti le nostre idee. È una richiesta che il sindacato avanza da tanto, perché il tempo stringe e i cittadini italiani, col costo della benzina arrivato ormai alle stelle, hanno subito bisogno più di fatti concreti che di annunci. E nell'evidenziare questa mancanza di interlocuzione da parte del Ministero dei Trasporti con le parti sociali, è bene anche ricordare – ha concluso il segretario generale Fit-Cisl – che i ferrovieri italiani aspettano il rinnovo contrattuale dal 2008.

le segreterie regionali e le rappresentanze del sindacato dal loro ruolo nella contrattazione territoriale. Il ritardo nella consegna dei turni individuali impedisce ai sindacati e ai lavoratori di richiedere le correzioni degli errori che si rilevano, comprese le violazioni normative all'orario di lavoro che ancora si ripetono, provocando giornalmente inutili tensioni tra lavoratori e gestori delle risorse, per non parlare dei ritardi ai treni. Infine, non sono rispettati i limiti individuati con l'accordo del 20 maggio 2011, ad iniziare dal numero massimo di riserve in turno, che vengono ormai mascherate dietro improbabili sequenze di giornate di corsi. I turni del personale così prodotti aggravano la situazione già disastrosa del trasporto regionale dove le carenze del personale di bordo creano continue soppressioni , disagi e lamentele di pendolari e studenti.

I guasti del sistema coperti dal lavoro straordinario

Alla richiesta delle organizzazioni sindacali di fermare IVU, viste non solo le evidenti criticità logistiche, ma anche le violazioni contrattuali, le discriminazioni verso le lavoratrici madri, l'incredibile aumento dello straordinario, le ingenti spese per riposi fuori residenza, taxi e ticket e le soppressioni prodotte giornalmente in tutta Italia, l'azienda risponde che si tratta di problemi di poco conto e strumentalizzazioni sindacali, e che il programma può continuare a funzionare così….. perché l'importante è che i turni siano coperti.

E di fronte alla richiesta di conoscere le ore di straordinario utilizzate, l'azienda produce dati inverosimili di "straordinario a pagamento" che ne certificherebbero la drastica riduzione rispetto ai turni precedenti. I lavoratori utilizzati giornalmente di intervallo non sono però calcolati nei riepiloghi aziendali….. a questo punto ci chiediamo: a fine mese li pagheranno o anche con loro dimenticheranno di rispettare gli accordi?

Appare chiaro che la copertura giornaliera dei treni si ottiene esclusivamente attraverso la contrattazione individuale, negoziando coi singoli prestazioni straordinarie sui numerosissimi "intervalli" inseriti ad arte nei turni.

Come già denunciato ripetutamente da tutte le segreterie nazionali dei sindacati, il risultato che si ottiene con IVU in programmazione è l'abbattimento della produttività (scorta e condotta settimanali scendono), ma la disponibilità di una parte del personale allo straordinario compensa abbondantemente le carenze che ciò produce. Alle denunce dei sindacati sulle criticità legate alle pause pranzo al limite dei 30 minuti, programmate in località sprovviste di qualsiasi locale dove consumare un pasto negli orari previsti, si è risposto "così prevede la normativa"….. In gestione è così ricominciato il mercatino dei ticket, pur di ottenere la disponibilità del lavoratore ad effettuare il servizio critico. Il riposo coincidente con una festività è stato colpevolmente spostato nei turni e sostituito da una semplice giornata di intervallo che non dà diritto a recupero. Forse erano questi i risparmi che avevano promesso? Alla richiesta di reinserire le mamme nei turni si è provato a rispondere: "le gestiremo individualmente". E solo grazie all'opposizione del sindacato le mamme avranno finalmente turni nel rispetto delle leggi di tutela della maternità.

La contrattazione individuale, che questo sistema mirava ad eliminare, è diventata così elemento indispensabile per ottenere la copertura del servizio per sopperire agli errori del sistema. E in questo processo il sindacato viene emarginato e i lavoratori non disponibili a tutto sono obbligati a seguire turni fuori normativa esponendosi personalmente per ottenere il rispetto dei propri diritti. Il rischio che si corre è sin troppo evidente, ciò che oggi viene chiesto come straordinario prestato su base volontaria da pochi e remunerato profumatamente, domani sarà imposto a tutti come lavoro ordinario, da un'azienda che non nasconde l'esigenza di aumentare la produttività dei turni degli equipaggi, con o senza la partecipazione del sindacato.

(Gaetano Riccio)

Igiene-Ambiente

Un sonoro "no" al mercatismo selvaggio

La mobilitazione dei lavoratori del comparto igiene-ambiente, guidati unitariamente dai sindacati Fp-Cgil, Fit-Cisl, Uilt e Fiadel, prosegue e si intensifica, alla ricerca degli obiettivi, sia contrattuali che generali, oggetto della piattaforma rivendicativa.

I dati sull'adesione allo sciopero generale hanno parlato di una straordinaria presa di coscienza collettiva contro il cosiddetto "Decreto Crescitalia", e sul decreto legge liberalizzazioni, proposti dal Governo. L'adesione convinta dei lavoratori - commentano per la Fit-Cisl, il segretario nazionale Pasquale Paniccia e il coordinatore nazionale Angelo Curcio è la migliore risposta alla sciagurata idea di svendere il comparto di gestione dei rifiuti al mercato, senza regole e senza diritti, all'arroganza del Governo che ha negato il confronto alle parti sociali e umiliato la democrazia parlamentare.

In Lombardia l'adesione media è stata dell'80%, in Asia Napoli al 60%, in Toscana al 90% con l'azienda di Firenze al 95%, a Torino al 90%, a Genova al 90%, in Ama a Roma al 60%, in Emilia Romagna oltre l'80%. Una buona adesione si è registrata anche nel Sud del Paese. L'articolo 25 del Dl 1/2012 –insistono unitariamente i sindacati- non è indirizzato a uno sviluppo regolamentato del comparto e alla sua modernizzazione, ma lo abbandona alla giungla dei profitti senza tutelare ambiente e lavoro. Se lo sviluppo passa dall'aumento della tassa sui rifiuti, dalla polverizzazione delle imprese, dalla rottura del ciclo dei rifiuti, dall'esproprio delle competenze dei comuni sul governo del territorio e dall'"allargamento" del perimetro degli appalti in odor di mafia, allora preferiamo essere nemici di questo strano modo di pensare alla modernizzazione del ciclo dei rifiuti.

La forte adesione allo sciopero non fa perciò che aumentare la forza delle rivendicazioni avanzate unitariamente in questi mesi da Fp-Cgil, Cisl-Fit, Uil Trasporti e Fiadel. Al Ministro Clini e al governo -dicono i sindacati- chiediamo l'apertura di un tavolo nazionale sul comparto igiene ambientale e un ripensamento sull'art.25, un passo indietro che parta da quel confronto che in questi mesi è purtroppo mancato.

Ma qui di seguito riassumiamo rapidamente i passaggi più significativi dell'ultima fase della mobilitazione,

…MA LA CONTRATTAZIONE FUNZIONA

Firmato il rinnovo anche con Fise/Assoambiente

Rinnovato anche, all'alba del 21 marzo, il ccnl con Fise/Assoambiente. Un fausto segno di primavera, come hanno sottolineato il segretario nazinale della Fit Pasquale Paniccia ed il coordinatore dell'area Angelo Curcio, ringranziando nell'occasione i lavoratori e tutti i contrattualisti che hanno partecipato attivamente ad un importante risultato che premia la costanza dell'impegno sindacale e smentisce qualche malaccorto profeta che ha ritenuto di alzarsi dal tavolo della trattativa prima del tempo giusto. Un atteggiamento che è l'esatto contrario della nostra regola-base: restare inchiodati al tavolo fino a spuntare il risultato.

(Il testo dell'accordo è reperibile sul sito www.fitcisl.org)

a cominciare dall'incontro che i sindacati, congiuntamente a Federambiente e a Fise/Assoambiente, hanno avuto con il delegato alle politiche energetiche e dei rifiuti dell'Anci, dottor Bernocchi. Un confronto che, anche a seguito di alcuni incontri preparatori, si è caratterizzato sulle varie criticità che riguardano il settore e sulle conseguenze delle stesse, che hanno pesato in negativo sull'attività contrattuale.

Nella discussione –riferiscono i sindacati- è emersa la necessità di strutturare un tavolo permanente sulle urgenti tematiche del comparto nono solo alla luce del decreto liberalizzazione ma più in generale, sulle difficoltà economiche che lo stesso sta affrontando dopo la crisi del sistema degli Enti locali. L'Anci, oltre ad auspicare la ripresa del negoziato comunque di competenza delle parti stipulanti, ha confermato la propria disponibilità a sostenere con forza il percorso per chiudere la lunga vertenza del rinnovo contrattuale, affinché il settore possa costruire le condizioni per cooperare sulle tematiche generali. Detto ciò -continuano i sindacati- si è convenuto nell'immediata attivazione di tre tavoli tecnici tra i rappresentanti di parte datoriale, di parte sindacale e dell'Anci per affrontare le problematiche relative al pagamento dei canoni, alla certificazione del credito, per l'approfondimento del sistema tariffa/tributo - in previsione dell'introduzione della Res (nuova tassa rifiuti) - nonché per la definizione di linee guida del capitolato tipo per le gare, con l'introduzione di norme condivise sul lavoro, sull'applicazione dei contratti e sulla tipologia del sistema di gara (offerte economicamente più vantaggiosa) da adottare in coerenza con la determina dell'autorità di vigilanza sui servizi pubblici.

Di certo, -sottolineano i sindacati- riuscire a stabilire regole partecipate anche con la rappresentanza dei comuni e con le imprese significherebbe dare garanzie, oltre le previsioni contrattuali, in termini di qualità per il settore e per la sua tenuta economica e sociale.

Sempre in tema d'incontri, c'è poi la discussione al Ministero del Lavoro sui temi inerenti il costo del lavoro e per l'aggiornamento delle tabelle di calcolo, anche a seguito del rinnovo contrattuale prima sottoscritto con Federambiente. Un passaggio, evidentemente, che era fondamentale anche per il rinnovo contrattuale con Assoambiente.

In sintesi, -dicono Pasquale Paniccia e Angelo Curcio, possiamo dire che il settore dell'igiene ambientale è fortemente impegnato in una mobilitazione straordinaria e continua come forse mai avvenuta: -lo sciopero generale sul Decreto Liberalizzazioni del 12 marzo; -lo sciopero nazionale Assoambiente sul rinnovo del Ccnl nei 6 giorni individuati; -il confronto con l'Anci e il Ministero del Lavoro sulle regole; -le numerose assemblee, gli attivi territoriali e i numerosi presidi previsti; -la gestione dell'attivo nazionale dei quadri e dei delegati di tutto il comparto dell'igiene ambientale. Iniziative che sono il segno concreto che il sindacato non viene meno al progetto della categoria e alle tutele dei lavoratori conquistate negli anni, fondamentali per l'incerto futuro.

Gestione integrata dei rifiuti

SI ATTIVI IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Qui di seguito il testo della lettera inviata congiuntamente dai sindacati, dall'associazione dei comuni Anci, da Fise Assoambiente e Federambiente al Ministro Corrado Clini.

"Egregio Signor Ministro, desideriamo portare alla sua attenzione in questo momento di particolare difficoltà congiunturale, la questione relativa alla gestione integrata dei rifiuti. L'Associazione nazionale dei comuni italiani insieme alle rappresentanze delle aziende di settore - Fise Assoambiente e Federambiente - ed ai sindacati di categoria hanno avviato un momento di confronto per affrontare in maniera unitaria le questioni inerenti l'affidamento della gestione e l'erogazione del succitato servizio, oltre alle criticità relative al sistema tariffario e ai persistenti ritardi nei pagamenti, così da disporre di tutte le sinergie utili per individuare soluzioni che siano al meglio condivise.
Nonostante le modifiche introdotte alla precedente normativa, permangono ancora numerose difficoltà legate alle persistenti incertezze normative, dovute al mancato coordinamento fra le diverse norme e alla possibilità di applicarle. Tutto ciò rischia di bloccare di fatto gli investimenti e il potenziale avvio di attività economiche, senza contare le ricadute a livello industriale e occupazionale.
Alla luce di ciò Le chiediamo un incontro urgente per addivenire a possibili soluzioni alle problematiche esposte che riguardano enti locali, imprese, lavoratori e cittadini.
Cordialmente, Filippo Bernocchi - Delegato Anci politiche energetiche e rifiuti, Monica Cerroni – Presidente Fise Assoambiente, Daniele Fortini – Presidente Federambiente, Pasquale Paniccia – Segretario nazionale Fit-Cisl, Adriano Sgro' - Segretario nazionale Fp Cgil, Claudio Tarlazzi - Segretario nazionale Uil Trasporti, Luigi Verzicco - Segretario Nazionale Fiadel".

La partecipazione attiva di tutti i lavoratori e di tutte le lavoratrici è stata e sarà fondamentale per il proseguo della vertenza, per contrastare le normative in essere e i propositi di smantellamento del settore.

Nel frattempo, si provvede a informare e coinvolgere al meglio i lavoratori e scongiurare elementi di rabbia o di rassegnazione che possono condizionare le trattative e il confronto con le parti interessati. I sindacati insomma sono sempre più convinti che si riuscirà a chiudere questa durissima stagione contrattuale per poi concentrare, ancor di più, gli sforzi sulle tematiche generali che caratterizzeranno il settore nei prossimi mesi.

Agenzie marittime

PER 6MILA E' CONTRATTO (SENZA SCIOPERI)

Sono circa 6 mila i lavoratori addetti alle agenzie marittime, raccomandatarie e aeree e mediatori che sono riusciti a rinnovare il loro contratto collettivo scaduto con al fine dell'anno scorso. E questo in un momento congiunturale recessivo che anche nel settore delle grandi compagnie armatoriali e delle piccole agenzie marittime raccomandatarie che pure era, considerato fino al 2008 una nicchia privilegiata della portualità italiana e mondiale. "Un dato senz'altro positivo", commentano i sindacalisti della Federazione trasporti della Cisl, sia il Segretario nazionale, che il Coordinatore nazionale Arnaldo Neri.

La trattativa era iniziata nel mese di ottobre 2011 e si era protratta per quattro mesi. Nel corso dei negoziati a fronte delle tre piattaforme rivendicative presentate non era mai venuta meno l'unitarietà del tavolo che, anzi, ha permesso di raggiungere questo importante risultato in tempi rapidi e senza nessuna giornata di sciopero.

L'ipotesi di rinnovo del Ccnl siglate secondo quanto previsto dall'accordo del 22 gennaio 2009, prevede per la parte economica un aumento a regime di euro 93 così suddivisi: euro 27 con decorrenza 1 novembre 2012; euro 30 con decorrenza 1 novembre 2013; euro 36 con decorrenza 1 novembre 2014. Nel dettaglio, il rinnovo ha poi previsto un incremento dell'assistenza sanitaria pari a euro 7 mensili a regime e una durata triennale del Ccnl dal 1 gennaio 2012 al 31 dicembre 2014.

In attesa dell'esito del tavolo sulla riforma del mercato del lavoro –concludono Paniccia e Neri- le parti si incontreranno per definire l'articolato contrattuale riferito all'apprendistato.

Rilancio Alitalia

Che lo sia anche per i lavoratori!

"In bocca al lupo al nuovo ad di Alitalia, Ragnetti e un nuovo incoraggiamento al presidente della compagnia Colaninno. Un sindacato responsabile e partecipativo quantunque franco e deciso nella rappresentanza degli interessi delle maestranze, non può che reagire positivamente all'apertura della nuova fase annunciata per il rilancio di Alitalia". Così **Franco Persi,** coordinatore Fit Cisl del Dipartimento trasporto aereo, commentando le dichiarazioni dei vertici della compagnia che, dopo tre anni di sforzi e sacrifici, innanzitutto da parte del fattore lavoro - dice il sindacalista- afferma il superamento della fase emergenziale per guardare ad orizzonti espansivi.

"Crediamo –aggiunge Persi- che sfida ed espansione significhino concretamente: conquista di nuovi mercati e acquisto di aeromobili di lungo raggio; e che il giusto obiettivo della riduzione dei costi, sottolineato dal presidente, tutto significhi tranne irricevibili, ulteriori torchiature sul personale ormai ridotto all'osso. Diverso paio di maniche" – dice ancora Persi- per quanto riguarda il confronto concorrenziale ed in particolare, le gare al sorpasso con Ryanair. Qui infatti il discorso chiama in causa le istituzioni, dai livelli internazionali a quelli … provinciali.

Si tratta infatti di contrastare pratiche di sostanziale dumping, di mancati pagamenti in Italia degli oneri contributivi e, non da ultimo, di sorvegliare enti locali che troppo facilmente si fanno abbagliare da mirabolanti promesse di traffici e flussi turistici, finanziando indirettamente il low cost irlandese.

Ryanair: una competizione scorretta

Ma sul dossier Ryanair è sceso in campo autorevolmente lo stesso presidente dell'Ente per l'aviazione civile, Enac, Vito Riggio, che pur rilevando il ruolo di rottura della compagnia irlandese ha denunciato l'esistenza di un problema di competizione non equa e ha chiesto a Mario Monti di porre la questione a livello europeo. Dice Riggio: "La competizione sembra un po' truccata, non corretta. Ryanair ai lavoratori non applica contratti italiani, ma i più favorevoli irlandesi e in più non paga le tasse in Italia ma in Irlanda, dove sono inferiori. Inoltre, riceve legittimamente contributi da aeroporti italiani perché aiuta ad aumentare il traffico passeggeri e forse altri sono meno bravi a farlo. Insomma, l'Italia è piuttosto una terra di conquista e lo Stato non ne beneficia, anzi ci rimette dal punto di vista fiscale per le minori en-

trate".
Il numero uno di Enac prevede addirittura che, in queste condizioni, l'aviolinea irlandese "alla lunga macinerà l'intero sistema italiano del trasporto aereo con problemi non soltanto per le compagnie più grandi, ma anche per le low cost che sono esse stesse aggredite in termini di concorrenza perché intaccate sulla base dei costi". Ecco perché dovrebbe intervenire il nostro premier "teorico universalmente riconosciuto della competizione europea". Riggio cita in questo senso l'esempio della Francia che ha varato una legge per proteggere il sistema nazionale "mentre l'Italia forse non è in condizioni di farlo".

No a rottamare i lavoratori del trasporto aereo

Giornata di mobilitazione e presidii dei lavoratori cigs a Roma

Il Trasporto Aereo vive da tempo una crisi strutturale, che dal fallimento della vecchia Alitalia del 2008, ha subito un aggravamento rilevante e visibile. Tra gli effetti principali di questo aggravamento, oltre alla precarizzazione del lavoro, al suo impoverimento in termini di valore e di qualità, che si riflette sulla qualità dei servizi, stabilità ed efficienza, c'è senza dubbio, l'espulsione dal ciclo produttivo di un numero consistente di lavoratori, la gran parte dei quali, non in possesso dei requisiti pensionistici. Tutto questo, nonostante sia in crescita negli aeroporti italiani il traffico passeggeri (+ 6,4% rispetto al 2010), e nonostante si preannuncino piani di investimento straordinari, in particolare per l'aeroporto di Fiumicino, in cui, nel medio - lungo termine, è previsto il raggiungimento della soglia di 100 mln di passeggeri.
Per ora, sono più di 5.000 i lavoratori in Cigs, a partire dai 4.182 della vecchia Alitalia, per i quali, dal prossimo 14 ottobre è prevista la collocazione in mobilità, ai quali si aggiungono i 845 di Meridiana Fly, oltre a quelli di Flightcare, di Argol, di Lsg Skychef, di Ams, della stessa nuova Alitalia e di tante altre realtà, locali e nazionali. La reale possibilità di rioccupazione di questi lavoratori è resa impossibile da diversi fattori:
Dalla mancanza di una politica di Trasporto Aereo nazionale che sta causando la deindustrializzazione del settore, nel quale, a titolo di esempio, si lascia campo libero alla Ryan Air che annuncia

di aver raggiunto 30 milioni di passeggeri senza pagare una lira di tasse e contributi perfettamente sconosciuta al sistema previdenziale e sanitario nazionale. Dalla mancanza di qualsiasi politica attiva di riqualificazione e quindi di sostegno e di incentivi per quelle aziende che intendono assumere lavoratori che attualmente si trovano fuori dal ciclo produttivo. Dall'ampliamento continuo e costante, perché conveniente per le aziende, del bacino di lavoratori precari e a basso costo, con il rischio di riaccendere tensioni mai sopite di un conflitto generazionale. Grave ed emblematico è il ruolo delle politiche che Alitalia CAI attua sulle tutele e sui salari dei lavoratori, scegliendo di sostituire il personale a tempo indeterminato che espelle in cigs/mobilità con migliaia di lavoratori precari, nonché attaccando direttamente quanto rimasto del sistema di garanzie dei lavoratori del t.a., come accaduto per la mancata applicazione della "clausola sociale"nella vertenza Argol.

In questo contesto, viene meno anche la certezza del raggiungimento dei requisiti per quei lavoratori che, con gli ammortizzatori sociali, sarebbero stati accompagnati alla pensione. Le deroghe previste al nuovo sistema pensionistico dal comma 14 dell'articolo 24 della legge 214/11 hanno dei limiti di spesa che non paiono in grado di garantire le vecchie condizioni a coloro che maturavano i requisiti nel periodo Cigs/Mobilità.

Dal monitoraggio fatto dall'Inps (dati non ufficiali) sui lavoratori già collocati in mobilità alla data del 4 dicembre 2011 emerge che i lavoratori interessati sono 65.000, a cui si debbono aggiungere tutti gli altri derogati. E' del tutto evidente che occorre non solo considerare i lavoratori già in mobilità alla data del 4 dicembre 2011, ma tutti i lavoratori che, in base ad accordi sottoscritti entro il 4 dicembre, saranno successivamente posti in mobilità.

Un'ulteriore preoccupazione è rappresentata dagli ultracinquantenni espulsi dalla produzione, il cui orizzonte previdenziale, senza lavoro e senza reddito, in virtù della riforma, si allontana di 5/7 anni.

È necessario, quindi, un intervento almeno in due direzioni: Attivazione di tutti gli strumenti per favorire il ricollocamento dei lavoratori posti in Cigs che non potranno andare in pensione, principalmente nelle aziende di provenienza (ove spesso i lavoratori sono sostituiti da precari), poi nel settore e, in assenza di soluzioni, in altri ambiti. Sblocco delle limitazioni poste a determinati corsi di formazione. A tal fine è indispensabile una mappatura ed una lista di anzianità che tenga in considerazione requisiti oggettivi (come ad es. i carichi familiari) e una politica di formazione professionale, oltre che l'impegno sostanziale a non considerare cessata con la CIG la possibilità per questi lavoratori di essere ricollocati nelle aziende di provenienza. Continuità del reddito a partire da coloro che raggiungevano i requisiti pensionistici con il vecchio sistema, che risultano dentro accordi sindacali dove si prevedeva la messa in mobilità prima della riforma pensionistica. Verificando la percorribilità di congelare alla vecchia legge anche i cinquantenni di difficile ricollocazione.

Questi i contenuti di una lettera inviata da Filt, Fit, Uilt, Usb (lavoro privato t.a.) Cub trasporti e comitato Overbooked al Ministero del Lavoro in occasione della Giornata di mobilitazione del 22 marzo, con presidi dei lavoratori cigs al Ministero di Via Veneto e alla Regione Lazio.

Nella consapevolezza di rappresentare un problema diffuso e riconducibile non solo al trasporto aereo, -scrivono i sindacati- riteniamo necessaria l'immediata apertura di un tavolo nazionale di sistema che cerchi soluzioni a questo grave problema, destinato non solo a non risolversi da sé, ma, al contrario, ad un progressivo ulteriore aggravamento.

Mauro Carletti

Manutenzione aerei

Un patrimonio professionale a rischio

In Europa si rilevano grandi gruppi/poli di eccellenza che si ripartiscono quote significative del mercato della manutenzione e revisione degli aeromobili. AirFrance-Klm, Lufthansa Techik e Bedek Aviation Groop, attraverso ingenti investimenti e scelte industriali previdenti, sono oggi società leader del settore in grado di offrire un servizio completo di assistenza di manutenzione da effettuarsi su aeromobili commerciali/militari, motori e componenti.

In Italia, al netto dei segmenti di business specifici relativi all'attività di manutenzione dei velivoli ultraleggeri, dei Canadair e dell'attività in capo alle aziende del gruppo Finmeccanica, il mercato più consistente per l'assistenza tecnica di wide body-light e line maintenance, di componentistica e revisione motori, è sempre stato concentrato nelle aziende del gruppo della vecchia compagnia di bandiera Alitalia.

Le conseguenze del fallimento della vecchia Alitalia, si sono rilevate dirompenti sotto il profilo delle dinamiche industriali, in quanto molte aziende, hanno rischiato di non ritrovare un proprio posizionamento di mercato, contestualmente a causa della grave crisi procurata, non potendo investire su rami specifici si sono disperse parte di competenze tecnologiche e conoscenze professionali in capo al personale certificato che si è ritrovato in percentuale collocato in mobilità e cassa integrazione.

Attualmente, in Italia, il quadro di sistema nonché di business completamente disgiunto dal precedente assetto tradizionale, totalmente frammentato, è rappresentato da una molteplicità di soggetti industriali che si ripartiscono quote minimali di rami di mercato, su un'area geografica del paese tracciato da nord a sud.

La nuova Alitalia, con i suoi 1850 addetti, rappresenta quota parte dell'attività di manutenzione leggera e di linea focalizzata sugli stabilimenti di Fiumicino, in Campania "Napoli" la Newco Atitech con i suoi 500 addetti, si pone l'obiettivo di presidiare l'attività di manutenzione pesante principalmente per la flotta Alitalia

e in rapporto alla propria capacità di porsi sul mercato per soddisfare la domanda proveniente dall'Europa e dall'intero bacino del Mediterraneo.

La nuova Newco, Alitalia Maintenance Systems, con i suoi 350 addetti nel sito industriale di Fiumicino, oltre a presidiare le attività di manutenzione aeronautiche dedicate principalmente ai propulsori della flotta Alitalia, dovrà in base alla propria specializzazione riposizionarsi sul mercato.

Meridiana Maintenance con il polo di Olbia e Lufthansa Technik attraverso l'accordo biennale sottoscritto con la Sea, posizionata a Milano Malpensa, completano un quadro di sistema e di presenze specifiche di operatori che si ripartiscono quote del mercato aeronautico per la manutenzione, riparazione e revisione degli aeromobili.

Il mercato del trasporto aereo mondiale è in tumultuosa espansione, le competenze professionali richieste per operare in questo settore divengono sempre più fondamentali, la scuola non forma tecnici certificati e le aziende si fanno la competizione per acca pararsi con mezzi discutibili, tecnici già formati con licenza da altre società. Il mercato globale della manutenzione, secondo le previsioni della società di ricerca britannica "Aereo Strategy", nel 2018 raggiungerà il valore astronomico di 61 miliardi di dollari, e nel mercato Italiano tra nuovi posti e turnover di pensionamento si calcola serviranno non meno di 2500 nuovi tecnici.

Il settore è caratterizzato da un rilevante numero di addetti con semplice qualificazione rilasciata dalle compagnie, in questa congiuntura economica si inseriscono iniziative private tese a sponsorizzare progetti di alta formazione per tecnico manutentore aeronautico, ovviamente con finalità di mercato costo prodotto 25.000 euro per il conseguimento di una licenza.

Quanto sopra evidenzia l'estrema fragilità del settore, che se lasciato alla deriva rischia di spegnersi completamente, depauperando un patrimonio che il paese non può assolutamente permettersi, a tal fine, riteniamo sia necessario un intervento di analisi industriale a sostegno del processo del comparto e un'azione più solida, che miri a rafforzare e agevolare la materia legislativa, tesa a favorire la costituzione di poli di formazione aeronautici, finanziati e gestiti a livello Regionale.

Luigi Mansi

A Colonia, organizzata dal sindacato Ver.di.

Conferenza sui servizi aeroportuali europei

Si è svolta a Colonia una conferenza sulla situazione degli aeroporti europei per i servizi di handling, organizzata dal maggiore sindacato tedesco "ver.di", che ha visto la partecipazione di numerose delegazioni sindacali, tra cui quella italiana, in rappresentanza di numerosi aeroporti europei. Fra i più agguerriti e contrari alla proposta di revisione della direttiva europea sulla liberalizzazione dei servizi aeroportuali, è il sindacato tedesco, in quanto, in Germania, operano pochissimi handlers negli aeroporti, ed il sistema di concorrenza del mercato è consolidato e maggiormente regolato rispetto agli altri Paesi europei. Scopo della conferenza il punto della situazione sulle condizioni dei lavoratori aeroportuali alla luce della liberalizzazione.

Perdita di posti di lavoro, tagli dei salari, peggioramento delle condizioni di impiego sono le conseguenze derivanti dalla paventata liberalizzazione del mercato in tutti gli aeroporti europei. L' ulteriore revisione del regolamento europeo porterà infatti, inevitabili effetti negativi. Per questo il sindacato europeo si sta mobilitando e sta lottando per migliorare le condizioni attuali dei lavoratori.

Dal 1996, anno in cui è stata approvata la Direttiva, la forza lavoro ha avuto un incremento del solo 40% a fronte di un raddoppio dei voli nel traffico aereo. La riduzione dei salari da allora si è attestata in media intorno al 35%.

Dopo l'introduzione da parte del presidente Etf del comitato del personale di terra sull'iter di questa proposta di regolamento, che deve essere approvato dalle istituzioni europee, i presenti hanno esposto la situazione dei vari Paesi: Germania, Danimarca, Belgio, Regno Unito, Spagna, Austria, Svizzera, Bulgaria e Italia. In ognuno di questi paesi vi è una situazione disastrosa, ma sicuramente quella italiana è quella che più ha fatto scalpore fra i presenti per le condizioni estreme a cui si è arrivati, situazione che ha sbalordito la platea sia per il numero degli handlers operanti, sia per gli elementi salariali ed i diritti che i lavoratori hanno perso negli anni. Si è riscontrato fronte comune sull'idea che per ottenere un mercato stabile c'è bisogno di almeno due condizioni: un contratto nazionale applicato da tutti e una clausola sociale efficace.

La conferenza ha espresso unanimemente il concetto che solo attraverso un'azione comune, avallata dall'Etf, si può ottenere il risultato di fronteggiare le mire ultraliberiste della Commissione europea. In questo momento la proposta di revisione è al vaglio degli esperti dei Ministeri dei Trasporti nel Consiglio europeo, e parrebbe che, tranne pochissimi paesi tra cui Francia, Spagna e Belgio, i restanti siano contrari ad inserire nella regolamentazione, articoli a tutela dei lavoratori come la clausola sociale in caso di passaggio di attività e l'applicazione dei contratti maggiormente rappresentativi. Di sicuro c'è la volontà di approvare tale regolamento nel ramo del Consiglio europeo in brevissimo tempo, e questo ha reso ancora più consapevoli i partecipanti alla conferenza, bisogna prendere decisioni ed iniziative più incisive in modo rapido, per coinvolgere maggiormente i lavoratori e sensibilizzare i passeggeri sulla problematica, organizzando manifestazioni più visibili, sia a livello nazionale che europeo, anche facendo pressione in modo più determinato sui nostri politici. La conferenza si è conclusa nella convinzione che uniti riusciremo a distogliere l'Europa dal suo intento di liberalizzare ulteriormente i servizi aeroportuali, ed a migliorare le condizioni attuali dei lavoratori, nella consapevolezza che a causa di scelte volte solo a favorire le compagnie aeree, in questi ultimi anni, si è devastato il mondo aeroportuale.

Per i 3300 lavoratori dell'Enav

Un contratto in progress

ENAV S.p.A.

SOCIETÀ NAZIONALE PER L'ASSISTENZA AL VOLO

Gli oltre 3300 lavoratori dell'Enav (1.700 dei quali sono controllori del traffico aereo) hanno rinnovato (il 23 marzo scorso) il ccnl per il triennio che scadrà il 31 dicembre 2014. Si tratta di un accordo che muove dalla consapevolezza delle parti, dei forti processi innovativi in atto nel settore del trasporto aereo. "Il che -dice per la Fit-Cisl, **Roberto Perticarà**-, ha imposto un tenore contrattuale diverso da quelle che sono state le dinamiche di riferimento a cui si era abituati. In questo senso la comune decisione delle parti di realizzare un contratto "in progress", tale da rendere possibile evoluzioni future in base ai mutati scenari che potrebbero presentarsi. Dunque, uno strumento –egli dice -, idoneo a cogliere aspetti economici oggi non realizzabili. Nonostante ciò, all'interno dei documenti sottoscritti, vi sono però argomenti di notevole interesse, che mostreranno la loro validità nei mesi a venire. Alla luce di quanto discusso nelle riunioni programmatiche che hanno portato non solo la Fit ma anche gli altri sindacati a formulare una piattaforma contrattuale particolare - continua il dirigente Fit- possiamo dirci soddisfatti di quanto siamo riusciti a concludere rispettando, in gran parte, gli obiettivi che ci eravamo dati.

Scendendo nel particolare, ecco alcuni dei punti qualificanti dell'accordo:

Aver chiuso l'accordo a distanza di soli tre mesi dalla scadenza del precedente contratto ci consente di distribuire il recupero dell'inflazione, determinato con l'ausilio dell'indice europeo, Ipca, già a partire dal mese di aprile. La distribuzione della stessa sui minimi contrattuali e sui superminimi professionali consente una distribuzione "equilibrata" delle somme così ottenute, salvaguardando le fasce economicamente più basse.

Il documento sulla politica degli organici è un documento di indubbia importanza, che ristabilisce in Enav principi e metodologie di garanzia per un equilibrio aziendale che è stato, nel recente passato, compromesso. Inoltre restituisce al sindacato un ruolo di interlocuzione sull'organizzazione del lavoro che da troppo tempo era assente.

L'importanza della stabilizzazione del rapporto di lavoro del personale Amo/Eav/Tecnici, alla naturale scadenza del rapporto lavorativo attualmente in essere (stiamo parlando di circa 200 persone!!).

La previsione di ammortizzatori sociali, nonostante la diffusione di notizie infondate in proposito, è un elemento di garanzia per i lavoratori che era assente nei precedenti contratti, e che ora è stato inserito.

L'inquadramento professionale dà finalmente una propria identità agli Amo, inserendoli all'interno della Categoria degli Eav, e definisce nuove declaratorie, più rispondenti alla realtà aziendale, per i Tecnici. A proposito di Eav, le attuali declaratorie sanciscono il definitivo abbandono dell'ipotesi aziendale, esistente sino a pochi mesi fa, di uno smembramento della categoria.

Finalmente si comincia ad intravedere, attraverso il combinato disposto dell'Indennità di funzione e della modificazione della Ria Quadri, una volontà aziendale di valorizzazione del personale operativo di struttura. L'impegno della Fit Cisl a conseguire questo risultato comincia a dare i suoi frutti.

La figura del "quadro" viene rielaborata , attraverso una metodologia tesa a valorizzare il ruolo strategico che dovrebbe avere all'interno della Società. Anche in questo caso i sindacati, attraverso lo strumento dell'Osservatorio, potranno dare il loro contributo allo sviluppo di questo progetto.

Effettivo avvio del Comitato dei saggi (già presente nel passato contratto, ma mai effettivamente utilizzato) con una calendarizzazione precisa dell'attivazione dello stesso.

Enti Bilaterali: creazione ed avvio di una commissione paritetica che secondo schemi di natura associativa disciplini una serie di tematiche relative all'attività lavorativa e ricreativa del personale dipendente da Enav.

Sull'argomento orario di lavoro, che molte paure aveva suscitato nel corso delle trattative, dice ancora Perticarà, in queste settimane, la ferma determinazione della Fit-Cisl di chiamare al tavolo della trattativa l'Area Operativa per una disamina tecnica dell'argomento, ha consentito di verificare la possibilità di turni di 8 ore senza stravolgimenti della vita dei lavoratori, con il mantenimento degli attuali limiti di impiego, e con una resa del turno estremamente professionale. Il nostro unico rammarico –soggiunge Perticarà- è che non si abbia avuto il coraggio di realizzare sin dalla prossima turnazione estiva quanto prospettato dall'azienda, potendo cogliere immediatamente un risultato quanto mai positivo (e da noi già indicato nella piattaforma contrattuale) quale l'incremento reale delle giornate di ferie. Nello spirito di trasparenza e lealtà che ha contraddistinto il confronto tra Azienda e Sindacati in questi mesi, siamo convinti che su questo argomento sarà possibile dispiegare, entro pochi mesi se non settimane, tutte le potenzialità che questo sistema mostra. Infine, l'Azienda ha ribadito e confermato, d'intesa con tutte le nostre organizzazioni sindacali, di voler procedere non appena possibile ad una crescita della resa oraria mensile fino ad un massimo di 144/h per 30gg., con un conseguente aumento della attività di formazione del personale.

Nell'immediato futuro –conclude il Dipartimento trasporto aereo della Fit- ci attende, oltre alla firma di un accordo lungamente atteso sulla ristrutturazione salariale dei neo assunti, un lavoro di eticolosa riscrittura della normativa contrattuale alla luce degli accordi odierni. L'impegno della Fit-Cisl è quello di continuare a lavorare con serietà e tenacia per costruire un insieme di regole e norme che tutelino sempre di più le Lavoratrici e i lavoratori di Enav, primo e vero patrimonio della nostra Società.

La crisi del trasporto marittimo

Le parti sociali formulano un "avviso comune" per il Governo

La crisi del settore marittimo ha indotto la Confitarma e le organizzazioni sindacali confederali di categoria Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti a sottoscrivere un "avviso comune" per sensibilizzare il Governo sulla necessità che, nell'ambito della programmata riforma degli ammortizzatori sociali, vengano individuati strumenti di sostegno al reddito per i lavoratori marittimi che dovessero non trovare più occasioni di imbarco a bordo delle navi di bandiera italiana, a causa della crisi che sta investendo anche il settore dei trasporti marittimi, sia internazionale che nazionale. Le parti sociali naturalmente sono a disposizione per ogni necessario approfondimento. Ma ecco qui di seguito il testo del documento inviato al Governo.

La Confitarma- Confederazione Italiana Armatori e le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, vista l'intenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di intervenire sul sistema degli ammortizzatori sociali; considerato che la crisi economica in atto dal 2008 ha coinvolto in maniera particolarmente grave tutti i settori del trasporto marittimo;che la contrazione dei commerci internazionali ha determinato un eccesso di offerta di mezzi navali di trasporto ed il conseguente crollo verticale del valore dei noli; che tale contrazione sta determinando anche situazioni di disarmo e/o vendita di navi, che comportano consistenti riduzioni di flotte sociali, con conseguenti ricadute negative sull'impiego dei lavoratori marittimi; tenuto conto che normalmente la navigazione di un mezzo navale si effettua per tutti i 365 giorni dell'anno; che il lavoratore marittimo deve necessariamente alternare periodi a bordo con periodi di riposo a terra per il necessario recupero delle energie psicofisiche e che, pertanto, l'organico complessivo di una compagnia di navigazione è costituito dal numero di marittimi imbarcati più una riserva per

garantire l'avvicendamento di coloro che sbarcano al termine del periodo di imbarco; che, nell'arco di un anno, mediamente il lavoratore marittimo svolge la propria attività a bordo per una durata complessiva di circa otto mesi, durante i quali matura riposi compensativi per le prestazioni lavorative effettuate nelle giornate di sabato, domenica e nelle altre festività infrasettimanali, pari ad una durata complessiva di 120 giorni; che, al termine del periodo di imbarco previsto dal ccnl di settore e dal contratto individuale di arruolamento - atto pubblico sottoscritto presso le Capitanerie di Porto - il marittimo viene iscritto nel cosiddetto Turno Particolare aziendale - una lista di preferenza all'imbarco -, istituto contrattuale che crea un vincolo contrattuale tra marittimo e armatore, garantendo al marittimo una aspettativa all'imbarco l'armatore una stabile riserva di personale;la durata temporanea della prestazione e quindi del contratto di lavoro è connaturata nella specialità del lavoro nautico e non ha, quindi, alcuna attinenza con i rapporti di lavoro a tempo determinato di diritto comune; formulano il presente avviso comune, volto a sensibilizzare il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali ed il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché, nell'ambito della prevista riforma degli ammortizzatori sociali, si tenga nella dovuta evidenza la necessità di prevedere anche per i lavoratori marittimi adeguati strumenti di sostegno al reddito, in caso di crisi aziendale con conseguente riduzione del numero delle navi e dei relativi equipaggi, ai quali non potrebbe più essere garantito il normale avvicendamento a bordo dei mezzi navali.

Sicurezza a bordo delle navi

Sui temi della sicurezza del lavoro a bordo delle navi e per l'adeguamento del decreto legislativo 271/99 i sindacati Filt, Fit e Uilt, con la Confederazione degli armatori, Confitarma e l'Associazione armamento di linea, Fedarlinea hanno investito anche i vertici governativi e burocratici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una nota comune che qui riportiamo.

Come noto, l'art. 3, comma 2 del decreto legislativo n. 81/2008- come da ultimo modificato dall'art. 2, comma 51 del decreto legge n. 225/2010, convertito dalla legge n. 10/2011 (c.d. "mille proroghe 2011") - prevede l'emanazione, entro quarantotto mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 8112008, di un Dpr di coordinamento tra lo stesso decreto e la normativa relativa alle attività lavorative a bordo delle navi di cui al decreto legislativo n. 271/1999. Qualora tale Dpr non venga emanato entro il suddetto termine (15 maggio 2012), il decreto legislativo n.271/1999 decadrebbe e potrebbero trovare automaticamente applicazione, a bordo delle navi, le disposizioni del decreto legislativo n. 8112008.

Essendo prossima la scadenza del termine sopra richiamato, le scriventi associazioni e organizzazioni sindacali sollecitano l'adozione di tale provvedimento che consenta al più presto di pervenire all'adeguamento della disciplina della salute e sicurezza a bordo delle navi, evitando l'integrale applicazione del decreto legislativo n. 81/2008, che - come noto - non tiene minimamente in considerazione le specificità del lavoro nautico. Rivestendo la questione carattere d'urgenza, si confida nel vostro pronto interessamento.

Amici in ogni porto

La Fit per la vertenza dei marittimi della "Adrian Queen"

Incaricata e sollecitata da Londra, da parte della Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, Itf la Fit di Puglia nella persona dell'amico ispettore Itf, Giambattista Leoncini, si è fatta carico fattivamente e positivamente di dare assistenza all'equipaggio della nave "Adrian Queen" della società armatrice Albanian Ferries di Durazzo, ferma nel porto di Bari. Infatti i 20 membri dell'equipaggio di varia nazionalità (Rumeni, Ukraini e Montenegrini), non percepivano il salario da tre mesi ed avevano espresso la volontà, sempre dopo essere stati retribuiti,di sbarcare nel porto. Dopo aver provveduto a bloccare la partenza della nave e dopo aver dichiarato lo sciopero, l'amico Leoncini ha interpellato la società armatrice al fine di ottenere il pagamento di quanto dovuto ai lavoratori (crica 80.000,00 dollari Usa).
Ma ci sono voluti 12 giorni di sciopero e di continua trattativa con i responsabili della società armatrice, per ottenere la somma dovuta e provvedere al pagamento delle competenze ai lavoratori, curando, come desiderato, allo sbarco e poi al loro rimpatrio dei membri dell'equipaggio, che hanno voluto attestare alla Fit Cisl il ringraziamento per quanto felicemente portato a termine.

Fit per la solidarietà sanitaria internazionale

Negli ultimi anni si sono avuti casi di malattie emato-oncologiche che hanno colpito marittimi, in particolare filippini. Uno di questi, Rolando Cardama, colpito da una grave forma di leucemia è stato curato con successo dalla Divisione di ematologia 1 dell'Ospedale San Martino di Genova. La divisione è sotto la responsabilità del Prof. Carella, noto in campo internazionale per studi e collaborazioni con premi Nobel .
Seguendo il marittimo ricoverato, sia l'Agenzia Esa – Group di Genova che l' Ispettore Itf – dice per la Fit-Cisl, **Remo Di Fiore** - hanno avuto occasione i conoscere meglio le problematiche legate a quel tipo di malattia ed in particolare il collegamento che probabilmente esiste tra il lavorare in ambienti a contatto con sostanze chimiche combustibili e l'incidenza della malattia stessa. Fortunatamente cose molte di queste malattie ematologiche, come nel caso di Cardama, risultano curabili se si è in possesso delle conoscenze idonee e dei medicinali necessari. Per questo motivo il prof. Carella fa parte di una rete internazionale di specialisti i quali in tempo reale si scambiano informazioni socializzando quindi dati fondamentali per curare quel tipo di tumori.
Un altro elemento che ha spinto la Fit Cisl a partecipare alla creazione del progetto e a sostenerlo –continua il cap. Di Fiore-è stato il fatto che molti marittimi operano su navi chimichiere e petroliere e una alta incidenza della malattia pare colpire i naviganti, filippini in particolare. Dopo un approfondimento con il prof. Carella che assieme ad Esa – Group è animatore di una associazione denominata Areo è maturata così l'idea di creare un progetto sostenuto dalla Itf che potesse preparare un medico degli ospedali del Sindacato Filippino Amosup per specializzarlo presso la divisione di Ematologia dell'Ospedale di San Martino a Genova . Amosup possiede tre ospedali nelle Filippine che curano i marittimi ed i loro familiari. Il medico scelto potrà quindi contribuire a curare tutti i casi di malattie ematologiche oltre che fare parte della rete mondiale creata dal prof. Carella

Per questo motivo attraverso la richiesta della Fit Cisl, il Trust della Itf ha sovvenzionato un progetto della durata di 3 anni con un costo di oltre 200.000 Euro per preparare il medico filippino prescelto. Pochi giorni fa è giunto in Italia il dott. Frederick Binuya, selezionato tra una lista di medici degli ospedali Amosup, che lavorerà per tre anni fianco a fianco con gli specialisti del dott. Carella . Il progetto prevede anche una raccolta di dati che dovrebbero aiutare ad inquadrare meglio le cause di queste malattie ematologiche in riferimento al mondo marittimo. Una banca genovese si è fatta carico di sostenere le spese per uno specialista in statistica che entrerà a far parte del progetto complessivo. Come è facile capire –conclude Di Fiore- si tratta di un progetto Fit Cisl molto importante che ancora una volta dimostra come il nostro sindacato operi a tutto campo e quindi non solo in quello sindacale per tutelare al meglio i lavoratori in questo caso marittimi. Altro elemento importante e forse il più qualificante è l'aspetto della solidarietà che travalica i confini nazionali per farsi carico di problematiche umanitarie. In un modo globalizzato questo deve essere tra gli impegni del sindacato. Non a caso la Fit Cisl sta anche sostenendo economicamente il progetto confederale che opera a sostegno del sindacalismo libero in Birmania.

Tirrenia: sempre alla ricerca di un buon finale

Ancora una proroga per l'ormai annosa e tormentata vicenda che angoscia le famiglie dei 1400 lavoratori interessati e che rende problematico un servizio marittimo socialmente ed economicamente essenziale per il Paese. Il nuovo traguardo-obiettivo è fissato per il 21 giugno, quando scadrà la proroga del contratto della Cin, Compagnia italiana di navigazione, per l'acquisizione della società.

Il pressing unitario dei sindacati dei trasporti, Filt, Fit, Uilt, è stato e continuerà ad essere attento e costante per inseguire il più giusto epilogo della vicenda. I segretari generali **Giovanni Luciano, Franco Nasso** e **Luigi Simeoni** infatti avevano già rilevato positivamene che finalmente il Governo si era interessato al caso e non solo per le preoccupazioni relative alle convinzioni dell'Antitrust europea, ma chiedendo che emergesse la strategia governativa sottesa all'intervento presso la Ue. Riteniamo indispensabile sottolineare ancora – avevano insistito le tre federazioni - che ogni soluzione dovrà necessariamente traguardare l'obiettivo della unicità aziendale faticosamente deinito con l'accordo del 29 novemre 2011 con la Cin, comprensivo delle clausole sociali di tutela dei lavoratori.

Qualunque altra ipotesi che dovesse sostanziare lo spacchettamento della produzione Tirrenia attraverso affidamenti per le linee (diventato "spezzatino" anche per il Governo) vedrebbe infatti la ferma contrapposizione dei sindacati e dei lavoratori che già vivono una profonda situazione di disagio non più sostenibile.

Ora, dopo la proroga sul contratto della Cin per l'acquisizione della Tirrenia, la compagnia degli armatori che si sono aggiudicati la gara si dichiarano pronti a concludere l'operazione, spiegando il progetto industriale, che prevede il rinnovo della flotta Tirrenia, con la sostituzione di dieci navi.
L'aggiudicazione di Tirrenia –come si saha rischiato di saltare, per le critiche all'impostazione della privatizzazione elencato in una lettera informale dell'Antintrust Ue al Governo italiano. Il ministero dello Sviluppo economico però si è deciso a difendere, sia pure con correttivi, lo schema dell'operazione Tirrenia. Il Mise, infatti, , ha fatto sapere, in una nota ufficiale, di aver autorizzato la richiesta del Commissario straordinario della compagnia statale, D'Andrea, di prorogare fino a giugno, mese entro cui è atteso il giudizio definito dell'Antitrust, il contratto con la compagnia di navigazione Cin. Questa decisione, prosegue il ministero, giunge in seguito alla disponibilità, formalizzata da Cin, di assumere misure strutturali per superare definitivamente le criticità in materia di concorrenza emerse a Bruxelles. L'applicazione del percorso indicato da Cin sarà attentamente seguita dalla struttura commissariale, così come disposto dal Mise. E qualora le iniziative messe in atto da Cin non fossero valutate positivamente dalla autorità nazionali ed europee, il Governo avrà comunque il tempo necessario per attivare percorsi alternativi che garantiscano la salvaguardia del servizio e la continuità territoriale. In particolare, sulla questione degli aiuti di Stato ricevuti da Tirrenia dagli anni 90 e ritenuti illegali dalla Ue, fonti governative assicurano che è aperto il confronto con Bruxelles.

Antonia La Sorsa

Tavola Rotonda Fit Puglia

Per la gestione integrata dei rifiuti

Una tavola rotonda per approfondire e sviluppare un tema di rilevanza economico sociale in un comparto ambientale di importanza strategica. La tavola rotonda dal titolo "Liberalizzazioni nei Servizi Pubblici ambientali: metodi e prospettive della gestione integrata dei rifiuti in Puglia" è stata organizzata dalla Fit Cisl Puglia. Sono intervenuti il dirigente del Servizio Ciclo Rifiuti e Bonifica della regione Puglia, dott. Giovanni Campobasso, il presidente Confservizi Puglia, avv. Gianfranco Grandaliano, il Presidente Dipar, Ing. Lorenzo Ferrara, il segretario regionale Usr, Teodoro di Maria ed il Presidente dell'Amiu s.p.a. di Taranto,avv. Gino Giuseppe Pucci. Ha moderato i lavori il giornalista, Francesco Iato. Ha concluso i lavori il Segretario nazionale Fit, Pasquale Paniccia.

Questa iniziativa -ha detto Antonia La Sorsa, responsabile del Dipartimento Igiene e Ambiente della Fit Puglia- vuole rappresentare non un momento di sintesi ma l'inizio di un percorso che, senza enfasi, potrebbe raffigurare un diverso modo di porsi e di confrontarsi rispetto ad un problema, quello della Gestione integrata dei rifiuti in Puglia che rispetto alle pur brillanti enunciazioni di principio di legge non ci sono stati i risultati conseguenziali anche se da tutti auspicati. Ci piacerebbe pensare che, una volta approvate definitivamente le liberalizzazioni nei servizi pubblici ambientali, e per essi quelle riferite alle aziende che erogano servizi nel settore dei rifiuti e dell'Igiene Urbana, si potrebbe rappresentare finalmente una occasione ghiotta per procedere nella direzione giusta per lo sviluppo delle stesse società. Ma sappiamo tutti che non è così semplice o facile.

Il Piano Regionale dei Rifiuti

L'impulso propulsivo iniziale generato dall'approvazione del Piano regionale della Puglia –ha detto Fabrizio Manuppelli- responsabile area ambiente Fit Puglia, sembra aver perso tutta la sua energia dopo la parziale realizzazione di alcuni segmenti dell'impiantistica di piano e all'avviamento del percorso relativo allo sviluppo delle raccolte differenziate. La raccolta differenziata ha avuto un deciso impulso di crescita che ha trasformato, finalmente, l'idea virtuosa in modalità operative di raccolta, alzando le percentuali territoriali, prima assolutamente insignificanti, a valori più dignitosi a due cifre, ma è rimasta ben lontana dall'obiettivo del 55% stabilito dal Piano regionale per il 2010 e del 65% a regime. Infatti, nel 2011 la r.d. è stabilizzata a valori inferiori al 19 % sull'intero territorio regionale con dati d'ambito che vanno da un minimo del 10% a un massimo del 44%. Negli ultimi mesi, quindi, il flusso considerevole dei rifiuti urbani verso le discariche è stato ridotto soltanto delle percentuali drenate dalla r.d. e dalla più consistente riduzione volumetrica e ponderale (oltre il 20%) posta in essere dagli impianti di biostabilizzazione funzionanti. Di fatto, quindi, al momento, pur non essendo mai stato raggiunto un punto critico di emergenza rifiuti, si è concretizzata una pericolosa frattura temporale nella realizzazione del Piano che ha avuto, come effetto principale, l'accelerato esaurimento dei volumi di discarica disponibili sul territorio causando la chiusura di diversi impianti.

Riguardo alla raccolta differenziata, il ritardo deve imputarsi soprattutto all'elevato costo che l'implementazione di questo servizio comporta sui bilanci comunali – mortificati dai tagli operati dal governo centrale - e alla mancata disponibilità sul territorio, d'impianti di compostaggio disponibili ad accettare i conferimenti della frazione organica, la più importante – in senso quantitativo - nella composizione merceologica dei rifiuti urbani.

Ciascun ambito territoriale – ha detto Di Maria-, segretario regionale Usr Puglia -presenta situazioni molto diverse tra loro. Il dato più emblematico è rappresentato dal fatto che nella maggior parte delle Ato, non vi è una gestione unica del servizio, non si è proceduto alla chiusura del ciclo e non ci sono segnali tangibili per un impegno rivolto ad incrementare la raccolta differenziata, nonostante gli incentivi messi a disposizione dalla Regione Puglia. Per questo, come Cisl Puglia, abbiamo costituito l'osservatorio regionale sull'ambiente.

In questa fase –ha contiuato Manuppelli- occorre disporre di volumi di discarica effettivamente sufficienti ad accogliere i volumi di rifiuto a valle degli impianti esistenti e della RD attesa per il periodo realistico di attuazione del Piano. Questa condizione, sicuramente non ottimale dal punto di vista ambientale ma realisticamente unica per la risoluzione dei problemi transitori, dovrà soddisfarsi con l'individuazione di nuovi volumi di discarica controllata in siti esistenti o, se non sufficienti, in siti alternativi ubicati in aree idonee come stabilito dalla Direttiva discariche.

Tale soluzione, oltre ad assicurare un costo transitorio sostenibile, può essere decisamente contenuta, in termini di impatto sull'ambiente, attraverso il depotenziamento della carica inquinante dei rifiuti ottenuto con la biostabilizzazione. In tale ottica diventa decisiva una corretta gestione assicurata principalmente dal pubblico. Contestualmente, però, per garantire l'effettiva chiusura del ciclo, occorre individuare in maniera esplicita - anche con la necessaria sottoscrizione di atti preliminari di disponibilità che impegnino gli attori coinvolti – le destinazioni finali di conferi-

mento delle frazioni merceologiche residuali delle filiere di trattamento definite dal Piano.
In assenza di disponibilità certe e d'impegni precisi sottoscritti, occorrerà, a brevissimo termine, una decisione della regione Puglia volta ad autorizzare la realizzazione d'impianti pubblici di recupero energetico che impieghino utilmente il Cdr prodotto. In tal modo si otterrebbe il contenimento dei costi di gestione, la riduzione degli impatti ambientali connessi all'utilizzo dei combustibili fossili nella produzione energetica e la riduzione drastica delle emissioni di gas serra nel rispetto dei trattati internazionali. In questo modo si darebbe corso ad una scelta concreta, coerente ed ambientale in grado di assicurare alla popolazione del territorio un sistema integrato dei rifiuti efficiente e funzionale con la massimizzazione del recupero delle risorse sia direttamente, mediante la materia prima (raccolta differenziata), sia attraverso il recupero energetico da fonti alternative riducendo drasticamente, al minimo indispensabile, i flussi destinati alle discariche.
In un contesto così ampio e delicato insistono le prossime scadenze normative in materia di liberalizzazione e privatizzazione.

Chiediamo regole certe

Queste aziende o società, - ha detto chi scrive questa nota- che hanno al centro del loro fare quotidiano le esigenze dei cittadini e delle comunità locali, probabilmente hanno necessità di operare con delle regole certe che per quanto ci riguarda dovrebbero considerare di più e meglio un aspetto che non è emblematico ma risolutivo e quindi l'applicazione di regole certe. Alla programmazione, quando c'è, deve seguire la certezza di poter svolgere le attività in modo appropriato per poter traguardare gli obiettivi di efficienza-efficacia ed economicità. Un aspetto rispetto al quale in tantissimi comuni o aziende partecipate c'è solo l'esercizio del diffondere numeri al lotto e non l'impegno reale a raggiungere gli stessi nonostante ci siano in Puglia, come altrove, determinati obiettivi da traguardare ed ancora lontani dall'essere raggiunti. La Fit Cisl sulle liberalizzazioni –ha continuato Manuppelli- ha sempre chiesto una normativa chiara ed esigibile; in particolare, per la gestione dei rifiuti, devono essere riconosciuti gli elementi qualificanti ottenuti con la partecipazione delle parti sociali nella stesura del d.l. 152/06.
Per la Fit-Cisl –ha detto Pasquale Paniccia- segretario nazionale, si auspica che sia dato il giusto impulso e sostegno agli Enti locali al fine di promuovere le aggregazioni tra aziende del settore in bacini territoriali sufficienti a perseguire quelle economie di scala necessarie per poter gestire il servizio nel principio dell'auto sufficienza.
Queste Società degli enti locali, specialmente al sud, hanno una governance che sfiora il tetto di 16 mila amministratori e là dove sarebbe opportuno avere amministratori unici ci sono consigli di amministrazione che rispetto al numero, probabilmente, costituiscono uno spreco delle cosiddette "partecipate" ovvero le aziende con totale capitale pubblico e quindi avente come unico proprietario il comune.
Insieme a queste ci sono ben altre considerazioni offerte dal quotidiano economico "Il Sole 24 ore" che nel mese di febbraio u.s. ha pubblicato un rapporto Anci dal quale la Puglia non è immune da riflessioni.n I dati Ispra dicono che nel 2010 in Puglia solo 5 comuni sono passati da tassa a tariffa, (4 nella provincia di Lecce e 1 nella provincia di Taranto). La tassa sui rifiuti, insieme all'occupazione del suolo pubblico, rappresenta oggi per i comuni una delle poche fonti di gettito economico, le amministrazioni municipali sono quindi restie nel rinunciare a gestire direttamente i proventi della tassa.
La Fit Cisl – ha evidenziato Paniccia- sostiene da tempo la necessità non più derogabile del passaggio da tassa a tariffa, perche è solo con il pagamento diretto dei cittadini a chi eroga il servizio che si dà autonomia economica e si responsabilizzano le imprese, limitando possibili costrizioni da parte delle amministrazioni locali, favorendo la stipula di contratti di servizio dettagliati, anche personalizzati, che possano soddisfare, in un quadro di regole predefinite, le diverse esigenze degli utenti. Occorre secondo il sindacato, oltre ad una Autority di Settore, una normativa che obblighi i comuni al passaggio da tassa a tariffa, che chiarisca definitivamente la questione del pagamento dell'iva e dei relativi ricorsi legali promossi dalle associazioni dei consumatori, e che dia la possibilità di utilizzare strumenti di fermo amministrativo nei confronti dei morosi e degli evasori.
Appare fin d'ora chiaro, è emerso dalle conclusioni dei sindacalisti della Fit Cisl Puglia-, che se la progressiva liberalizzazione del settore non sarà supportata dal continuo sviluppo di regole chiare si assisterà progressivamente all'aumento di emergenze ambientali con risvolti economici e sociali negativi nei confronti dei cittadini e dei lavoratori. Pertanto, la Fit Cisl di Puglia ha chiesto ai tutti i soggetti interessati un livello di attenzione e monitoraggio continuo al fine di scongiurare eventuali scenari negativi, con l'impegno comune di supportare tutti coloro che lavoreranno per la definitiva affermazione del concetto che la gestione e il trattamento dei rifiuti rappresenta un'opportunità economica ed occupazionale e non un emergenza ambientale continua.

La carenza del trasporto ferroviario in Abruzzo

Le crescenti difficoltà del trasporto ferroviario in Abruzzo sono state oggetto di una ferma presa di posizione da parte di Fit-Cisl che con il suo segretario regionale, Michele Castellano, ha lanciato un allarme sullo stato del servizio in regione: "Da tempo – egli ha detto- abbiamo sottolineato la cronica carenza di personale che sta producendo un sempre più marcato rischio di spostamento della produzione, e quindi del lavoro, dall'Abruzzo ad altre regioni. Parliamo di oltre 30 unità, prevalentemente tra macchinisti e capitreno, e il numero è destinato ad aumentare per i prossimi numerosi pensionamenti, legati alla elevata anzianità di servizio ed età anagrafica che, mediamente, contraddistingue il personale impiegato". Per Castellano a questa criticità se ne è agiunta un'altra: La direzione Abruzzo di Trenitalia non è in grado di garantire il servizio a causa della mancanza di materiale rotabile. Alla già comunicata carenza, derivante dai danni causati dalla neve, si aggiunge una ulteriore diminuzione del materiale disponibile a causa di guasti oramai quotidiani che aggravano una situazione già di per sé critica. Non è certo difficile immaginare le conseguenze che subiscono i pendolari, chiamati a sopportare un servizio qualitativamente scadente o l'utilizzo di servizi sostitutivi che allungano, e non di poco, i tempi di percorrenza, annullandone di fatto l'utilità. Per la Fit è necessario un intervento congiunto tra i sindacati e la regione Abruzzo: "Siamo pronti –ha affermato Castellano- ad affiancare l'assessorato ai Trasporti per affrontare un problema troppo grande per essere sottaciuto. Trenitalia deve rispettare il Contratto di Servizio e deve provvedere al ripristino delle condizioni normali, sia in termini occupazionali che di materiale rotabile".

Rfi in Toscana

Un sistema che fa acqua da ogni parte

La segreteria Toscana della Fit, insieme al gruppo dirigente dell'area contrattuale Ferrovie, ha fatto il punto complessivo dell'infrastruttura FS nell'ex compartimento di Firenze ed in particolare analizzare anche la struttura organizzativa e le eventuali ricadute sul lavoro. Ecco il resoconto e le determinazioni assunte dal nostro sindacato, nella riunione.

Nel periodo che va dal 1999 e fino al 2008, l'organizzazione del lavoro nella società Rfi era strutturata principalmente in due direzioni operative; la Direzione Infrastrutture che comprendeva tutto quanto inerente i binari e linee elettriche, investimenti Av ed altre attività connesse; la Direzione Movimento che comprendeva tutto quello che riguardava la circolazione dei treni con giurisdizione su tutte le stazioni, oltre ad una struttura snella a supporto delle stesse, denominata "Personale ed Organizzazione", formata da poche persone e al servizio delle due direzioni che si occupava di procedure amministrative/legali e di personale, soprattutto in caso di assunzione. Tutte le strutture avevano sede a Firenze. Sommariamente questo tipo di organizzazione consentiva di operare in maniera puntuale e veloce, dando risposte di efficienza sia nella manutenzione che nel movimento e sul personale in termini di spostamenti/trasferimenti nonché anche riconoscimenti qualitativi, sempre tenendo fede alla professionalità e al lavoro. Il gruppo dirigente nazionale di Rete ferroviaria decide che, dopo circa un decennio, è giunta l'ora di cambiare e, dopo diversi anni di discussione, mettono in campo una nuova organizzazione che, per quanto ci riguarda, ancora oggi non sappiamo se dettata da vere esigenze organizzative o più semplicemente da motivi interni di riequilibrio e riposizionamento di taluni dirigenti rispetto ad altri. Nel 2009 viene calata, senza nessun accordo con il sindacato, una nuova organizzazione del lavoro denominata "Direttrice" scavalcando i consueti territori regionali e ribaltando così tutti i riferimenti finora seguiti. Infatti assistiamo alla nascita, con sede Firenze, di una Direzione produzione, che si occupa sia delle linee regionali che di quelle veloci, della circolazione dei treni regionali e delle stazioni connesse. Dall'altra parte nasce una Direzione con sede Bologna, che gestisce la circolazione dei treni della rete Dorsale e tutta l'alta velocità, comprendendo l'Scc/Dco di Campo Marte e fino a Roma; contemporaneamente nasce anche un'ulteriore Direzione con sede a Genova, che gestisce la Circolazione dei treni della rete tirrenica comprendendo l'Scc/Dco di Pisa fino a Roma. Oltre a ciò, è stata creata a Firenze una struttura di "Personale e Organizzazione" con molti addetti; struttura che ha giurisdizione sia sull'Emilia che sulla Toscana, con lo scopo di controllare/monitorare i costi operativi in generale, le spese cor-

renti, i costi del personale a qualsiasi titolo. Una struttura dipendente gerarchicamente da Roma che risponde solo a logiche centrali e con obiettivi di risparmio e contenimento dei costi. Gli investimenti Av o semplicemente anche altre opere di investimenti infrastrutturali come raddoppio dei binari ecc. sul nostro territorio, sono direttamente relegate ad altre strutture che non stanno in Toscana.

Dopo circa tre anni, possiamo tranquillamente affermare che la regione Toscana ha fatto passi indietro, in quanto ad oggi stiamo portando a termine solo gli indirizzi e gli investimenti programmati fino al 2008 dopodiché non è stato messo in campo niente altro. Infatti, da una parte la struttura di Personale e Organizzazione ha messo un cappello su tutte le spese, sia che riguardino le strutture di ufficio che quelle dell'esercizio ferroviario, limitandole all'indispensabile e, dall'altra ha effettuato una stretta sul personale agendo in vari direzioni: uscite incentivate e/o uscite tramite il fondo di sostegno al reddito senza nessun accordo con questa organizzazione e neanche dietro una parvenza di nuova organizzazione del lavoro; blocco dei trasferimenti a qualsiasi titolo; blocco delle aspettative di carriera; blocco delle assunzioni nonostante esistano documenti firmati dalla stessa struttura che subito dopo li ha rinnegati. Stessa cosa anche per quanto riguarda gli investimenti; basta guardare il rallentamento dei progetti, fatti cadere nel dimenticatoio, come per esempio il raddoppio ferroviario Pistoia/Lucca, oppure gli investimenti sulla tratta ferroviaria Empoli/Granaiolo ecc., nonostante vi fossero accordi e impegni presi e firmati nel 2008.

Abbiamo toccato il fondo

La situazione ha toccato il fondo ed è balzata sotto gli occhi di tutti, quando pochi centimetri di neve sulla costa livornese e nel territorio senese hanno creato soppressioni di treni uno dietro l'altro lasciando i viaggiatori senza informazioni certe né sulle partenze né tantomeno sugli arrivi dei treni. La cosa che però non si vede, è che sul piano operativo interno la burocrazia è opprimente; la Direzione produzione e le direzioni che si occupano della circolazione dei treni Av e/veloci, per intervenire, devono confrontarsi sul piano del lavoro e sugli obiettivi da raggiungere, ed avere le necessarie autorizzazioni dalla struttura Personale e Organizzazione, la quale, deve monitore i costi/benefici e alla fine approvare gli stessi in qualsiasi circostanza. Altre volte invece, senza una logica apparente, assistiamo a provvedimenti sul personale (trasferimenti , avanzamenti, ecc.) predisposti da quest'ultima struttura, senza che le Direzioni utilizzatrici ne abbiano richiesto l'urgenza e quindi sembra che siano completamente sganciati rispetto alle necessità reali. Non so se abbiamo reso l'idea, ma tutto è rallentato, e tutto si può fare solo se autorizzato preventivamente o a sanatoria da una struttura che risponde a Roma e che non tiene minimamente conto delle esigenze del territorio. Siamo all'assurdo.

Come sindacato non abbiamo un interlocutore con cui sottoscrivere accordi reali, in quanto molto spesso, quello che va bene al lavoro e alla manutenzione (Direzioni produzione e Direzioni circolazione dei treni) non coincide con gli interessi di risparmio, di economia e di razionalizzazione della struttura Personale e Organizzazione, con il risultato che molto è affidato alla buona volontà dei ferrovieri che tutti i giorni cercano di fare il massimo per garantire efficienza all'infrastruttura.

Come Fit/Cisl abbiamo denunciato tale situazione da tempo e proclamato unitariamente azioni di sciopero, come quello prossimo 27/28 marzo di 24 ore, manifestazioni per sensibilizzare la Holding FS, il gruppo dirigente locale e Nazionale di Rfi. La situazione che si è creata sta comprimendo e mortificando il territorio, bloccando qualsiasi tentativo di sviluppo ed occupazione. Tutto il nostro ragionamento naturalmente si riferisce alle linee tradizionali anche perché, fermo restando che sotto la giurisdizione della struttura "Personale e Organizzazione" ci sono anche le linee Av, in merito all'autorizzazione dei costi del personale, notiamo che per quest'ultime non si bada a spese in quanto tutto deve funzionare alla perfezione. Un piccolo inciso: su 100 persone che prendono il treno solo 5 si servono dell'alta velocità e molto spesso il biglietto viene pagato dall'azienda per cui lavorano, mentre gli altri 95 si servono dei treni regionali o a lunga percorrenza.

Bisogna cambiare, riportare al centro i treni dei pendolari e i treni lunga percorrenza, garantire la mobilità anche a chi non prende l'Av; insomma rendere dignità al lavoro, riportare al centro l'organizzazione che deve rispondere laddove si fa produzione, rendere "potere" decisionale alle strutture operative sia in termini di investimento manutentivo, sia per quanto riguarda il personale in termini di operatività, quantità e qualità occorrente. Bisogna cambiare anche sul piano delle relazioni sindacali, partendo dal rispetto reciproco e dalla voglia di ascoltare anche la voce dei lavoratori, che molte volte non è in contrapposizione ma, collaborativa ed indirizzata a risolvere problemi, sia in termini di lavori da fare ma anche sui provvedimenti da prendere in tema di sicurezza negli impianti.

A questo punto è necessario un interessamento degli Enti Locali ed in particolare della Regione Toscana, nonché di tutti i parlamentari eletti nel nostro territorio, al fine di verificare la veridicità di questo documento e di conseguenza assumere le decisioni necessarie per riportare sul territorio le strutture decisionali del lavoro e dell'efficienza organizzativa con un piano di sviluppo sia infrastrutturale che occupazionale.

Insomma occorre invertire la rotta; noi siamo disponibili ad aprire un confronto serio ed a parlare di lavoro e sviluppo. In difetto, non ci stiamo e quindi ognuno farà la propria parte, ma consapevoli che un'organizzazione così fatta porterà al blocco delle lavorazioni, degli investimenti e ad un ridimensionamento delle capacità ricettive dell'infrastruttura tradizionale, quella di cui usufruiscono i pendolari/lavoratori.

Angela Di Marzo

Il cappio-trasporti che soffoca la Sicilia

Diritto alla mobilità sempre più asfittico e precario per i siciliani e per la loro vivibilità sociale ed economica: costi crescenti a cominciare dalla benzina, risorse sempre più scarse collegamenti marittimi correnti. Collegamenti Per questo il sindacato ha intrapreso una dura vertenza a cominciare dal trasporto pubblico locale e i collegamenti su strada. La Regione nel bilancio 2012 ha previsto una riduzione del 20% dei contributi destinati ai contratti di servizio con le aziende del settore, che hanno già preannunciato 2 mila licenziamenti. Davanti all' Assemblea regionale hanno così protestato i lavoratori che rischiano il posto mentre all'interno della sede del parlamento siciliano, si riuniva la Commissione trasporti con i sindacati proprio per discutere degli annosi tagli. Apprezziamo il lavoro della Commissione –hanno commentato in proposito Amedeo Benigno, segretario Fit Sicilia e i colleghi di Filt, Uilt, Cisal e Ugl. I componenti della Commissione hanno infatti assunto l'impegno di predisporre un emendamento che escluda i tagli del 20% dei contributi e che individui le risorse necessarie per salvare il settore ma non possiamo che criticare la totale assenza dell'assessore regionale al Bilancio, Armao da ben tre sedute. In questo modo il governo regionale sembra disinteressarsi della grave crisi che ha colpito il settore. La Commissione ha annunciato anche un secondo emendamento dai capi-gruppo per scongiurare i tagli da sottoporre in tempi brevi al voto del parlamento. Ma i sindacati sollecitano un intervento della Regione. A pesare sono anche i tagli stabiliti con le precedenti finanziarie dal Governo nazionale. Così si inasprisce la vertenza e i sindacati hanno proclamato lo sciopero generale in Sicilia di tutti i trasporti. Il presidio dei lavoratori si è svolto in Prefettura, dove i rappresentanti dei lavoratori hanno incontrato il Prefetto Umberto Postiglione che si è impegnato a convocare gli assessori al Bilancio Armao ed ai Trasporti Russo per affrontare, carte alla mano e in modo organico, la vertenza.

"Rischiano l'isolamento –ha aggiunto Benigno- ma soprattutto di non potere garantire più i servizi alla cittadinanza siciliana". I bilanci, aggiungono i sindacati, "non si possono correggre con i tagli lineari". Con il taglio del 20% delle risorse, previsto al bilancio regionale, il fallimento di molte aziende pubbliche e l'aumento della precarietà in quelle private, sembrano dietro l'angolo.

In sofferenza i collegamenti marittimi

Ma fra i tanti punti di sofferenza, dalle ferrovie ai trasporti pubbici locali e urbani, in Sicilia si allarga anche la crisi che riguarda i fondamentali collegamenti marittimi con le isole minori. Sono scattati infatti i primi licenziamenti nel settore a causa dei tagli dei finanziamenti regionali per il 2012, poco più di 55 milioni di euro annui a fronte di un fabbisogno di 101 milioni di euro. L'allarme è stato lanciato dalla Fit-Cisl.

La società di navigazione Ngi (Gruppo Caronte e Tourist) di Messina che si occupa dei collegamenti con le isole Eolie da Milazzo e di rifornimenti e servizi per Ustica, ha annunciato infatti, la riduzione del numero di equipaggi e il licenziamento di 10 lavoratori marittimi. "E' una situazione preoccupante che –spiegano Franco Lo Bocchiaro e Enzo Testa, rispettivamente segretario regionale Fit-Cisl e di Fit- Messina- comporterà anche una rimodulazione dei servizi della società. Oltre alla gravissima perdita di posti di lavoro, i tagli causeranno riduzioni ai collegamenti marittimi con ripercussioni sulle economie delle isole minori che investiranno il settore turistico, commerciale, trasporto rifiuti, combustibili. E non è che il primo caso. I tagli dei finanziamenti infatti andranno ad incidere notevolmente sui livelli occupazionali dei lavoratori di tutte le società di navigazione. Le aziende hanno già comunicato che inizieranno a licenziare lavoratori, e a sospendere per tutti gli altri la contrattazione di 2^ livello, con una riduzione drastica dello stipendio di circa il 45%. Lo Bocchiaro e Testa aggiungono: "La Ngi ha deciso il licenziamento in modo preventivo perché di fatto il bilancio regionale non è stato ancora approvato, e la cosa assurda è che la società, prima assume un lavoratore a tempo indeterminato senza la consultazione dei sindacati, come avvenuto di recente, poi comunica l'intenzione di licenziarne 10".

Da parte su Amedeo Benigno conclude: "Chiediamo alla Regione, l'immediato ripristino delle somme necessarie, e la sospensione immediata dei licenziamenti annunciati dalla Ngi. Se così nonsarà siamo pronti a forti azioni di protesta". Servono dunque interventi urgenti nel settore dei trasporti in Sicilia nel suo complesso, aggiunge il sindacato: "Interventi urgenti –spiega Benigno- nel settore che in Sicilia paga il prezzo di anni di disattenzioni da parte delle istituzioni. Dalle ferrovie con il taglio dei treni a lunga percorrenza, al rischio di collasso del trasporto pubblico extraurbano e dei collegamenti marittimi con le isole minori per via dei tagli dei contributi regionali, alla situazione preoccupante delle aziende di trasporto urbano sempre in attesa dei fondi comunali, alla necessità di interventi sui collegamenti autostradali. E' ora che si pensi ad una seria programmazione, con interventi certi che possano rilanciare i trasporti in Sicilia, intervenendo sulle tante carenze del sistema".

Fit Toscana, Italferr e Ferservizi

Cogliere un'opportunità di razionalizzazione

La Fit-Cisl Toscana in tempi non sospetti (autunno 2009), aveva proposto di ricollocare tutti gli uffici del Gruppo Fs Società Trenitalia, Ferservizi e Italferr nel plesso di viale Lavagnini, a Firenze, in modo da razionalizzare tutte le spese generali a qualsiasi titolo compreso l'affitto. Facendola breve, nel mese di ottobre 2011, il gruppo Fs ha finalmente deciso di trasferire il personale della società Ferservizi da via Salvagnoli a viale Lavagnini, insieme al personale di Trenitalia facendo delle sinergie sulle spese generali e approntando un progetto di ristrutturazione che dovrebbe partire in aprile e finire entro la fine dell'anno, in modo da ricollocare adeguatamente il personale e nello stesso tempo ottimizzare le spese in quanto una parte del palazzo verrà restituita al proprietario.

Ultimamente –osserva il segretario generale di Fit-Toscana, Stefano Boni- siamo venuti a conoscenza che la dirigenza della società Italferr-Gruppo FS- si sta organizzando per cambiare sede, lasciando i locali attualmente occupati presso la stazione di Firenze Smn, binario 1 bis, per trasferirsi in un nuovo locale privato in zona Porta a Prato Firenze. La notizia del trasferimento, visto che il contratto d'affitto sembra debba scadere nel prossimo mese di settembre, ha messo fortemente in agitazione tutto il personale in quanto non vi è mai stata una riunione ufficiale, né con la Rsu né con i sindacati. Stanno infatti circolando le voci più disparate possibili, che generano la più totale confusione e denotano un'assoluta mancanza di organizzazione e programmazione da parte della società Italferr.

Comunque la Fit-Cisl è convinta che ci siano delle opportunità per arrivare alla soluzione migliore nell'ottica del risparmio, della migliore ottimizzazione organizzativa e logistica e del buon senso, ed è per questo che rilanciamo l'idea che il personale di Italferr, circa 60/70 persone, può trovare una idonea collocazione all'interno del plesso Lavagnini insieme alle altre società del gruppo Fs. Naturalmente non c'è da perdere tempo perché a breve inizieranno i lavori di ristrutturazione ed è questo il momento per intervenire e creare le condizioni logistiche migliori. E' dunque il momento di agire ed operare in maniera diligente, attraverso un coordinamento stretto del management Fs con tutte le realtà territoriali; questo sarebbe utile per contenere i costi complessivi ed in particolare anche in termini di logistica. E per questo Fit Toscana si appella in primo luogo all'Ad di Itaferr, affinché verifichi le condizioni per trasferire tutto il personale insieme alle altre società del Gruppo Fs, nel plesso Lavagnini aprendo contemporaneamente un tavolo di confronto con il sindacato; in secondo luogo il nostro sindacato si rivolge all'Ad di Ferservizi, affinché le scelte che verranno fatte siano indirizzate al risparmio, alla migliore logistica, e all'efficienza organizzativa, in modo che i risultati globalmente ottenuti vengano investiti per la realizzazione del Centro direzionale uffici del Romito previsto negli accordi del 2008 firmati dall'Ad del Gruppo Fs e il Comune di Firenze.

Nuovo Segretario per Fit Liguria

Il Consiglio generale di Fit Liguria ha eletto **Massimo Proglio** come nuova guida della struttura sindacale. Proglio, 60 anni, sposato, due figlie, è cresciuto in Cisl cominciando il suo percorso da rappresentante sindacale dell'Agenzia marittima di Genova, per poi guidare la allora Filtat e quindi il settore dei servizi ambientali. Dopo essere stato "aggiunto" della Fit regionale, è stato "numero uno" della nostra Federazione genovese. A fianco di Proglio, nella rinnovata segreteria, ci saranno gli amici Ettore Torzetti, aggiunto, Cinzia Ferrara, Raffaele Lupia ed Enrico Neri. Alla riunione del C.G. Fit Liguria, oltre Giovanni Luciano e Pasquale Paniccia, erano il segretario dell'Unione Cisl Liguria, Sergio Migliorini e Mario Ivaldi, il segretario generale uscente di Fit Liguria che ha aperto i lavori, sviluppatisi in un ampio dibattito prima della votazione che ha eletto Proglio con 44 voti su 48 aventi diritto.

Addetti ai Trasporti:

I nuovi requisiti per la pensione

Con la circolare n.35 del 14 marzo 2012 l'Inps specifica e riepiloga i requisiti che dovranno possedere i lavoratori iscritti ai Fondi speciali dei Trasporti (autoferrotranvieri, volo, marittimi, ferrovieri) per ottenere la pensione dopo l'entrata in vigore della riforma Monti-Fornero, legge n.214/2011. Sostanzialmente nulla cambia per autoferrotranvieri e marittimi. Per il fondo volo vengono confermati gli sconti di 5 anni sui requisiti che, però, vengono aggiornati in base alla nuove regole. Cambia tutto per i ferrovieri appartenenti al personale di bordo, macchina, manovra, formazione treno, iscritto al fondo speciale Ferrovie dello stato. In un solo colpo si vedono innalzare il requisito per la vecchiaia a 66 anni (non più 58) oltre a venire meno lo scivolo di un anno ogni 10, previsto come compensazione dell'usura del lavoro svolto.
Di seguito riportiamo un sunto della circolare per ciascuna area contrattuale.

Autoferrotranvieri

Le nuove disposizioni relative all'accesso alle prestazioni previste dalla legge n. 214/2011
non si applicano ai lavoratori iscritti al soppresso Fondo di previdenza per il personale
addetto ai pubblici servizi di trasporto che rivestano la qualifica di "personale viaggiante", non essendo stata modificata la disposizione speciale di cui al comma 6 dell'art. 3 del decreto legislativo n. 414 del 1996 che in materia di età pensionabile conferma le disposizioni di cui all'art. 5 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503, ossia 60 anni per gli uomini e 55 anni per le donne. Continua pertanto ad applicarsi alla suddetta categoria di lavoratori la disciplina introdotta dalla legge n. 122 del2010 in materia di decorrenza del trattamento pensionistico; continuano altresì ad applicarsi, ai sensi della predetta legge n. 122 del 2010, le disposizioni previste dalle leggi n. 243 del 2004 e n. 247 del 2007 in tema di decorrenza del trattamento pensionistico nei confronti dei lavoratori per i quali viene meno il titolo abilitante allo svolgimento della specifica attività lavorativa per raggiungimento del limite di età (messaggio n. 5891 dell' 8 marzo 2011).

Marittimi

Anche per i marittimi continua a trovare applicazione la previgente normativa in materia di età anagrafica per l'accesso alla pensione di vecchiaia, ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Dlgs. n.503 del 1992, per le seguenti categorie di lavoratori marittimi: piloti del pilotaggio marittimo, riuniti in corporazioni presso i porti italiani, il personale abilitato al pilotaggio ai sensi dell'articolo 96 del codice della navigazione, i quali conseguono il diritto a pensione di vecchiaia a 60 anni, gli uomini e a 55 anni, le donne.
Resta ferma, infine, la previsione di cui all'articolo 31 della legge n. 413 del 1984, secondo la quale i lavoratori marittimi possono ottenere la pensione anticipata di vecchiaia a 55 anni di età, a condizione cha facciano valere i requisiti previsti dalla citata norma.
Continua ad applicarsi ai lavoratori marittimi con qualifica di pilota di porto la disciplina
introdotta dalla legge n. 122 del2010 in materia di decorrenza del trattamento pensionistico; continuano altresì ad applicarsi, ai sensi della predetta legge n. 122 del 2010, le disposizioni previste dalle leggi n. 243 del 2004 e n. 247 del 2007 in tema di decorrenza del trattamento pensionistico nei confronti dei lavoratori per i quali viene meno il titolo abilitante allo svolgimento della specifica attività lavorativa per raggiungimento del limite di età (messaggio n. 1256 del 19 gennaio 2011).

Fondo per il personale di volo
dipendente da aziende di navigazione aerea

Per il personale iscritto al Fondo Volo rimane il diritto al trattamento a conseguire la pensione di vecchiaia con un requisito anagrafico ridotto di cinque anni rispetto a quello tempo per tempo in vigore nel regime generale obbligatorio. Pertanto l'età anagrafica richiesta nel Fondo è quella ridotta di cinque anni rispetto a quella risultante in seguito alle innovazioni introdotte dalla legge n.214/2011. Per l'accesso alla pensione di vecchiaia è quindi richiesto il possesso dei seguenti requisiti anagrafici:

a) per le lavoratrici: dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2012 57 anni; dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2013 57 anni e 3 mesi; dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2015 58 anni e 9 mesi*;dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017 60 anni e 3 mesi**;dal 1°

gennaio 2018 al 31 dicembre 2020 61 anni e 3 mesi**;

b) per i lavoratori: dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2012 61 anni .dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2015 61 anni e 3 mesi*dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2020 61 anni e 3 mesi **

* *Requisito adeguato alla speranza di vita per effetto del D.M. 6 dicembre2011, in attuazione dell'art. 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.*

***Requisito da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'art. 12 del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.*

Per i lavoratori iscritti al Fondo volo successivamente al 31 dicembre 1995 e privi di anzianità contributiva, alla predetta data, è consentito aggiungere alla propria età anagrafica, ai fini del conseguimento dell'età pensionabile e per l'applicazione dei coefficienti di trasformazione, un anno ogni cinque anni interi di lavoro svolto con obbligo di iscrizione al Fondo, fino ad un massimo di cinque anni. Anche in tali casi, l'età anagrafica minima richiesta nel Fondo è quella ridotta fino a cinque anni rispetto a quella in vigore nel regime generale.

Pensione anticipata

I lavoratori iscritti al Fondo volo possono richiedere la corresponsione della pensione anticipata al conseguimento dei requisiti anagrafici e contributivi ridotti, rispetto ai requisiti
previsti dalla normativa in vigore nell'assicurazione generale obbligatoria, di un anno ogni cinque anni interi di lavoro svolto con obbligo di iscrizione al Fondo, fino ad un massimo di
cinque anni e sempreché il lavoratore possa far valere 20 anni di contribuzione obbligatoria e volontaria al Fondo ovvero, relativamente ai lavoratori appartenenti alle categorie dei tecnici di volo e dei piloti collaudatori, 15 anni.

Ferrovieri

Le nuove disposizioni di legge relative all'accesso alle prestazioni pensionistiche si applicano anche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale Ferrovie, e non solo a quelli già iscritti all'Assicurazione generale obbligatoria (AGO) dal 01.04.200. Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2012, per i vecchi ferrovieri i precedenti limiti di età previsti per l'accesso alla pensione di vecchiaia, differenziati in relazione all'attività svolta (58, 60 o 62 per il personale "viaggiante" e di "macchina"; 65 o 66 per il restante personale), sono sostituiti dal requisito anagrafico unico di 66 anni per gli uomini e di 62 anni per le donne con la graduale elevazione fino a 66 anni. I nuovi requisiti devono essere adeguati agli incrementi della speranza di vita previsti dal 2013, in poi, per la generalità dei lavoratori.
Ne consegue che non trovano più applicazione, dal 1°gennaio 2012, gli aumenti di valutazione del servizio ferroviario previsti per quelle qualifiche che conseguivano il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 o 60 anni. L'anzianità contributiva minima necessaria, in presenza del requisito anagrafico, è pari a 20 anni. Per l'accesso alla pensione anticipata si applicano le norme previste per la generalità dei lavoratori, ovvero gli incrementi collegati all'aspettativa di vita.
Infine, nei confronti degli iscritti al Fondo speciale per i dipendenti delle Ferrovie Italiane
S.p.A. non vale più l'istituto della pensione privilegiata.

(Osvaldo Marinig)

Pensioni. Nel “mille proroghe” solo piccoli ritocchi

Il cantiere delle pensioni non è ancora chiuso. Questa affermazione contiene uno degli obiettivi che il nostro sindacato si è posta per aumentare il tasso di “equità” degli interventi del Governo Monti nei confronti di dipendenti e pensionati. Il primo banco di prova è stato l’iter parlamentare del cosiddetto decreto “milleproroghe” durante il quale si è cercato di inserire alcuni correttivi suggeriti dalle confederazioni. Purtroppo dopo la terza lettura il milleproroghe è stato definitivamente approvato dal Parlamento, senza che, nei vari passaggi tra le due Camere, siano state apportate sostanziose modifiche come richiesto dalle parti sociali. Il rigore per mantenere inalterati i saldi della spesa statale ha prevalso su ogni altra ragionevole logica di giustizia sociale. Augurandosi che il rigore economico non si trasformi nel “rigor mortis” della tenuta sociale del nostro Paese, ***Osvaldo Marinig****, per il Dipartimento politiche sociali della Fit, riepiloga gli aggiornamenti all’articolo 24 della legge n.214/2011 che disciplina la riforma delle pensioni targata Fornero-Monti.*

Per quanto riguarda i lavoratori dei trasporti, una prima modifica interessa quei ferrovieri che sono stati posti in carico del Fondo di sostegno al reddito prima del 4 dicembre 2011, che potevano andare in pensione con i 40 anni di servizio, più uno di finestra, e in possesso di un’età anagrafica inferiore ai 60 anni. Questi soggetti dovranno rimanere a carico del Fondo di sostegno sino al compimento del loro 60esimo anno di età, sfondando quindi, in certi casi, i 48 mesi di permanenza previsti dall’accordo istitutivo del Fondo medesimo.

Sempre con l’obiettivo di accontentare le richieste sindacali che ritengono inopportuna la penalizzazione del calcolo della pensione per coloro che, pur avendo maturato i 41 o 42 anni di contributi (e anche oltre), dovranno subire se decideranno di andare in pensione prima del compimento del 62esimo anno di età, nel milleproroghe è stato previsto un periodo di moratoria che si concluderà il 31 dicembre 2017. Per cui, chi maturerà, entro tale scadenza, gli anni di contributi (41 o 42 più incrementi successivi previsti ogni 3 anni) non si vedrà applicare la penalizzazione dell’1% per i primi due anni, calcolati a partire dai 62 anni di età, e del 2% per quelli successivi. Nel calcolo del periodo saranno conteggiati i contributi maturati oltre che sulla prestazione effettiva anche quelli di astensione obbligatoria per maternità, servizio militare, infortunio, malattia e di cassa integrazione guadagni ordinaria.

Altro spinoso problema affrontato è stato quello dei cosiddetti esodati, ovvero di coloro che hanno risolto il rapporto di lavoro prima del 31 dicembre 2011, o a seguito di accordi individuali (sottoscritti ai sensi degli articoli 410,411 e 412-ter del codice di procedura civile) oppure di accordi collettivi di incentivo all’esodo stipulati dalla organizzazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

I soggetti che rientrano nelle fattispecie sopra citate potranno accedere al pensionamento secondo la normativa previgente (40 anni di contributi, quote, più finestre), sempreché: rientrino nell’ambito delle disponibilità delle risorse economiche stanziate dalla legge; dimostrino la data certa della cessazione del loro rapporto di lavoro comprovandola con elementi oggettivi (quali comunicazioni obbligatorie agli ispettorati del lavoro o equipollenti); siano in possesso dei requisiti anagrafici e contributivi che, in base alla previgente disciplina pensionistica, avrebbero comportato la decorrenza del trattamento medesimo entro un periodo non superiore a ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore del citato decreto-legge n. 201 del 2011, vale a dire il 4/12/2011.

Per arrivare a tutto ciò, che può apparire un risultato minimale, è giusto sottolineare che c’è stato un aspro dibattito in Parlamento per trovare le coperture finanziarie. Tanto è che gli oneri derivanti dalle prime due disposizioni saranno coperti dall’aumento dell’accisa sui tabacchi lavorati, mentre, per quanto riguarda le deroghe alla applicazione delle disposizioni delle norme introdotte dalla recente riforma delle pensioni, si prevede una clausola di salvaguardia per la quale se, in seguito all’inclusione dei nuovi beneficiari, si determinasse il raggiungimento del limite delle risorse economiche previste, le ulteriori domande relative ai nuovi beneficiari potrebbero essere prese in considerazione solo a condizione che il Ministero del lavoro di concerto con quello dell’Economia emanino un decreto in cui si preveda l’ incremento delle aliquote contributive, non pensionistiche, a carico di tutti i datori di lavoro del settore privato escludendo il contributo al Fondo di garanzia per Tfr e il contributo di cui all’art. 25 comma 4 legge n.845/1978.

Altra novità introdotta nella rilettura del provvedimento al Senato, è quella della conservazione dei vecchi requisiti per accedere alla pensione anche per coloro che, alla data del 31.10.2011, risultavano essere in congedo straordinario per assistere i figli con disabilità grave, ai sensi dell’art. 42, comma 5, del t.u. n.151/2001, e che li matureranno entro 24 mesi dalla data di inizio del congedo stesso.

Infine, nel provvedimento è stata inserita una clausola in cui si prorogano i trattamenti pensionistici erogati antecedentemente al 12 aprile 2009 a seguito degli accertamenti compiuti dall'INAIL ai fini del conseguimento dei benefici per l'esposizione all'amianto (di cui all'articolo 13, comma 8, della legge 27 marzo 1992, n. 25), sulla base dei curricula presentati dal datore di lavoro e della documentazione integrativa, con esclusione dei casi di dolo dell'interessato accertato in via giudiziale con sentenza definitiva. In questo caso, il milleproroghe prevede la copertura economica per i trattamenti erogati fino alla data di entrata in vigore del decreto, senza la corresponsione di arretrati per le eventuali rate di pensione sospese alla stessa data.
Ovviamente –conclude Marinig- il cantiere pensioni non può considerarsi chiuso, ci sono ancora troppe storture da correggere! Speriamo che il calo del famigerato spread e la migliorata reputazione internazionale acquistata dall'Italia, consentano di ritrovare la forza per attivare politiche più vicine alle esigenze delle persone e meno a quelle dei mercati e degli speculatori.

Macchinisti, professionalità e sicurezza

La Commissione europea detta i requisiti per i centri di formazione e per gli esaminatori. Impegno sindacale affinché le norme vengano applicate efficacemente.

La certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e dei treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea, definita dalla direttiva 2007/59/Ce, è stata oggetto di un decreto di attuazione (n.247, 30.12.10) entrato in vigore il 22 gennaio scorso, che lo regolamenta e stabilisce condizioni, procedure e campo di applicazione.
Giova ricordare che, per condurre un locomotore o un treno, un macchinista deve avere la licenza e uno o più certificati valida su tutto il territorio della Comunità europea, rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed è di proprietà del titolare. Il certificato è valido soltanto per le infrastrutture e il materiale rotabile in esso indicati, ed è rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura da cui il macchinista è dipendente ed è di proprietà dell'impresa o del gestore dell'infrastruttura che lo ha rilasciato. Non sono soggetti a tale regolamentazione i macchinisti in servizio esclusivo su: metropolitane, tram e sistemi di trasporto leggero su rotaia; reti che sono funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri e merci locali, urbani o suburbani; infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dai proprietari delle stesse per le loro operazioni di trasporto di merci; sezioni di binario che sono chiuse al traffico normale ai fini di manutenzione, rinnovo o ammodernamento del sistema ferroviario.
Ad un anno di distanza dunque la Commissione Europea, ha completato il percorso legislativo emanando una decisione e una raccomandazione che vanno a regolamentare, ed a indicare, i criteri per il riconoscimento dei centri di formazione coinvolti nella formazione dei macchinisti nonché quelli per il riconoscimento degli esaminatori e per l'organizzazione degli esami.

La Decisione in pillole

La decisione si applicherà a partire dal 15 maggio 2012, mentre per i centri di formazione che forniscono già servizi di formazione alla data di applicazione della decisione, essa si applicherà a decorrere dal 1° luglio 2013.

Come noto, le decisioni della Commissione Europea sono degli atti vincolanti, per cui non c'è bisogno di ulteriori atti di recepimento in quanto è previsto che siano obbligatorie in tutti i suoi elementi, e come in questo caso, se i destinatari sono designati, l'obbligatorietà vige solo nei loro confronti. La scelta di questo tipo di strumento normativo origina dalla necessità di conseguire un livello adeguato e comparabile, in tutto il territorio dell'UE, della qualità della formazione e degli esami dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni, degli aspiranti macchinisti, in vista della loro certificazione in tutti gli Stati membri. Per cui vengono fissati criteri comuni a livello dell'Unione sia per le procedure di riconoscimento dei centri di formazione, sia per gli esaminatori dei macchinisti, affinché sia garantito il mutuo riconoscimento valutato secondo un livello di qualità ragionevole e comparabile in tutti gli stati membri. Va chiarito, da subito, che nel linguaggio burocratico della Commissione il "richiedente" può essere identificato come un organismo o una persona che abbia costituito una società che presenti domanda di riconoscimento al fine di offrire corsi di formazione relativi ai compiti formativi di cui all'articolo 23, paragrafi 5 e 6, della direttiva 2007/59/CE, ma anche una persona che faccia domanda di riconoscimento di

esaminatore di cui all'articolo 25 della medesima direttiva. Ciò premesso i richiedenti dovranno dimostrare di possedere le competenze tecniche e operative, nonché la capacità di organizzare corsi di formazione adatti ai compiti formativi, oltre a poter disporre di personale e di attrezzature adeguati e di poter operare in un ambiente atto alla formazione volta a preparare i macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni a sostenere gli esami per l'ottenimento o il mantenimento di licenze e certificati in conformità alla direttiva 2007/59/CE.

Le norme prevedono delle disposizioni particolari per i centri di formazione che appartengono a imprese ferroviarie o a gestori di infrastrutture che richiedono il rilascio di certificati o di autorizzazioni di sicurezza, motivate con lo scopo di ridurre gli oneri amministrativi, e consentire agli stati membro la possibilità di combinare il riconoscimento di tali centri di formazione con il rilascio di certificati o di autorizzazioni di sicurezza.

Per quanto riguarda gli esaminatori incaricati di valutare i macchinisti, questi dovranno essere qualificati e competenti nella materia oggetto dell'esame che desiderano condurre; dimostrare indipendenza ed imparzialità nel modo di svolgimento dell'esame, evitando discriminazioni e pressioni indebite che possano influire sulla valutazione o sui risultati d'esame. Spetterà all'autorità competente verificare, su base individuale, se le competenze di una persona o di un organismo, che presenti domanda di riconoscimento di esaminatore, siano adeguate ai fini della conduzione di esami nei rispettivi settori di competenza.

Nella fase transitoria di applicazione della decisione, qualora un'impresa ferroviaria o un gestore d'infrastruttura abbia già selezionato esaminatori affinché effettuino esami per il proprio personale, in conformità alle disposizioni e ai requisiti nazionali applicabili prima dell'entrata in vigore della decisione, gli Stati membri potranno decidere di autorizzare detti esaminatori a continuare a condurre esami nel rispetto delle seguenti condizioni: a) l'impresa ferroviaria o il gestore d'infrastruttura ha selezionato l'esaminatore nel quadro di un certificato o di un'autorizzazione di sicurezza rilasciati ai sensi della direttiva 2004/49/CE, nei limiti del campo di applicazione definito dall'autorità competente e fino alla scadenza di detto certificato o autorizzazione di sicurezza; b) l'impresa ferroviaria o il gestore d'infrastruttura verifica che gli esaminatori da essi selezionati soddisfino i requisiti previsti dalla presente decisione; se un esaminatore non soddisfa un qualunque requisito, l'impresa ferroviaria o il gestore d'infrastruttura adotta le misure del caso per porvi rimedio.

La Raccomandazione pillole

Oltre alla decisone, la Commissione Europea ha voluto emanare una raccomandazione che, nel diritto comunitario, è un atto non vincolante utilizzato per invitare gli Stati membri a conformarsi ad un certo comportamento. La raccomandazione è motivata dalla necessità di garantire un livello adeguato e comparabile della qualità della formazione e degli esami dei macchinisti addetti alla guida di treni e degli aspiranti macchinisti ai fini della loro certificazione in tutti gli Stati membri. La Commissione raccomanda di utilizzare condizioni e procedure comuni a livello di Unione europea, per quanto riguarda sia le procedure di riconoscimento dei centri di formazione e degli esaminatori dei macchinisti addetti alla guida di treni e degli aspiranti macchinisti, sia i requisiti qualitativi da soddisfare ai fini dell'esame.

Preoccupandosi che sia garantito il mutuo riconoscimento degli esami, la Commissione raccomanda che la formazione sia impartita e gli esami siano effettuati in modo appropriato e secondo un livello di qualità ragionevole e comparabile in tutti gli Stati membri. Per cui ritiene opportuno che gli attestati di riconoscimento indichino gli ambiti di competenza nei quali un centro di formazione è autorizzato a impartire corsi di formazione e un esaminatore è autorizzato a condurre esami per macchinisti addetti alla guida di treni; inoltre, auspica che nei limiti degli ambiti di competenza specificati nell'attestato di riconoscimento, i centri di formazione e gli esaminatori riconosciuti siano autorizzati rispettivamente a impartire corsi di formazione e a condurre esami in tutta l'Unione.

La Commissione nel tenere in considerazione la possibilità che le autorità, nazionali, competenti non abbiano l'esperienza e le competenze specifiche necessarie per procedere al riconoscimento dei centri di formazione e degli esaminatori per quanto riguarda le competenze linguistiche generali dei macchinisti addetti alla guida di treni, indica la possibilità che gli Stati membri possano accettare attestati di competenza linguistica rilasciati da centri conformi allo «European Framework for Language Competence» (Eflc, quadro europeo di competenza linguistica) stabilito dal Consiglio d'Europa.

Nel caso in cui negli stati membri esistano già, o sono in procinto di essere istituiti, centri di esame incaricati di organizzare gli esami dei macchinisti addetti alla guida di treni, gli Stati membri possono delegare il compito del riconoscimento degli esaminatori ai centri di esame nell'ambito di specifiche condizioni nazionali. La raccomandazione indica anche le modalità di come dovrebbero essere presentate le domande da parte dei richiedenti, la durata della validità dell'attestato di riconoscimento di un centro di formazione della presentazione nonché quello di esaminatore. Tra i contenuti della raccomandazione troviamo anche quelli relativi alla trasparenza sulle norme di valutazione, infatti prima degli esami dovrebbero essere resi noti i principi per la valutazione e l'attribuzione dei punteggi nonché il tipo di risultati. I macchinisti o i candidati macchinisti dovrebbero essere autorizzati a prendere visione della valutazione dei risultati dell'esame e a richiederne la revisione in caso di parere motivato negativo relativo agli esami da essi sostenuti.

Vedremo come queste norme europee saranno applicate in Italia, vigilando in modo attivo per contribuire a garantire la massima trasparenza ed efficacia.

(Osvaldo Marinig)

La primavera delle "Amiche Fit"

Marzo delle donne lavoratrici. E marzo particolare per le amiche della Fit, riunite in assemblea nazionale il giorno 28. Ne daremo ampio conto nel prossimo numero del "La Voce". Intanto un sintetico promemoria e un manifesto per l'evento.

Da sempre la Cisl è impegnata a dare voce, rappresentanza e tutela alle donne.
Attraverso l'istituzione dei Coordinamenti Donne in tutte le strutture dell'organizzazione, sia a livello orizzontale che di categoria, si propone l'obiettivo di promuovere, sostenere e consolidare politiche attive di pari opportunità e di inclusione sociale rimuovendo gli ostacoli che di fatto ne impediscono la realizzazione.
Di qui l'impegno politico ed organizzativo al fine di stimolare un'azione efficace di rafforzamento sul versante della rappresentanza e della rappresentatività delle donne.
La Fit Cisl (la categoria della Cisl che si occupa dei trasporti) ha un Coordinamento donne nazionale e un Coordinamento donne per ogni regione attraverso l'azione dei quali promuove politiche di Pari Opportunità nell'ambito del lavoro, della tutela della maternità, dei congedi parentali, degli asili nido, del lavoro di cura, del part-time, della flessibilità d'orario, della conciliazione lavoro/famiglia.
Attraverso un'azione sindacale finalizzata ad incrementare il valore del lavoro femminile l'impegno del Coordinamento donne Fit Cisl si concretizza nel proporre iniziative finalizzate a:
Stimolare e promuovere l'inclusione e la permanenza delle donne nel mercato del lavoro dei trasporti;
Promuovere e coordinare politiche di pari opportunità, anche attraverso l'adozione di azioni positive dirette a rimuovere gli ostacoli che di fatto impediscono la parità tra lavoratori e lavoratrici in tema di accesso al lavoro, parità salariale, formazione e prosecuzione di carriera;

Salvaguardare e garantire i diritto alla maternità e alla genitorialità;
Sostenere una contrattazione specifica diretta a migliorare la conciliazione lavoro-famiglia, soprattutto attraverso la contrattazione di II° livello, adottando azioni di supporto alle politiche di welfare;
Proporre azioni a sostegno di una contrattazione volta a prevenire ogni forma di violenza contro le donne per il lavoro e sul lavoro;
Diffondere la cultura della salute e sicurezza nel lavoro tenendo conto della specificità di genere;
Formare e informare le lavoratrici.
Con questo spirito il Coordinamento donne Fit intende rafforzare il ruolo delle donne nel mondo dei trasporti promuovendo la presenza sempre più numerosa, qualificata ed impegnata delle lavoratrici.

Invecchiamento attivo e solidarietà tra le generazioni

Iniziativa delle donne Fit-Toscana

Invecchiamento attivo e necessità di rinnovare il sistema nazionale di welfare e allo stesso tempo necessità di un cambiamento culturale per affrontare le nuove sfide. Questo e molto altro è emerso nella tavola rotonda che il Coordinamento donne Fit-Cisl Toscana ha organizzato nella sede regionale di Firenze. Il tema è scaturito dall'Europa che ha dedicato il 2012 alla riflessione su "L'invecchiamento attivo e della solidarietà tra le generazioni". Sono intervenuti: Stefano Boni, segretario generale Fit-Cisl Toscana, la dr.ssa Wanda Pezzi, consigliera regionale di Parità, Osvaldo Marinig, del Dipartimento politiche sociali della Fit-Cisl nazionale e la responsabile coordinamento donne Fit-Cisl Toscana, che sigla questa nota.

L'invecchiamento attivo è un concetto, che l'Unione Europea ha proposto agli stati membri, i quali devono elaborare progetti e soluzioni che vedano gli ultracinquantenni e i "diversamente giovani" diventare punti di riferimento capaci di trasmettere le loro esperienze, competenze, azioni positive ai giovani lavoratori.

Per ottenere alcuni risultati possibili sono state avanzate alcune soluzioni: così sintetizzabili: formazione continua anche oltre i cinquanta anni; possibilità di essere impiegati in lavori meno faticosi, ma comunque necessari all'interno di un'azienda, di una comunità o di una amministrazione; essere "protagonisti" del personale cambiamento, valorizzando e investendo competenze e talenti nel bene comune.

Inoltre è stata fatta nel corso del convegno una panoramica sulla riforma pensionistica approvata dal Governo Monti. Le penalizzazioni su tale versante hanno colpito tutto il mondo del lavoro, anche coloro che hanno effettuato lavori usuranti e/o hanno iniziato a lavorare prestissimo. Le donne e gli uomini, restando a lavorare più a lungo, vedranno ridursi l'opportunità di rendersi utili nell'assistenza ad anziani e a sostegno dei figli che, dopo il matrimonio, fanno sempre affidamento sui "nonni" per accrescere la famiglia.

L'innalzamento dell'età pensionabile, dovrà perciò –sostengono le donne di Fit-Toscana- essere accompagnata da: -uno Stato sociale che sappia fornire e garantire diritti e servizi sociali, quali l'assistenza sanitaria; -pubblica istruzione, accesso alle risorse culturali (biblioteche, musei, tempo libero) e naturali; -erogazione di indennità di disoccupazione, sussidi familiari, in caso di accertato stato di povertà o bisogno, assistenza d'invalidità e di vecchiaia; -un sistema di welfare capace di fornire servizi moderni per le famiglie, sia asili nido sia centri diurni per gli anziani; -capacità di reintegrare nel mondo del lavoro i disoccupati non più giovanissimi; creazione di ammortizzatori sociali, ma anche necessità di oltre la precarietà e la mobilità lavorativa; -opportunità di garantire con la flessibilità di orario la possibilità di conciliare tempi di lavoro e della famiglia.

La tavola rotonda ha dato così l'avvio ad un animato dibattito con gli interventi dei presenti, che hanno condiviso le loro testimonianze ed esperienze sulla condizione del lavoro femminile, dell'esser madri e padri che lavorano e che seguono i figli. Una giornata insieme, dunque, nella quale il lavoro e la famiglia sono stati al centro della discussione. Il che evidenzia quanto sia importante che il sindacato adegui la propria azione di concertazione, portando un modello di organizzazione del lavoro in un'ottica di benessere e salute delle famiglie delle lavoratrici e dei lavoratori che rappresentano. Sicuramente una sfida per il presente della nostra società in crisi.

Energie nuove in Calabria

Donne e giovani alla ribalta. Sul fronte della Fit-Cisl certamente. Ma non solo. Ne diamo testimonianza in riferimento a due iniziative

Partecipiamo a costruire il futuro

Si è svolta a Lamezia Terme l'assemblea regionale dei giovani Fit-Cisl. L'iniziativa s'inquadra nell'ambito del percorso partecipato previsto dal progetto nazionale "I giovani nella Fit". Il progetto costruito da un gruppo di giovani dell'organizzazione si pone come obiettivi di: -raccogliere e rappresentare i bisogni dei giovani lavoratori e non; -elaborare il documento Fit sulle politiche occupazionali giovanili; -promuovere la partecipazione dei giovani nella vita dell'organizzazione; -costituire un gruppo giovani in ogni regione; costituire un gruppo giovani nazionale; -realizzare un servizio/percorso orientamento al lavoro; -creare una banca dati di giovani occupati e non occupati.

L'assemblea regionale calabrese ha rappresentato un importante passaggio del percorso partecipato del progetto. Il dibattito scaturito dalle sollecitazioni del segretario generale regionale Annibale Fiorenza ha prodotto notevoli spunti che andranno a costituire materiale utile per l'elaborazione del documento Fit sulle politiche occupazionali giovanili. Per i giovani, lavoratori e non della regione, è stata una giornata ricca d'osservazioni, proposte e spunti su cui riflettere. La separazione scuola/lavoro, la necessità di colmare il gap salariale e normativo tra i giovani occupati e gli altri lavoratori, la voglia di sentirsi parte di un sindacato nuovo che usa un linguaggio giovane, sono solo alcune delle proposte scaturite dal dibattito.

"Partecipiamo a costruire futuro" questo il motto che i giovani calabresi hanno scelto per sollecitare la loro organizzazione all'adozione di una politica di sostegno e di sviluppo mirata ad una maggiore tutela dei giovani lavoratori, al rafforzamento dei servizi dedicati ai precari e ai lavoratori in ingresso, alla creazione di un servizio di orientamento al lavoro nei trasporti.

Il rapporto del Cnel sul mercato del lavoro 2010-2011 ha riportato come, nel corso delle fasi di crisi che stiamo vivendo le opportunità di lavoro si siano ridotte per i lavoratori in ingresso che peraltro risentono di maggiore difficoltà legata alla mancanza d'esperienza. Nel nostro paese la recessione in più ha prodotto difficoltà strutturali rendendo la condizione dei giovani ancora più drammatica. I giovani si trovano oggi più che mai ad affrontare un insieme di sfide nel percorso di transizione scuola lavoro. Per coloro che invece sono fortunati e sono già collocati il deterioramento della condizione occupazionale è segnato dal ridursi delle possibilità di passaggio ad un'occupazione più stabile e garantita.

Per quanto riguarda i trasporti, negli ultimi 30 anni il settore ha conosciuto un profondo mutamento. I nuovi modelli di produzione si caratterizzano per la presenza di cicli produttivi sempre più frammentati e da un alto livello di differenziazione e specializzazione. Il mercato del lavoro è sempre più caratterizzato da flessibilità e processi di liberalizzazione. La flessibilità si traduce in perdita e assenza di tutele e la liberalizzazione equivale spesso a mancanza di regole certe, chiare e definite. Alla luce di tali trasformazioni del mercato del lavoro che coinvolgono, in modo particolare le giovani generazioni, la Fit vede come una priorità il riconoscimento della specificità della condizione giovanile nell'organizzazione e la conseguente necessità di intercettare i bisogni e le speranze dei giovani nell'ambito lavorativo e sindacale. Per questi motivi la Fit ha elaborato, attraverso il contributo dei suoi giovani, un progetto che si vuole tradurre in un'azione mirata al rafforzamento delle nuove generazioni volta a preparare e a favorire il rinnovamento dei quadri con l'accesso delle giovani leve ai ruoli di responsabilità, all'elaborazione di sinergie e proposte politiche, per rispondere e sensibilizzare i giovani al ruolo del sindacato.

Vita e lavoro delle donne nei trasporti

Sulla scia degli entusiasmanti esiti dell'assemblea dei giovani, le donne della Fit Calabria si sono poi riunite a Lamezia Terme per confrontarsi sulle possibili azioni da intraprendere sul territorio a sostegno dell'affermazione di una giusta rappresentanza delle lavoratrici dei trasporti. Hanno partecipato all'iniziativa la segreteria regionale e la segreteria nazionale.

Il segretario generale, Annibale Fiorenza, ha aperto i lavori incoraggiando le presenti a impegnarsi nel sindacato e garantendo la disponibilità della Segreteria tutta a sostenere tale impegno. Rosanna Ruscito, segretario nazionale, ha analizzato la situazione politico sindacale approfondendo i temi dell'occupazione femminile nel mezzogiorno.

L'Italia ha un tasso di occupazione femminile pari al 46,1% tra i più bassi d'Europa. La crisi ha aggravato i problemi strutturali dell'occupazione femminile che è ulteriormente diminuita. Esiste un'importante disparità tra il nord, in cui il tasso di occupazione femminile è pari al 56,1%, e il sud in cui si ravvisa una caduta al 30,5%. Il nostro sud, quindi, sembra essere il luogo in Europa in cui le donne lavorano meno in assoluto. In questo quadro desolante il settore dei trasporti è ulteriormente caratterizzato da una forte sottorappresentazione femminile. Questo riguarda non solo l'ambito occupazionale, ma si riflette anche sul profilo sindacale. Poche sono le donne che si impegnano nell'attività sindacale e ancor meno lo sono nel sud. L'iniziativa promossa dalla segreteria Fit Calabria, mira proprio ha sostenere l'azione sindacale al "femminile" supportando la nascita di un gruppo di donne attive che, promuovendo le politiche di genere, instauri una rete di collaborazione e informazione sul poco favorevole territorio calabrese. Francesca Di Felice, responsabile del Coordinamento nazionale donne Fit, ha colto l'occasione per illustrare il cammino delle sindacaliste della Cisl e i vari passaggi congressuali in cui si è affermata la rappresentanza femminile. La dichiarata volontà politica, l'assunzione d'impegni e regole capaci di garantire un'effettiva presenza femminile a tutti i livelli, comprese le segreterie, e un rafforzamento del ruolo dei coordinamenti donne a ogni livello, sono solo alcune delle peculiarità che caratterizzano la nostra organizzazione. Senza dimenticare l'importante modifica, in questa direzione, del regolamento confederale del 2007 che prevede nelle strutture, a ogni livello che contino nella base associativa una percentuale d'iscritte pari o superiore al 30%, la presenza di almeno una sindacalista nella Segreteria.

Coordinamento Donne e contrattazione

Per quanto riguarda l'impegno del Coordinamento donne nazionale Fit, il cammino che sta percorrendo verso il prossimo Congresso, si svilupperà proprio sul tema della rappresentanza e della contrattazione. Sul primo profilo per sollecitare la presenza delle donne nelle Segreterie, per sostenere il lavoro delle sindacaliste e per garantire risorse sindacali per l'attività delle stesse. Sul piano della contrattazione l'obiettivo è di potenziare il ruolo di Coordinamenti donne a tutti i livelli rendendolo protagonista ai tavoli di trattativa e nelle fasi preparatorie soprattutto per quanto riguarda la contrattazione decentrata.

Sono questi i filoni d'interesse su cui si sviluppa il dibattito dell'assemblea nazionale delle donne Fit, attraverso la quale le sindacaliste dei trasporti rappresentano la loro mozione al Coordinamento donne Cisl. E su queste sollecitazioni si è sviluppato un nutrito dibattito in un clima famigliare e di partecipazione che fa ben pensare a un'importante e prossima presenza attiva delle donne della Calabria.

Violenza di gruppo

Una sentenza che ferisce la sensibilità sociale

Una sentenza sul filo delle acrobazie, necessariamente astratte anche quanto ineccepibili in punto di diritto, quella della Corte di Cassazione che, in tema di stupro di gruppo, ha turbato ed offeso le donne e continua ad essere argomento di analisi e di dibattito anche tra le lavoratrici del Coordinamento donne della nostra federazione. Secondo tale sentenza infatti, il giudice non è più obbligato a disporre o a mantenere la custodia in carcere degli indagati, ma può applicare misure cautelari alternative. Così la Corte di Cassazione dando un'interpretazione estensiva ad una sentenza della Corte Costituzionale.

Senza entrare nel particolare né avendo la presunzione di apportare valutazioni tecnico giuridiche, commenta la Coordinatrice nazionale Fit, **Francesca Di Felice**, non riusciamo a rimanere in silenzio. Gli avvenimenti delle ultime settimane, e l'impegno del sindacato a proposito del tavolo governativo per le modifiche al mercato del lavoro, hanno fatto passare in secondo piano un problema che oltraggia gli uomini e le donne di un paese, che vuole definirsi civile, e che contribuisce a mettere in serio pericolo le conquiste delle associazioni, dei movimenti femminili, e dell'assiduo lavoro dei nostri Coordinamenti donne. E' necessario richiamare all'attenzione generale che, l'evoluzione giuridica del reato di violenza sessuale e la sua elevazione da reato contro la moralità pubblica a delitto contro la persona, sono stati il frutto della forza delle donne italiane unite, indipendentemente dall'estrazione politica e culturale, in una lotta impari per l'affermazione della loro posizione nella società e della loro dignità.

Nella consapevolezza che tali comportamenti odiosi ed invasivi non erano adeguatamente sanzionati, nel 2009 il Parlamento ha approvato una legge in base alla quale sono state previste pene più severe e l'obbligatorietà della custodia cautelare in carcere, per i delitti di violenza sessuale e di atti sessuali con minorenni. Ora, nel silenzio generale, sembra che una sola sentenza possa farci tornare indietro verso percorsi cupi di una civiltà primordiale. Quasi che si riconosca un'attenuante nel fatto di aver agito in gruppo. La cosa è a dir poco raccapricciante. A questo gioco non ci stiamo. Il Coordinamento nazionale donne Fit non abbasserà la guardia su questo tema su cui quotidianamente si impegna per tutelare le donne nei trasporti e nella società. Ci domandiamo a cosa servano le piattaforme sulla violenza contro le donne, i corsi di formazione, i codici etici e l'impegno di prevenzione sui posti di lavoro se rimaniamo indifferenti in questa occasione. Richiamiamo a gran forza tutti, uomini e donne, per garantire la tutela della dignità di madri, figlie, mogli e lavoratrici. E' su questi temi e con questi toni che bisogna far sentire la nostra voce.

Non possiamo lasciare, conclude la dirigente Fit, che il paese ricada in un baratro, oltre che politico economico, anche sociale.

Maria Carmela Cafaro

Studenti tecnici Ifts

Per la logistica integrata

L'istituto superiore "Archimede" di Taranto ha coinvolto Cisl Trasporti di Puglia in un convegno dal titolo: "La logistica integrata" che ha avuto lo scopo di far conoscere l'importanza di un corso Ifts (istruzione, formazione, tecnica superiore) giunto alla 2^ edizione, organizzato in collaborazione con l'università degli studi di Bari – dipartimento di informatica, per tecnico superiore della logistica integrata, una figura professionale innovativa nel mondo dei trasporti. Il tecnico superiore della logistica integrata, il cosiddetto "logista", è infatti una nuova figura di operatore economico industriale che opera all'interno di imprese industriali, commerciali di servizi logistici, nell'ambito della pianificazione, della gestione e del controllo dei flussi fisici dei beni e delle relative informazioni, dal punto di fornitura iniziale a quello finale. Un tecnico cioè con una visione sistemica del ciclo logistico e che è in grado di gestire relazioni con gli altri attori del canale, sia all'interno sia all'esterno dell'azienda; e conosce gli aspetti legati alle legislazioni ed alle politiche di gestione ambientale, energetica e della sicurezza. Si tratta dunque di una figura lavorativa completa e necessaria in uno scenario, quello della logistica, che si presenta come un nuovo modo di agire e di essere, oggi, nel mondo del lavoro dell'era tecnologica, economica ed industriale. E soprattutto un percorso che mira a responsabilizzare la persona impegnata, che non può più essere un addetto qualsiasi, tanto meno un manovratore, bensì un organizzatore delle esigenze di movimento e di ordine, in un sistema complesso ed integrato come ad esempio quello delle autorità portuali, ma non solo, dove convergono interessi diversi, esigenze diverse, lingue diverse.

Il convegno ha avuto come relatori: docenti universitari coinvolti nel progetto formativo. Il presidente dell'autorità portuale di Taranto, da parte sua, ha sinteticamente delineato lo stato attuale dell'area portuale della città ionica (piastra logistica, distripark, molo polisettoriale) e lo sviluppo che avrà, grazie agli investimenti dei fondi stanziati. Il presidente delle piccole e medie imprese Confindustria Puglia, ha sottolineato quanto sia indispensabile (per lo sviluppo economico del territorio, e non solo) che siano le imprese ad indirizzare la scuola a formare figure professionali spendibili nel mondo del lavoro, secondo le esigenze imprenditoriali. Inoltre, numerose erano le aziende presenti al convegno, che hanno ospitato gli stagisti del corso Ifts.

I giovani stagisti, attraverso la loro esperienza, hanno potuto verificare come la società moderna necessiti di persone che siano complete nei loro saperi, che devono trasformarsi continuamente in competenze per risolvere le problematiche logistiche ed operative che possono riguardare containers, stive di navi e tutta l'area portuale.

Patrizio Paolinelli

Il sistema aeroportuale italiano

A una svolta verso il 2030

Intervista ad Alessio Quaranta, Direttore generale dell'ENAC

Uno dei fattori che caratterizzano le società economicamente post-industriali e culturalmente post-moderne è lo sviluppo prodigioso dei sistemi di trasporto. Per il cittadino di un mondo sempre più interdipendente viaggiare è ormai una condizione esistenziale irrinunciabile, spesso un obbligo di lavoro, altrettanto spesso un momento di piacere legato all'attività turistica.

Per la sua rapidità e per il fatto di levarsi in volo l'aereo è forse il mezzo di trasporto che oggi meglio rappresenta l'aspirazione sociale al viaggio. Aspirazione che è diventata un bisogno professionale (accelerare i ritmi produttivi), un diritto (le vacanze retribuite), un'esigenza di status (conoscere luoghi lontani da quelli abituali) e che per tali motivi vede aumentare anno dopo anno il numero di passeggeri che utilizzano il mezzo aereo. Le cifre sono impressionanti. Nel 2010 negli scali aeroportuali di tutto il mondo sono transitati oltre 5 miliardi di passeggeri con un incremento del 6% rispetto all'anno precedente. Mentre negli aeroporti italiani si è passati da poco più di 90 milioni di passeggeri nel 2001 a quasi 139 milioni nel 2010. E per il futuro le stime sono in crescita sia per quanto riguarda

il nostro Paese sia a livello planetario.

Dinanzi a tale evoluzione il trasporto aereo sta interessando sempre più discipline scientifiche al di fuori di quelle strettamente confinate tra gli addetti ai lavori. Solo per citare alcuni esempi ricordiamo il celeberrimo libro dell'antropologo francese Marc Augé, Non-luoghi (Elèuthera, Milano, 2009); la recente esperienza etnografica nello scalo di Londra Heathrow dell'umanista svizzero Alain De Botton, esperienza sfociata poi nell'eccellente: Una settimana all'aeroporto (Guanda, Parma, 2010); gli studi del sociologo italiano Marco Catino sulla prevenzione degli incidenti aeronautici e la teorizzazione del concetto di just culture (Da Chernobyl a Linate. Incidenti tecnologici o errori organizzativi? Bruno Mondadori, Milano, 2006).

Lo sviluppo quantitativo del trasporto aereo comporta dunque un aumento di complessità del fenomeno e naturalmente un pezzo giornalistico non può avere la pretesa di indagarne ogni aspetto. Tuttavia, un punto di vista privilegiato che può aiutarci a comprendere alcune dinamiche di un settore in crescita e in tumultuosa competizione (si pensi solo all'avvento delle compagnie low-cost) è senz'altro quello di un soggetto pubblico qual è l'Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile). Come noto, tale Ente costituisce l'unica autorità di vigilanza, regolazione, controllo e certificazione dell'aviazione civile italiana. Il suo ruolo è dunque strategico per la definizione delle politiche del trasporto aereo e della sicurezza. Proprio per questo motivo è utile fare il punto della situazione sulla condizione attuale dell'Enac e del suo interfacciarsi con vettori e gestori aeroportuali.

Allo scopo abbiamo intervistato il suo Direttore Generale, il dottor Alessio Quaranta, nella sede centrale dell'Ente a Roma a due passi dalla Biblioteca Nazionale.

Il Governo ha istituito l'Autorità dei Trasporti per la regolamentazione economica delle tariffe. Ciò significa che l'Enac si vede sottratta una competenza molto importante: la definizione dei corrispettivi per i servizi erogati dalle società di gestione aeroportuali. Si tratta di un colpo abbastanza duro. Quali sono le ricadute per l'Ente?

Oggi come oggi è difficile dirlo, ma non drammatizzerei. Intanto la legge deve ancora finire di compiere il suo iter parlamentare. In secondo luogo, entro la fine dell'anno l'Enac deve portare a termine una serie di procedure già iniziate con il vecchio sistema. Ciò significa che attraverseremo una fase di transizione. Fase che ci vedrà sugli scudi per consolidare un sistema legato alla definizione delle tariffe aeroportuali che la norma stessa ci chiede di implementare prima dell'entrata in vigore della nuova Authority. Dunque, per il momento, sia dal punto di vista formale che sostanziale non cambia nulla.

Tuttavia entro l'anno la nuova Authority dovrà essere operativa e per quella data la fase di transizione di cui lei parla sarà conclusa...

Guardi, prima che l'Autorità sia definitivamente costituita occorre compiere diversi passaggi. Ad esempio: l'istituzione del Collegio entro il 31 maggio, la stesura dei regolamenti, l'assunzione di un primo contingente di quaranta persone e così via. Passaggi che mi lasciano presumere che ci vorrà un po' più di tempo rispetto a quello stabilito.

D'accordo, posto pure che si vada oltre la fine dell'anno dopo cosa accadrà?

Molto dipenderà dalle personalità che entreranno a far parte del Collegio dell'Autorità. In linea di massima però credo che per l'Enac rimarrà uno spazio residuo di competenze. Certo, non più in via autonoma come oggi, ma tramite accordi da stipularsi con l'Autorità. La forma di tali accordi al momento non posso prevederla. Immagino che saranno di tipo interistituzionale. Staremo a vedere.

Cosa le fa presupporre che l'Enac manterrà una parte della sue competenze in materia di tariffe?

A pieno regime l'Autorità sarà dotata di un contingente complessivo di ottanta dipendenti. Si tratta di un apparato molto piccolo. Se lei pensa che dovrà sovraintendere alla regolazione economico-tariffaria di tutto il settore dei trasporti mi pare giocoforza che dovranno essere stipulati degli accordi con le amministrazioni interessate: noi, le ferrovie, la società autostrade. E se è vero che, rispetto alla questione tariffaria, il settore marittimo è da anni completamente liberalizzato non altrettanto si può dire di quello ferroviario. Insomma all'Autorità il lavoro non mancherà di certo.

Se non capisco male lei vede il ruolo dell'Autorità per le tariffe simile a quello dell'antitrust, della Consob, o del garante per l'editoria. E' esatto?

Direi di sì perché se uno va a leggere tutto quello che in maniera chiara viene trasferito all'Autorità in termini di funzioni si va molto al di là dell'autorità indipendente per sconfinare spesso nell'amministrazione attiva. Oltre alla scarsità di personale, obiettivamente l'Autorità ha delle difficoltà a intervenire. Pensi solo al monitoraggio e al controllo del comparto aereo. Insomma un'autorità indipendente dovrebbe svolgere unicamente una funzione regolatoria. Ossia la predisposizione di schemi generali poi utilizzabili dai soggetti interessati. Ecco perché credo che l'Enac avrà ancora un suo spazio in tema di tariffe.

Resta il fatto che l'Enac vede ridotte le sue competenze istituzionali…

Non c'è dubbio. E'chiaro che perdiamo un pezzettino di attività. Però da un punto di vista formale in realtà perdiamo poco o nulla. Sostanzialmente quello che perdiamo è la mancata attribuzione di nuove competenze. Per esempio la definizione degli schemi generali che come ente di riferimento avremmo elaborato noi, avremmo portato noi in CdA per l'approvazione e avremmo messo a disposizione del sistema affinché i gestori aeroportuali nella loro libera autodeterminazione -vincolata al rispetto del singolo schema ovviamente- trovino un accordo con gli operatori, in particolare i vettori del singolo aeroporto. E' chiaro che questa è oggi una funzione trasferita all'Autorità ministeriale indipendente.

Direi che proprio nella parola "indipendente" sta il nodo. L'Enac tutela un interesse: quello pubblico. Mentre la nuova Autorità per le tariffe è super partes.

Indubbiamente. Quello che interessa alla Comunità europea è individuare un soggetto unico che svolga determinate competenze quasi fosse un giudice realmente terzo. Stabilito ciò la norma forse è stata scritta un po' in fretta e mal si concilia con l'attività di sorveglianza su un operatore. Per questo motivo la nuova Autorità troverà dei meccanismi di colloquio con l'Enac. Vorrà dire che un domani per la struttura tariffaria noi non agiremo come braccio operativo del Ministero ma dell'Autorità. Sia chiaro: tutto questo nella norma non c'è. E' un percorso che va costruito in accordo tra istituzioni.

Chiuso il capitolo regolamentazione delle tariffe continuiamo a parlare dei gestori aeroportuali ma da un altro punto di vista. A che punto sono i "Contratti di programma" di Fiumicino, Linate-Malpensa e Venezia?

Milano è in dirittura d'arrivo. Per quanto ne so è già a Palazzo Chigi per la firma del Dpcm approvativo. Dunque è questione di giorni. Il Contratto di programma con Save (società di gestione dell'aeroporto di Venezia nda.) è anch'esso in dirittura d'arrivo e non lo abbiamo ancora firmato perché c'é stata qualche piccola incomprensione con i ministeri vigilanti, incomprensioni che abbiamo chiarito. Consideri che gli stessi ministeri ci hanno messo fretta per firmare e consolidare il lavoro che avevamo svolto. Con Roma siamo un pochino più indietro. Nel senso che a luglio scorso in sede di Consiglio di Amministrazione abbiamo approvato, per così dire, la scatola vuota. L'abbiamo riempita di contenuti fino a qualche giorno fa e prossimamente si terrà la consultazione con gli utenti riguardante i nuovi corrispettivi. All'esito della consultazione trasmetteremo l'istruttoria di AdR (società di gestione degli aeroporti di Roma nda.) in modo che possa essere valutata dai ministeri che devono approvare il lavoro svolto. Per il Contratto di programma con AdR ci vorranno ancora almeno un paio di mesi per le consultazioni e poi i tempi tecnici ministeriali per la valutazione dell'attività e la relativa approvazione.

L'anomalia Ryanair

Cambiamo argomento. Ryanair è diventata la più importante compagnia operante nel nostro Paese: 28,1 milioni di passeggeri movimentati nel 2011 contro i 25 milioni di Alitalia. Come commenta questa notizia?

Guardi, sulle cifre nutro qualche perplessità. Sicuramente il dato di Ryanair è corretto. Però a me risulta che Alitalia viaggi da sola attorno ai 32 milioni di passeggeri. Se poi si aggiungono i passeggeri delle altre compagnie consociate al gruppo Alitalia-CAI andremmo ben oltre. Però poco importa la guerra dei numeri. In un mercato aperto come quello comunitario a noi, in quanto regolatori, non interessa chi sia il numero uno in termini di passeggeri trasportati. L'importante è che il sistema assicuri equa competitività, parità di trattamento e uguali possibilità per tutti.

A commento del sorpasso di Ryanair su Alitalia il Presidente dell'Enac, Vito Riggio, ha rilasciato una dichiarazione con cui pur riconoscendo i meriti della compagnia low-cost afferma che tuttavia la competizione

PER SAPERNE DI PIU'

Cosa è il Contratto di programma

I Contratti di programma introducono per la prima volta, con cadenza quadriennale, regole condivise nella gestione degli aeroporti. Stipulati tra l'Enac e i singoli gestori sono uno strumento di regolazione economica per determinare le tariffe aeroportuali (diritti di approdo e partenza, diritti di sosta, corrispettivi per la sicurezza, corrispettivo per passeggeri a ridotta mobilità, diritti merci ecc.). Le tariffe sono stabilite a partire dall'ultima contabilità analitica certificata disponibile e tenendo conto: del Piano degli investimenti (a carico della società di gestione), delle previsioni di traffico e degli obiettivi di qualità e tutela ambientale che il gestore si impegna a raggiungere. Con il Contratto di programma le parti si danno dunque diritti e obblighi. Si tratta quindi di uno stru-

sembra un po' truccata. Si riconosce in questa affermazione?

Sì. E aggiungo che ha ragione il Presidente Riggio a chiedere al Presidente del Consiglio Monti -uno dei più grandi fautori dell'europeismo- di verificare con Bruxelles se è corretto che nel medesimo Paese ci sia una differenziazione di trattamento per operatori che svolgono la stessa attività. Perché questo è il nodo di tutta la questione. Badi bene: la risposta che le sto dando travalica dai compiti di istituto dell'Enac, né io sono un esperto di diritto comunitario. Però se lei tiene presente che Ryanair non applica ai lavoratori contratti italiani ma quelli irlandesi perché meno onerosi, e paga le tasse in Irlanda e non in Italia perché da noi sono più alte, è chiaro che a monte la competizione tra vettori risulta alterata. Insomma, non si parte dalla stessa base.

Si stima che nel 2030 gli scali del nostro Paese passeranno dagli attuali 130 milioni di passeggeri a ben 230 milioni. Il sistema aeroportuale italiano si sta attrezzando per affrontare una simile crescita?

La risposta è: sì e no. Sicuramente con la definizione degli ultimi Contratti di programma siamo riusciti a dare impulso al rinnovamento delle infrastrutture aeroportuali. Attualmente abbiamo in vigore cinque Contratti che riguardano realtà medio-piccole come Bari e Brindisi e medio-grandi come Bologna, Pisa, Napoli. Questi Contratti comportano investimenti, esclusivamente privati, per più di mezzo miliardo di euro. Ciò significa che abbiamo realizzato un sistema che funziona. Tenga poi presente che sono in dirittura d'arrivo i Contratti di Venezia, Palermo, Catania, Milano e speriamo di accelerare quelli di Roma e Cagliari. Se continua questo meccanismo di sviluppo che mi auguro venga ancor più agevolato dalla nuova Autorità per le tariffe, siamo sulla buona strada. Purtroppo ci sono delle ombre che riguardano Fiumicino. Se non viene sciolto il nodo fondamentale dell'assetto infrastrutturale del maggior aeroporto italiano - aeroporto che andrebbe ad assorbire una quota rilevante dei 100 milioni di passeggeri in più che si prevedono da qui al 2030- probabilmente tante opportunità le perdiamo. Per tale motivo è necessario chiudere al più presto il Contratto di programma con Aeroporti di Roma di cui parlavamo poc'anzi.

La proliferazione degli scali

Nel Piano nazionale degli aeroporti si parla di realizzare altri due scali: Viterbo e Grazzanise. Si passerebbe così a 49 scali complessivi sul territorio nazionale. Alcuni commentatori e diversi esponenti politici sostengono che sono troppi. Qual è la sua opinione?

Il Piano a cui lei fa riferimento è solo uno studio preliminare che si limita a mappare gli scali esistenti con due considerazioni legate a decisioni politiche di costruire gli aeroporti di Viterbo e di Grazzanise. Ma questo studio non è il Piano nazionale degli aeroporti, strumento in corso di elaborazione da parte del Ministero e al quale anche l'Enac dà il proprio contributo. Detto questo il problema non è se 47 o 49 aeroporti sono tanti o pochi. Il problema è collocare ogni singola realtà aeroportuale in un proprio contesto di riferimento che sia coerente anche con la vocazione dello scalo. L'attenzione andrà inoltre focalizzata sulla definizione delle aree di accessibilità e di contorno che consentano di mettere in condizione l'aeroporto di funzionare correttamente. Il Piano nazionale degli aeroporti individuerà le priorità su cui indirizzare gli investimenti. Investimenti che per la maggior parte riguardano facilitazioni rispetto all'accesso: viario, ferroviario, in qualche caso portuale e via dicendo.

mento normativo forte ma condiviso.
I Contratti di programma sono un importante punto di partenza nella trasformazione degli scali italiani in vere e proprie imprese, visto che progressivamente gli investimenti saranno sostenuti soltanto dalla leva tariffaria. Nel futuro gli aeroporti funzioneranno sempre più in autofinanziamento, introducendo una doverosa etica della responsabilità nell'amministrazione di beni pubblici.
Il nuovo assetto regolatorio degli aeroporti italiani si tradurrà automaticamente in maggiore qualità dei servizi per i passeggeri perché i Contratti di programma prevedono obiettivi dichiarati. Il passeggero pagherà soltanto i servizi di cui fruisce realmente: i costi degli investimenti non eseguiti verranno defalcati dalle tariffe aeroportuali.
Una volta approvato dal CdA dell'Enac Il Contratto di programma è sottoposto alla valutazione e conseguente validazione da parte del Ministero dell'Economia e dei Trasporti.

Le società di gestione aeroportuale

L'Enac ha completato l'affidamento in gestione totale degli aeroporti sui quali gravita oltre il 90% del traffico passeggeri.
Le attività affidate alle società di gestione riguardano, tra l'altro: l'esecuzione di lavori, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture (piste, bretelle, piazzali, aerostazioni, uffici, strade di accesso e di raccordo); la predisposizione di servizi (fornitura di energia, illuminazione, acqua, riscaldamento, condizionamento, depurazione, smaltimento rifiuti, pulizia, informazioni); l'allestimento di strutture accessorie di comodità per gli utenti (ristoranti, negozi ecc.).
I gestori aeroportuali sono tenuti a versare allo Stato un canone di concessione per l'uso delle infrastrutture. Canone a fronte del quale percepiscono proventi che si possono distinguere in due categorie: "aviation" (diritti di approdo, partenza e sosta degli aeromobili, diritti di imbarco passeggeri), e proventi "non-aviation" (ricavi della gestione commerciale, affitti di spazi ecc.).

L'Enac, Autorità per l'aviazione civile

L'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, agisce come unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.
L'Ente, nato nel 1997 (D.Lgs. 250/97), ha as-

Nel 2009, all'indomani della sua nomina a DG dell'Enac, lei affermò la necessità di potenziare la presenza dell'Ente negli aeroporti anche per garantire una maggiore vigilanza e sicurezza…

Un piccolo chiarimento prima che lei prosegua. Il mio ragionamento non era finalizzato a rafforzare la nostra presenza sugli scali in termini numerici. Già all'epoca le costrizioni della finanza pubblica limitavano la possibilità di investire risorse economiche e umane sul territorio. Il mio ragionamento era legato a un recupero di autorevolezza, in particolare nei confronti del gestore aeroportuale. Soggetto che per capacità economiche, numero di personale e condizioni operative ha tante possibilità in più rispetto a quelle che abbiamo noi. Pensavo e penso che sia necessario trovare degli strumenti per consolidare il ruolo che dobbiamo svolgere nei confronti di tutti gli attori aeroportuali, a cominciare dal gestore aeroportuale, ma senza dimenticare gli enti di Stato, ovviamente in termini di coordinamento delle attività.

Bene, allora quali sono gli strumenti che dal 2009 ad oggi l'Enac ha messo in moto per incrementare la propria autorevolezza sugli aeroporti?

Uno è quello della formazione per riqualificare il personale e metterlo in grado di sostenere adeguatamente un confronto con gli altri protagonisti della vita aeroportuale. In questa direzione qualcosa è stato fatto ma molto resta ancora da fare. Purtroppo da anni siamo sottoposti a continui tagli di risorse economiche. L'altro elemento su cui ho puntato è il recupero della comunicazione tra sede centrale e periferia aeroportuale. Anche in questo caso però gli effetti positivi sono solo parziali.

Confermo, il personale degli aeroporti si sente solo e qualche volta persino abbandonato dalle strutture centrali dell'Enac…

E' così. Probabilmente il personale del territorio vede il centro come un mostro sacro di difficile accessibilità. Allo stesso modo, forse, alcuni settori dal centro guardano gli uffici esterni come un qualcosa di poco comprensibile rispetto alla quotidianità della vita lavorativa. Non voglio dire che ogni singola realtà territoriale –una Direzione aeroportuale o una Direzione operazioni- sia un miniregno a sé stante. Però spesso sono realtà difficilmente penetrabili. In nostro obiettivo consiste nel costruire un rapporto professionale continuo e collaudato tra chi sta a Roma e chi sta lontano dalla capitale. Ancora non ci siamo riusciti nonostante qualche piccolo risultato.

Ottimizzare la funzione Enac

Qual è la causa principale che sinora ha impedito al centro dell'Enac di ottimizzare il rapporto con le sue sedi periferiche?

Per molto tempo è mancato un raccordo tra chi dal centro doveva definire le regole e chi le applicava sul territorio. Spesso chi elaborava la norma lo faceva senza conoscere appieno la realtà territoriale e chi si trovava da applicarla altrettanto spesso non riusciva a comprendere la ratio che aveva portato a sviluppare quella norma. Il risultato è che ci si affidava e in larga misura ancora oggi ci si affida al buon senso e alla buona volontà dei singoli. Invece dobbiamo arrivare ad una standardizzazione dei comportamenti istituzionali. Ancora non ci siamo riusciti. Però qualche passo in avanti lo abbiamo fatto.

In cosa consitono questi passi in avanti?

Ad esempio abbiamo concentrato le attività di regolazione in un'unica struttura qui a Roma. Nella precedente esperienza organizzativa quasi ogni Direzione centrale aveva un suo pezzo di competenza regolamentare che riversava autonomamente sul territorio spesso senza coinvolgere chi doveva coordinare le attività in loco. Evidentemente tale iniziativa non è sufficiente, ma è un altro piccolo passo avanti verso un nuovo modello di organizzazione. Poi, per quanto mi riguarda, ho sempre lasciato la porta aperta ai Direttori di aeroporto per affrontare insieme piccoli e grandi problemi locali. Mi rendo conto che non basta, né io posso dedicare tutta la mia giornata lavorativa a questo tipo di interlocuzione. D'altra parte, non mi aspettavo che due anni bastassero per risolvere un problema strutturale che l'Enac si trascina dietro sin dalla sua nascita. Però ci si sto lavorando. Glielo posso garantire.

sorbito le funzioni precedentemente attribuite alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti (Civilavia), al RAI (Registro Aeronautico Italiano) e all'ENGA (Ente Nazionale Gente dell'Aria).

L'Enac si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.

Nello svolgimento delle proprie attività l'Enac opera conformemente alla normativa Comunitaria e agli standard internazionali indicati dall'Icao (International Civil Aviation Organization) e dall'Easa (European Aviation Safety Agency).

Complessivamente i dipendenti dell'Enac sono 942. Di cui circa 350 a Roma, nella sede centrale, e il restante nelle sedi periferiche.

L'Enac sul territorio

L'Enac è presente nei maggiori scali italiani tramite 19 Direzioni Aeroportuali. Le quali svolgono numerose funzioni, tra cui: controllare le attività svolte in ambito aeroportuale da gestori, vettori e soggetti privati; cooperare alla verifica del rispetto del Contratto di programma da parte dei gestori; assicurare la verifica della qualità dei servizi aeroportuali, del rispetto della Carta dei diritti del passeggero, della Carta dei servizi dei gestori e la trattazione dei reclami dei passeggeri; garantire l'adozione di piani di emergenza.

L'Enac è inoltre presente su tutto il territorio nazionale con la propria struttura tecnica suddivisa in cinque Direzioni Operazioni (Torino, Venezia, Milano, Roma, Napoli). Queste ultime garantiscono la sicurezza del volo attraverso un'attività di certificazione delle imprese e dei prodotti, la qualificazione del personale tecnico e operativo.

L'Enac e la sicurezza

Centrale nel mandato istituzionale dell'Enac è il controllo della sicurezza, nelle accezioni di safety e di security.

Per safety si intende la sicurezza dal punto di vista della progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili, nonché la valutazione dell'idoneità degli operatori aerei e del personale di volo.

Per security ci si riferisce alla sicurezza a terra, all'interno e all'esterno degli aeroporti per la prevenzione degli atti illeciti.

Ugo Surace

No TAV – Sì TAV
Una tragicommedia degli equivoci

Già nel corso dell'ultimo decennio del secolo scorso, quando iniziarono di qua e aldilà del confine con la Francia i primi sondaggi, apparvero in territorio italiano, sulle cime delle colline, le scritte "NO TAV" e si registrarono i primi attentati, con qualche incendio e con la solita bombetta, sui cantieri impiantati per le trivellazioni ed i carotaggi.

Il processo di analisi tecnica ed economica del progetto è andato avanti con i tempi (ahimè) propri del sistema italiano e siamo giunti all'epilogo di cui oggi tutti siamo testimoni dopo il recente incidente del traliccio.

Tutte le indagini geologiche, le analisi ambientali ed economiche, le con-ferenze di servizio e gli approfondimenti con le comunità locali hanno prodotto successivamente le decisioni sulle modifiche del progetto originario per andare incontro alle richieste delle comunità locali ed il trac-ciato è stato modificato da un Osservatorio cui hanno partecipato i territori con incontri e discussioni che sono durati più di tre anni.

Siamo tornati oggi alle origini e ci ritroviamo di fronte alla pura e semplice contestazione del progetto senza se e senza ma. Un cammino a ritroso che la dice lunga sui reali obiettivi del movimento NO TAV.

Le argomentazioni che vengono avanzate sono, oltre che superficiali, spesso false ed al limite del ridicolo. A parte le prediche di Grillo sul NO al progetto perché serve solo "per trasportare le mozzarelle"; le affermazioni dei politici alla Ferrero che affermano che tutto può essere risolto con la linea attuale che avrebbe grandi margini di capacità residua, con i pericoli per la presenza di uranio, o addirittura con i manifesti sui muri del comune di Oulx che sbandierano senza vergogna "NO TAV- NO TIR". L'obiettivo più o meno consapevole è quello di alimentare la disinformazione nella popolazione locale ed in generale nell'opinione pubblica nazionale.

Non è qui il caso di entrare nel merito della correttezza delle procedure adottate a livello nazionale e internazionale, delle caratteristiche della linea attuale con i suoi problemi di sagoma limite e di esercizio, a causa della pendenza della linea per salire al livello di mille e duecento metri sul livello del mare, delle argomen-tazioni sulla scarsità del traffico di breve-medio periodo e di tutte le affermazioni fatte a ruota libera da chi si oppone al progetto necessario per il superamento delle Alpi, ma, di fatto, è contrario per principio al servizio ferroviario ad alta velocità. E' sufficiente soffermarsi sugli aspetti essenziali che sono meritevoli di una attenta riflessione: Per la parte economica che riguarda gli aspetti relativi all'analisi costi-benefici, è necessario ed essenziale tenere presente la vita economica del progetto che va oltre i cento anni, domandarsi quale sarà lo scenario prevedibile e quali i benefici futuri in relazione ai costi attuali e come siano del tutto pretestuose ed ininfluenti le argomentazioni basate su dati e previsioni di traffico di breve periodo. Ma soprattutto, visto che ormai le argomentazioni avanzate tendono a contestare la modernizzazione della rete e del servizio ferroviario con l'alta velocità, perché si è consentito lo sviluppo del sistema stradale con le autostrade e non ci si è limitati a raddrizzare le curve o limitarsi ad allargare la sede delle strade statali.

Il fatto è che non ha tutti i torti chi sostiene che la contestazione, facendo leva sui comprensibili disagi ricadenti sulla popolazione locale e sulle difficoltà economiche che il Paese sta attraversando, tende ormai scopertamente ad innescare un conflitto di delegittimazione di tutt'altra natura con l'obiettivo di fare della bassa Val di Susa l'incubatoio di ben altre rivolte.

I dati della realtà di fatto

Fatti, non parole: che gran conquista sarebbe per tanti. Ma come fare in una rubrica di solo parole a comunicare questo precetto? Con i dati, tanti dati. Meglio se curiosi e un minimo intriganti. Le notizie che leggerete di seguito non sono farina del nostro sacco ma piuttosto la crusca di un sacco più grande e "pettegolo" (quello che raccoglie i nostri quotidiani nazionali) in cui ci siamo divertiti a rimestare con le nostre mani.

Olimpiadi al tempo della crisi

Monti dice no alle Olimpiadi a Roma nel 2020: sarebbero costate almeno 5 miliardi di euro. Ad Atene nel 2004 costarono 8,8 miliardi di euro, pari al 3,9 per cento del Pil di quell'anno. Oggi l'export della Grecia vale poco più di 22 miliardi (-35 per cento sul 2010). Per comparazione il solo Veneto esporta per 25 miliardi.

Mani pulite non del tutto

1992-2012: Mani pulite compie 20 anni. E la Corte dei Conti ci ricorda che corruzione e malaffare costano ancora 60 miliardi di euro l'anno.

Aziende e pubblicità

Quali sono in Italia le aziende che spendono di più in pubblicità? In ordine Telecom, Ferrero e Fiat. Con un budget compreso tra i 70 e i 200 milioni di euro.

Sos politica

Il Pd è la prima forza politica con il 27 per cento. Il Pdl scende al 23 per cento con una perdita di oltre 14 punti rispetto alle politiche del 2008. I due principali partiti hanno perso, rispetto a 4 anni fa, il 30 per cento dei consensi. Se si votasse oggi sceglierebbero un partito di centrodestra o uno di centrosinistra solo il 42,6 per cento degli elettori, mentre nel 2008 l'area del consenso polarizzato all'interno delle due principali coalizioni riguardava 7 elettori su 10. L'area del non voto è salita al 44,6 per cento.

Calo di consumi

Calano i consumi. Anche di vino. Dai 7,5 milioni di ettolitri del 2008 ai 7,1 del 2011. In vino veritas o la fine di un'ubriacatura collettiva?

Sanità da curare

Il costo del sistema sanitario nazionale è di 111 miliardi di euro all'anno. 38 miliardi il deficit degli ultimi 10 anni, 36 miliardi la cifra annua per il pagamento del personale e 680 euro la spesa media pro-capite per la sanità nel 2007 contro i 1.804 spesa media pro-capite per la sanità oggi.

Disoccupazione canaglia

I disoccupati sono 2,3 milioni, mai così tanti da 12 anni. Record negativo per i giovani: persi 80 mila posti in 9 mesi .

Italia tartassata

L'Italia ha il record del mondo delle tasse. Dal 1975 la pressione tributaria è passata dal 25,4 al 43,4 per cento: nessuno peggio di noi.

Debito pubblico vs risparmio privato

2.756 miliardi di euro: a tanto ammonta il risparmio privato italiano. 1.905,012 miliardi è invece la cifra iperbolica del debito pubblico.

Hong Kong terra promessa

La terra promessa degli europei in fuga dalla crisi è Hong Kong. Spagnoli, italiani e francesi invadono la metropoli. Dal 2008 alla fine del 2011 gli italiani sono passati da 1732 a 2236. I francesi sono più di 10.000, in aumento del 60 per cento negli ultimi 5 anni.

Italiani, popolo di poeti, santi, navigatori e... telefonini

Il pianeta ha impiegato migliaia di anni per raggiungere, nel 1800, il suo primo miliardo. Poi sono bastati 130 anni per toccare, nel 1930, il secondo miliardo. Dopo 69 anni, nel 1999, siamo arrivati a sei miliardi. Infine, dodici anni sono bastati per giungere, nel 2011, a sette miliardi. Scendendo a livello nazionale 150 anni fa noi italiani eravamo 26 milioni, oggi siamo 60 milioni. Oggi nel nostro Paese ci sono più telefoni cellulari che abitanti. (J.V.)

Saltare il baratro. Altro che ritrarcene!

Chi impagina la nostra rivista ha avuto, il mese scorso, l'idea grafica di siglare questa rubrica con un grosso punto interrogativo incombente su un gruppo di omini stilizzati, riuniti a cerchio, spalla a spalla. Un richiamo che evidentemente ha funzionato su molti di voi, amiche ed amici de "La Voce", che avete benevolmente criticato il vostro cronista, come seminatore di dubbi, se non di angosce, lasciate lì a mezz'aria su un tema vitale per il futuro nostro e della generazione che farà la storia del XXI secolo.

Che aspetto e quali istituzioni avranno le società nell'epoca della globalizzazione? Come sopravviverà l'idea di democrazia intesa non come un'astrattezza teorica ma nella sua sostanza concreta e materiale di "governo del popolo per il benessere collettivo del popolo"?

Pesanti interrogativi a fronte di deboli e incerte risposte, come si vede. Ma è proprio per questo che abbiamo invitato a cercare insieme il bandolo della matassa. E a cercarlo tra noi, tra il popolo, non per scodellare chi sa quale perfetto e definitivo progetto architettonico di un utopica Città del Sole, bensì per esercitare la giusta pressione dal basso sulle èlite dirigenti, quale che esse emergeranno dal caos di una fase di transizione epocale, com'è quella che non solo il nostro paese ma tutto il mondo sta attraversando.

Vedete amici : quando la democrazia fu inventata ad Atene, diciamo 2500 anni fa, si trattava di piccola, ambigua e contraddittoria cosa (come del resto tutto ciò che facciamo noialtri umani, da soli o in sodalizio col nostro prossimo), Un conato, un aborto, un fallimento. 50mila uomini circa, rigorosamente tutti di sesso maschile e talmente "maschilisti" da praticare, senza nessun problema, una "nobile" omosessualità, cameratesca o pedagogica che fosse. Una minoranza di cittadini, rispetto della totalità degli abitanti, che disdegnavano attività pratiche, commerciali o manuali e artigianali, lasciate in gestione a caste inferiori di stranieri metechi o schiavi. Questa minoranza di superboni pieni di sé era pure razzista senza vergogna, convinta addirittura di essere stata germogliata direttamente dalla terra che abitava. Infatti il loro mitico progenitore Eritteo –pensavano- aveva tentato di stuprare la dea Pallade ma quella si era difesa bene, cosicchè il seme eiaculato e scivolato sulla divina coscia, cadde sulla Madreterra Gea e da lì vennero fuori loro. Figuratevi che teste gloriose!

Detto questo, tanto di cappello. Hanno inventato non solo la democrazia ma anche il teatro, la psicanalisi, la filosofia, le scienze naturali, la storia, la geografia e via seguitoando. Ma la loro democrazia –ridiciamolo- era un giocattolo per pochi intimi, sfaccendati e oziosi, che stazionavano quotidianamente nella piazza principale, l'Agorà per accapigliarsi sul che fare della cosa pubblica. Insomma l'equivalente di Montecitorio, ai bei tempi. E cioè prima che il nostro parlamento venisse commissariato: -dai partiti nella fase post post–degasperiana della prima repubblica; -da Berlusconi nella seconda; -e dai tecno-professori nella terza. Vi torna il racconto, amiche ed amici, oppure il vostro cronista la sta mettendo un po' troppo in burletta?

Pericle. Un figlio di puttana?

Il fatto è che la democrazia dei pochi non può funzionare e in realtà non ha mai funzionato se non in fugaci periodici iniziali, allo stato nascente eroico, quando la passione creativa illude (ci illude) di poter fondare un mondo, se non perfetto, migliore di quello che vogliamo superare o abbattere, Peccato grave e rovina annunciata dall'ammonimento "Non avrai altro Dio… ". Anche ad Atene dunque, la cosa degenerò presto. Ricordiamo il famoso discorso di Pericle : "Noi ad Atene facciamo così…e giù via a magnificare il prodotto! Arringa stupenda nella formulazione retorica datale da Tucidite, e ciclicamente oggetto di tirate televisive da parte di attori e comici, contanti e grillini e girotondini. Ma era in realtà –il telemessaggio- spot populista di un principe (un figlio di puttana, ha scritto recentemente Umberto Eco) che governava allisciando i suoi uditori dal verso del pelo e aiutandosi con generose feste e spettacoli, certo culturalmente più raffinati di qulli messi su dalle tv di Rai-Mediaset e nelle "cene eleganti" del Cavaliere di Arcore. Ma sempre di circenses parliamo!

La democrazia dei pochi, quandanche travestita da democrazia di massa è la più illusoria delle utopie. E finisce inevitabilmente nelle mani di un demagogo che se ne fa usurpatore e tiranno assicurando che riporterà ordine dopo il caos, con un governo forte e decisionista. Ma attenzione però, amici. Qui tra noi non stiamo facendo una disputa intellettualistica su Pericle. Perché il punto non è la buona o mala fede di chi governa e gestisce il potere. Né di pretendere di additare il bene e il male, dividendoli come se fossimo gli angeli della valle di Giosafatte.

Con tutte le sue ambiguità la democrazia ateniese rappresenta un immenso passo avanti dell'umanità, che aveva fino ad allora conosciuto, nella stessa Grecia, il governo delle ferree aristocrazie guerriere di Sparta e, più in là oltre il mare Egeo, le grandi monarchie di Egitto, dell'Asia minore, della Persia e della Mesopotamia. In particolare Babele, la "grande meretrice" giustamente (dal loro punto di vista) esecrata dagli Ebrei schiavizzati, aveva inventato una forma di governo che per la prima volta nella storia, 5.300 anni orsono fu capace, di organizzare la complessità legislativa, istituzionale ed urbanistica di una grande metropoli imperiale di tipo moderno che, all'epoca di Alessandro Magno che la conquistò 2.330 anni fa,

contava forse un milione di abitanti. Di qui la consapevole superbia dei babilonesi che, al centro della loro capitale, edificarono la famosa torre, Ziggurat, la "casa delle fondamenta del cielo e dalla terra".
Per non insuperbire a nostra volta, care amiche ed amici, è bene dunque tener presente, di tanto in tanto, qual è il debito che abbiamo verso le generazioni che ci hanno preceduto. E di che lacrime grandi e di che sangue e dolore di popoli, il patrimonio di civiltà che abbiamo in prestito e dobbiamo amministrare e possibilmente accrescere, per trasmetterlo a chi ci seguirà.
Ma torniamo ai giorni nostri e alle amichevoli critiche rivolte al vostro cronista che – credetegli, amici. - è tutt'altro che affetto da pessimismo nero rispetto al futuro. Anche se è vero che non si può essere spensierati di fronte all'impresa cui ci chiama il XXI secolo.
Abbiamo prima parlato della democrazie dei 50 mila ateniesi (la stragrande maggioranza dei quali, peraltro, non apparteneva alla casta agemone ma era fatta di nullatenenti, i cosiddetti teti). La stessa democrazia "repubblicana romana, quella del "senatus populusque", aveva una base istituzionale di cittadinanza esigua e ordinata sul censo e cioè sulla capacità di fornirsi a proprie spese, di armi e possibilmente di un cavallo. Anche qui però ci fu uno stupefacente salto in avanti. Roma fu perifno geneticamente universalista, cosmopolita e non razzista. A differenza di Atene infatti, il suo fondatore, Romolo, chiamò a popolarla chiunque, pastore o mercante, ladro o prostituta o schiavo fuggiasco arrivasse, invitato però a gettare una manciata della propria terra natale nelle fondamenta comuni della città. Potente metafora di cattolicità antelitteram. Premessa che ci porta direttamente (e senza ulteriori divagazioni e ciarle da parte del cronista) al passaggio epocale che oggi abbiamo davanti.

Una democrazia da 7 miliardi

Come organizzare la democrazia globale di 7 miliardi di uomini e donne, vecchi e bambini, ricchi e finanzieri miserabili, finanzieri della Goldman Sachs o della Lehman Brothers e lavoratori, pensionati, risparmiatori e giovani disoccupati, proletari di Calcutta, professori della Bocconi, camionisti bulgari, pirati somali, monaci tibetani che si danno fuoco, amerindi dell'Amazzonia, musulmani, pedemontani della Valbrembana impauriti ed eccitati dai calderoli leghisti, impresari tangentisti e assessori "onorevoli" e funzionari pub-

blici corruttibili, finti ciechi e gioiellieri di Cortina...Questa l'impresa e qui dobbiamo saltare il baratro. Altro che ritrarcercene all'indietro, come suggerisce la sloganistica corrente!
E per vincere la scommessa abbiamo tutta l'attrezzatura occorrente. L'umanità non è stata mai tanta, quantitativamente, come oggi. Non è stata mai così longeva. Mai così potente tecnologicamente. Mai così ricca di risorse e anche di denari (ancorchè ci sia da distinguere tra i 60 trilioni di dollari della ricchezza più o meno reale prodotta e la carta più o meno straccia dei, cosìddetti derivati, più o meno speculativi, che viene stimata, a spanne, in cinque volte tanto). Non siamo stati mai così informati, anche se ciò non vuol dire automaticamente più colti, più intelligenti o più saggi. Mai così mobili, dalla Norvegia alla Tierra del Fuego, dal porto di Palos de la Frontera, donde salpò Colombo 520 anni fa, alle Indie, nuove o vecchie che siano. O da Cap Canaveral alla Luna. Mai così multirazziali, multiculturali, interdipendenti, uniti quantunque rissosi e spesso caini gli uni agli altri.
E allora, qual è, e quali sono i pesi, le catene, i gravami che ci ostacolano e ci rendono esitanti dinnanzi al baratro che dobbiamo saltare in avanti? Ebbene, gentili amiche e amici de "La Voce" il vostro cronista è convinto che l'ostacolo non sia dentro ciascuno di noi personalmente inteso. Non c'è giovane che non desideri mettersi in cammino per le vie del mondo. Non c'è madre (né padre) che impedirebbe ai figli di praticare e vivere il mondo intero, per quanta trepidazione possa nutrire in cuore. Non c'è nonni che non si rallegrerebbero aspettando che nasca una nipotina colorata al caffèlatte o dal bianco-giallo. E questa del generare e della propagazione della specie è la cartina al tornasole che scioglie ogni dubbio (fatte le debite eccezioni per qualche razzista di risulta: diciamo pure 7 milioni di deficienti su 7 miliardi quanto siamo, tiè: è una percentuale tanto ineliminabile quanto sopportabile).
L'ostacolo dunque non siamo noi. L'ostacolo sono le istituzioni, le strutture di potere sclerotizzate e anchilosate nel cervello e nell'anima. La superbia rivoluzionaria che ha sedotto il mondo, dal 700 in giù ha denominato queste strutture di potere come "sistema", nella convinzione che esistesse un Grande Fratello, un Grande Vecchio, una volta abbattuto il quale (Capitalismo, Borghesia, Imperialismo, Colonialismo, Massoneria, Sionismo, Vaticano etc. : ce n'è per tutti i gusti e tendenze ossessive) sarebbe nata una Umanità Nuova (l'uomo nuovo bolscevico o nazista, per esempio) e la storia si sarebbe acquietata al capolinea del suo destino. Una bufala stratosferica!
No. Il problema non siamo noi. E non esistono né sistemi né antisistemi sacri e intoccabili, se non nelle parole delle caste che continuano ad amministrarli, anche quando hanno esaurito la loro forza propulsiva e innovativa. Caste che si ostinano a tenerli in vita con l'esorcismo della demagogia, per coprire il loro interesse alla conservazione delle posizioni di preminenza e privilegio acquisite. E qui cari lettori, ciascuno di voi ci metta gli esempi di attualità che più lo solleticano, per convincersene.
Quali nuove istituzioni dunque? Quale Onu, quale parlamento europeo, quale governo delle nazioni o delle comunità locali. Quale democrazia industriale e governance dalle aziende produttive. Quali tribunali e quali eserciti...E sì : quale sindacato sul posto di lavoro, quale Etf ed Itf e Fit. Mica siamo figli dell'oca bianca.

Chiudiamo senza punti interrogativi per non provocare ancora gli amici che impaginano la nostra rivista. Un saluto e.... alla prossima, dal vostro

Affezionato Cronista
(c.candida@cisl.it)

C'E' CHI DICE...

A proposito di "salti sui burroni" ,tra i 150 e i 45 mila anni fa,l' Homo sapiens compì quello che papa Wojyla ha definìto "un grande salto ontologico" , inventando la cultura e producendo: pitture rupestri,sepolture rituali,oggetti ornamentali...

L'universo ha un'età di circa 14 miliardi di anni. Non è dunque infinito, anche se è in espansione. L'infinito è Altro.

Individualismo egocentrico e populismo demagogico devasteranno le società mature finchè non riemergerà la speranza di una politica capace di farsi carico credibilmente del bene comune.

La verità è sinfonica *(Hans Urs von Baldhasar,teologo borderline,morto il 26 giugno 1988,due giorni prima di essere creato cardinale di Santa Romana Chiesa).*

Sull'importanza dell'ascoltare,più ancora che del parlare, un detto ebraico ricorda come Dio *(o la Natura, per i "diversamente credenti")* **ci abbia fatti con una bocca sola...ma con due orecchie.**

Cosa succede a una goccia d'acqua che cade in mare? La goccia certamente sparisce ma all'acqua della goccia non accade nulla : essa si unisce al mare ma non perde la sua natura.
(Un pensiero pasquale di Raimon Panikkar a proposito del rapporto morte/vita)

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

Associato a Confcooperative, attraverso le 50 cooperative consorziate, opera su tutto il territorio nazionale con oltre 4000 addetti.

Oltre ai tradizionali servizi del Facility Management (pulizia e sanificazione, logistica, gestione del verde, guardiania, facchinaggio, etc), CNCP si distingue sul mercato per il know-how acquisito nell'erogazione di servizi per l'indotto ferroviario.
Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

UNI EN ISO **9001**	**Qualità**
UNI EN ISO **14001**	**Ambiente**
BS OHSAS **18001**	**Sicurezza**
SA **8000**	**Etica**

Soc. Coop. **Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi**
della rete ferroviaria italiana
Tel. 06.85 57 832 – **Fax** 06.85 40 292 **E-mail**: segreteria@cncp.net
Via Salaria, 89 Roma (00198)

Ci sono momenti nella VITA che devono essere **garantiti e tutelati.**

www.inat.it

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

€	**30,00**	Indennizzo per ogni giorno di infortunio
€	**105.000,00**	Indennizzo per invalidità permanente
€	**105.000,00**	Capitale per morte
€	**25.000,00**	Massimale per invalidità permanente (≥60%) a seguito di infarto o ictus
€	**7.500,00**	Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a seguito di infortunio
€	**12.500,00**	Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%
€	**20.000,00**	Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
€	**4.000,00**	Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
€	**36,00**	**Premio assicurativo mensile**

FAMILIARE

€	**105.000,00**	Indennizzo per invalidità permanente
€	**105.000,00**	Capitale per morte
€	**30,00**	Indennizzo per ogni giorno di ricovero a seguito di infortunio
€	**28,00**	Indennizzo per ogni giorno di applicazione di apparato di contenzione per fratture a seguito di infortunio
€	**12.500,00**	Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥60%
€	**20.000,00**	Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
€	**4.000,00**	Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
€	**27,00**	**Premio assicurativo mensile**

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

- Salvaguardia piani di investimento INA
- Maggiorazioni capitale Invalidità Permanente: 60%=100% - 100%=200%
- Maggiorazioni capitale Morte: 1,5 volte il capitale se coniugato/a o convivente (more uxorio), 2 volte se ha figlio/i minori o permanentemente inabili al lavoro.

NUOVA

Polizza Incendio e Furto Abitazione:

protegge il tuo patrimonio dai piccoli e grandi incidenti della vita.

RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • info@inat.it

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

DIPENDENTE

€	**105,00**	Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto non comportanti intervento chirurgico
€	**126,00**	Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico elevato ad € 140,00 per ricoveri effettuati per grandi interventi chirurgici
€	**52,50**	Indennità per convalescenza post ricovero
€	**52,50**	Indennità per terapie ambulatoriali - chemioterapie - dialisi ambulatoriali
€	**1.200,00**	Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
€	**800,00**	Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
€	**1.000,00**	Massimale annuo di rimborso spese mediche per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche rese necessarie da infortunio indipendentemente dal ricovero
€	**500,00**	Massimale annuo di rimborso per trasporto sanitario per ricovero con intervento chirurgico, elevato ad € 1.000,00 se l'intervento chirurgico deve avvenire all'estero
€	**25,00**	**Premio mensile**

FAMILIARE

La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato

€	**22,50**	**Premio assicurativo mensile**

POLIZZE CONVENZIONE:

- POLIZZA INIDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA AL SERVIZIO PER MALATTIA O INFORTUNIO
- POLIZZA CONVENZIONE PENSIONATI
- POLIZZE VITA E PREVIDENZIALI

Per quanto riguarda le "Condizioni particolari delle prestazioni" e le "Norme di applicazione",si rinvia alle condizioni di assicurazione che regolano ogni singola polizza.

inat

ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma

Tel. 06.51574.1 • Fax 06.5137841 • F.S. 970.65105 • info@inat.it