

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 10

Ottobre 2012

LXII anno dalla fondazione



 **FIT-CISL**
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Frank Andiver

Poste Italiane spa - spediz. in 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

Disabilità: il riproporzionamento dei permessi mensili

Il ministero del Lavoro ha fornito alcune linee-guida in merito ai 3 giorni di permesso al mese spettanti al lavoratore che deve assistere un familiare con disabilità.

Nel caso in cui il dipendente - seppur legittimato a usufruire di questo beneficio - abbia goduto di altri tipi di permessi o congedi nel corso dello stesso mese, secondo il ministero questi non può riproporzionare i giorni di permesso, in quanto anche le altre tipologie di assenza sono previste dalla legge, con funzioni completamente diverse.

Se il lavoratore inoltra, per la prima volta, la domanda per la fruizione di questi permessi durante la mensilità di riferimento, tale riproporzionamento è invece possibile. Secondo quanto stabilito dall'Inps, il richiedente ha diritto ad 1 giorno di permesso ogni 10 giorni di assistenza. Quindi, se l'assistenza al familiare disabile ha una durata inferiore ai 10 giorni, il lavoratore non ha diritto ad alcun giorno di permesso. Per i periodi superiori a 10 giorni ma inferiori a 20, il soggetto interessato potrà beneficiare di 1 giorno.

Il ministero ha chiarito anche alcuni aspetti relativi ai riposi orari giornalieri, i cui destinatari sono i lavoratori disabili e i genitori di un figlio disabile, in condizione di gravità fino al compimento di 3 anni di età.

Per questo beneficio non si procederà ad un riproporzionamento, poiché il permesso orario è legato alla singola giornata lavorativa (indipendentemente dal numero di giorni di assistenza svolti nel mese di riferimento) e, soprattutto, al relativo orario: si possono prendere infatti 1 o 2 ore, a seconda che l'orario di lavoro giornaliero previsto dal contratto sia inferiore oppure pari o superiore alle 6 ore.

Inail: novità sull'assistenza personale continuativa

L'Inail ha disposto che l'assegno per l'assistenza personale continuativa venga concesso anche se il 100% dei postumi relativi all'inabilità, per eventi anteriori al 1° gennaio 2007, sia stato raggiunto dopo la scadenza dell'ultimo termine di revisione. L'aggravamento - precisa l'istituto - deve essere direttamente causato dagli esiti dell'infortunio o della malattia professionale.

L'inabilità permanente assoluta rilevante per la concessione del trattamento per l'assistenza personale continuativa, per eventi antecedenti il 1° gennaio 2007, può essere accertata senza i limiti di tempo stabiliti per la revisione della rendita.

I termini di prescrizione del diritto all'assegno decorrono:

- per gli eventi anteriori al 1° gennaio 2007, dal momento in cui l'inabilità permanente assoluta renda indispensabile un'assistenza personale continuativa
- per gli eventi avvenuti dopo tale data, dal momento in cui insorga una delle menomazioni indicate dalla legge, che renda necessaria un'assistenza personale continuativa

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. 10 - Ottobre 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, Michele Castellano, Massimo Malvisi, 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 30 ottobre 2012

Finito di stampare nel mese di Novembre 2012

Tiratura: 28.000 copie



Summary

Editoriale

2 Un sindacalismo consapevole per sconfiggere l'angoscia

Linea Sindacale

6 I problemi del trasporto nel contesto della crisi italiana

7 Linee programmatiche per la crescita della produttività e della competitività
Riorganizzare la Fit

Oggi & Domani

12 Tpl. Una vertenza vitale per noi e per il Paese

14 Mobilità e Ferrovie. Si sviluppa la contrattazione aziendale

16 Sicurezza ferroviaria. Si parte con l'Agenzia Nazionale

17 Manutenzione Rotabili. Un patrimonio di specializzazione da rilanciare

18 Finalmente Rfi scopre le carte

20 Basta "Alitaglia", ci vuole un vero rilancio

23 Facciamo il punto sulla nostra capacità (e difficoltà) di contrattare

26 Le parti sociali concordano una posizione comune sull'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti

28 Modernizzazione e competitività del sistema portuale

Sindacato & Territori

32 Nuovo Segretario in Fit Lombardia

34 Fit Toscana. Fit puntualizza su tagli e domande inascoltate Santa Maria Novella. Viaggiatori di serie A e B

36 Flash. I trasporti nelle realtà locali

Sindacato & Socialità

38 I nuovi ammortizzatori sociali e gli enti bilaterali

Sindacato & Mondo

43 Sindacati europei mobilitati
Affrontare l'emergenza sociale

44 Un pacchetto tira l'altro. La liberalizzazione del sistema ferroviario italiano

48 Lavoro e attività crocieristica in Adriatico

Generi & Generazioni

49 La nuova ondata del nostro sindacalismo

Opinioni & Colloqui

50 + crescita + competitività + coesione sociale

52 Il dossier-trasporti dopo un anno di "Governo Tecnico"

Parole & Numeri

55 Ma la vita trionferà ancora!

56 Cuneo fiscale, un imputato quasi innocente

Intorno a noi

57 Il drago che sbarrava la vista dell'orizzonte

Un sindacalismo consapevole per sconfiggere l'angoscia

"L'avvenire ci tormenta, il passato ci trattiene, il presente ci sfugge". Queste parole di Gustave Flaubert, se ci si pensa, fanno riflettere molto in relazione alla situazione che viviamo quotidianamente.

La tentazione di sviluppare un ragionamento sui molteplici spunti che questa massima mette a disposizione è forte, ma rimarremo esclusivamente agli aspetti organizzativi relativi alla riorganizzazione della Fit e della Cisl.

Il 24 ottobre 2012 il Consiglio Generale della Cisl ha convocato il suo 17° Congresso confederale e, nel farlo, ha iniziato a strutturare delle modifiche regolamentari relative alla riorganizzazione delle proprie strutture sul territorio. Le strutture "orizzontali", come vengono definite le Unioni Sindacali Territoriali o Regionali.

Per essere comprensibili ai non addetti ai lavori semplifichiamo il ragionamento descrivendo a grandi linee quali sono le coordinate di questa riorganizzazione.

Innanzitutto l'obiettivo prefissato è quello di razionalizzare le risorse e di distogliere un buon numero di dirigenti sindacali dagli aspetti burocratici per utilizzarli sulle vicende contrattuali e vertenziali.

Fuor di metafora meno burocrati e più sindacalisti vicino ai posti di lavoro.

Per fare questo l'azione messa in campo è quella degli accorpamenti.

Vincere la paura del cambiamento

Accorpamenti di Unioni Sindacali Territoriali e, a volte, anche di Unioni Sindacali Regionali, come ad esempio quella abruzzese con quella molisana.

Detta così sembra una cosa semplice ma non lo è affatto. Tutti i cambiamenti, anche quelli che portano cose migliori, sono istintivamente avversati dalle maggioranze. Tocca a chi ha il dovere di guidare, convincere e far capire che il cambiamento è migliorativo, oppure che non c'è altro da fare per evitare guai peggiori.

Come appunto dice Flaubert: "l'avvenire ci tormenta ... il passato ci trattiene".

Dicevamo che la cosa non è semplice ma in tutte le realtà della Cisl "orizzontale" dove c'era da fare accorpamenti questi sono



stati già presi in considerazione dai rispettivi Consigli Generali.

E' una pagina di storia che resterà negli annali della Cisl stessa e che avviene a distanza di quasi trent'anni dall'ultima riforma.

Ma non è finita qui. Non solo le strutture orizzontali necessitano di un processo di razionalizzazione e accorpamenti, anche quelle "verticali", ovvero le categorie, dovranno pensare ad un percorso di accorpamenti nel biennio successivo alla prossima tornata congressuale.

Per quanto ci riguarda, come categoria dei trasporti, com'è vi è ormai noto già dal precedente numero de "La Voce dei Trasporti", abbiamo iniziato recentemente un percorso di cooperazione e di sinergia con gli elettrici e con quelli della comunicazione. Flaei e Fistel.

Avanti "Quelli delle Reti"

Ci chiamano quelli delle "reti" e a noi piace che ci sia questa identificazione dovuta ad un passata matrice comune, basata su grandi aziende monopoliste, appunto, a rete su tutto il territorio nazionale. I gruppi di lavoro si sono riuniti presso il nostro Centro Studi di via Anamari a Roma il 22 ottobre scorso ed hanno iniziato a lavorare.

Continueremo questa sinergia intensificandola progressivamente e vedremo di far sì che produca risultati utilizzabili da tutte e tre le Federazioni attuali.

In questa riorganizzazione della Cisl, nell'alveo del suo prossimo Congresso, il 17°, ci siamo noi, con le nostre dinamiche di riorganizzazione interna alla Fit Cisl.

Vogliamo provare a dare più gambe al territorio, anche qui, togliendo burocrazie e incrostazioni, liberando i dirigenti per una maggiore vicinanza ai e nei posti di lavoro.

Cittadinanza obbligatoria ai delegati

Vogliamo dare cittadinanza obbligatoria ai delegati Rsu e Rsa nei direttivi e vogliamo togliere di mezzo i meccanismi di nomina dall'alto per dare massima legittimazione a chi verrà eletto dai delegati alle Assemblee Congressuali Territoriali.

E qui ci risiamo con il "passato che ci trattiene e l'avvenire che ci tormenta". E' evidente che le resistenze ci sono e che si faranno sentire.

La prima, la più insopportabile, è quella che porta alla tentazione di non far eleggere i responsabili ma di nominarli.

La Segreteria non porterà una proposta simile, all'approvazione delle modifiche regolamentari e statutarie che affronteremo il 20 e 21 novembre 2012 nel corso del Consiglio generale della Fit Cisl che convocherà il suo 10° Congresso. Non possiamo puntare il dito verso una legge elettorale che produce ancora oggi un Parlamento di designati e poi rischiare di incorrere nello stesso errore.

Pensiamo ad uno schema organizzativo che tolga dai territori il codice fiscale, liberando così dall'onere della tenuta di bilanci e altre mille incombenze i dirigenti del posto, spesso non formati e/o non in possesso di competenze specifiche per queste responsabilità che, è bene ricordarlo, sono

pesanti sia sotto l'aspetto amministrativo che penale.

Il nostro ideale è un livello politico con la Fit Regionale ed un livello operativo con i Presidi territoriali.

Presidi che tengano in piedi la capillarità della Fit Cisl anche laddove le corrispondenti Unioni Sindacali Territoriali si fondano. Presidi ove i congressi nei posti di lavoro eleggono delegati che a loro volta eleggono un Direttivo che al suo interno elegge un segretario.

Fit ovunque...

Ma non dietro le scrivanie

Un Presidio territoriale che nel Direttivo comprenda i delegati Rsu e Rsa del territorio per avere la Fit ovunque, ma non dietro le scrivanie. Sul territorio c'è maggior bisogno di scarpe che di scrivanie e non sempre questo è chiaro.

Il lettore starà pensando che il modello che vuole la Fit Cisl è quello regionalizzato. La risposta è sì, ma a tendere. A tendere perché l'Italia non è omogenea e in qualche realtà regionale la regionalizzazione secca porterebbe a qualche scompenso, alla luce di territori con grande numero di iscritti e di complessità. Forse la risposta migliore è che la Fit ha come modello una capillarità d'azione e di presenza sui territori ma con un accentramento politico e amministrativo a livello regionale. Non per

non dare risorse ai territori, anzi per aumentarle, perché i meccanismi di alimentazione alle prime linee dovranno non solo confermarsi ma aumentare.

Non è una cosa complicata, in fondo. Anzi è molto semplice come modello, quasi banale, ma è un modello che può dare fastidio a qualche "resistente".

Non possiamo permettergli di frenarci perché "il presente ci sfugge e l'avvenire ci tormenta".

Dare ascolto a Flaubert

Dobbiamo far funzionare meglio le cose con le risorse economiche e di agibilità sindacale che diminuiscono e lo faranno sempre di più e non c'è altra via che l'alleggerimento e la riallocazione dei livelli di rappresentanza.

La stessa cosa dovrebbe fare l'Italia del post berlusconismo. Anch'esso durato un ventennio è veramente agli ultimi colpi di coda.

Fermo restando i mille guai prodotti, una delle cose che nel passato recente ha fatto più danni, non è stata opera di Berlusconi, no.

La riforma del Titolo V della Costituzione è stata fatta sotto il Governo di altri e, nonostante i buoni propositi iniziali di chi ha trasferito la potestà legislativa di molte materie dallo Stato agli Enti Locali tra cui i



servizi pubblici locali, si è dimostrata una sciagura.

La bufala del Titolo V

Dalle colonne di questa nostra gloriosa e storica rivista chi scrive, quando non ne parlava nessuno, aveva già puntato il dito contro il fatto che la spesa nel trasporto pubblico locale dal 1997, anno della riforma, ad oggi era centuplicata.

Oggi il Governo sta cercando di produrre parziali norme che tendono a mettere in discussione alcuni effetti e in tanti capiscono e denunciano solo oggi che, per andare dietro a quelli che si laureavano a Tirana, si è fatto un danno tremendo.

Scoprono solo oggi che ci sono i mille "Batman" che saccheggiano nel rispetto delle leggi, regionali appunto, se non ci fosse da piangere sarebbe persino una cosa comica.

E ve ne accorgete ora? Sembra come quando prendono un latitante da vent'anni e lo trovano a un chilometro da casa sua..." non si era mai allontanato".

O si è ciechi o non si vogliono vedere certe cose o fa comodo che restino così.

Perché parliamo di questa vicenda del Titolo V lo spieghiamo velocemente. Perché questo processo di avvicinare il livello legislativo ai territori in modo da responsabilizzare gli eletti rispetto agli elettori si è dimostrata una bufala gigantesca che ha prodotto solo l'aumento della tassazione con le addizionali regionali e comunali e una serie enorme di scandali per ruberie, sprechi, furbizie e aumento a dismisura di persone che vivono di politica o presunta tale.

Questa cosa è stata una delle principali cause che ha prodotto un presente che NON ci sfugge ma ci angoscia.

Prima che al futuro, oggi, in troppi devono pensare a campare alla giornata ed è terribile il senso di vera e propria angoscia.

Angoscia soprattutto dei giovani che sono

la parte che più paga e pagherà le colpe di classi dirigenti, che come dei padri sciagurati hanno portato i figli ai debiti e alla precarietà.

Per questo bisogna che si ripensi profondamente all'attuale organizzazione dei poteri e alle potestà legislative tra centro e periferia. Bisogna che si capisca che l'autodeterminazione dei territori è legittima e sacrosanta ma non può diventare anarchia saccheggiatrice delle tasse di quelli che le pagano. E si sa che non le pagano tutti, quindi è anche peggio.

Se dovessimo esprimerci su cosa dovrebbero fare le classi dirigenti del paese oggi, anche e soprattutto quella che rappresentiamo noi come Sindacato, risponderemo che devono ridare certezze positive ai giovani ed alle future generazioni.

30 anni di volgarità

Per farlo bisogna essere altruisti, ma esserlo in una società imbarbarita da trent'anni di televisione commerciale dove l'individualismo è assunto prepotentemente al ruolo di attore protagonista è dura.

Tutti si riempiono la bocca di valori, dappertutto. Alcuni, sempre più spesso, dimostrano che intendevano quelli... monetari, anche nel partito che ne ha abusato il termine, purtroppo.

I valori non basta invocarli, bisogna praticarli quotidianamente e, tornando ai giovani, occorre semplicemente tornare alla coscienza civile, al bene collettivo o forse, semplicemente, all'onestà.

Ci sono due grandi nemici da sconfiggere per ridarci la speranza: l'egoismo che pervade tutto e tutti e l'impermeabilità di molti al capire che se finora si è sprecato, da ora si devono recuperare gli sprechi oltre che pagare i debiti. Pantalone, lo ripeteremo fino alla nausea, è morto.

Per quanto ci riguarda, come Sindacato saremo chiamati a grandi prove, a volte impopolari e sicuramente che presteranno il fianco alla demagogia e al qualunquismo, ma dovremo avere la forza di tenere duro su questa linea, come abbiamo già fatto in molti casi.

Fare i contratti e tutelare l'occupazione

La nostra mission è sì quella di fare i contratti, ma prima ancora quella della massima occupazione possibile, con condizioni di remunerazione al meglio possibile rispetto al contesto dato.

Quindi una linea politica di forte serietà che necessiterà sempre di più di dibattito e di condivisione non solo all'interno di gruppi dirigenti di vertice, ma nei e dai posti di lavoro, laddove è più difficile far capire e capire quali siano le reali difficoltà e le possibilità di mantenere posti e potere d'acquisto del salario in una società italiana all'alba di una terza Repubblica dove il welfare di Stato rischia di diventare un pallido ricordo.

Questa linea politica ha bisogno di un ingrediente fondamentale, almeno nella Fit Cisl, e cioè quello di accorciare il canale di comunicazione e di azione da e verso i posti di lavoro.

Questa linea ha bisogno anche che chi nei posti di lavoro rappresenta per essere stato eletto, faccia parte degli organismi dove si prendono decisioni.

Questa linea ha bisogno che anche i dirigenti sindacali si misurino nelle elezioni che si svolgono nei posti di lavoro.

Questa linea ha bisogno di credibilità dei dirigenti a tutti i livelli. E la credibilità la si conquista e la si mantiene con l'esempio quotidiano.

Siamo una grande Organizzazione per complessità, capillarità, peculiarità e abbiamo una struttura molto articolata e robusta. E' evidente che una macchina così grande ogni tanto ha bisogno di qualche

regolazione e manutenzione. Così come è palese che se qualche pezzo, con il suo malfunzionamento, rischia di far funzionare male tutta la macchina o, peggio, di arrecarle dei danni occorrerà cambiarlo.

La nuova ondata dei giovani Fit

Abbiamo speso un anno intero di lavoro di tutto lo staff della nostra formazione per svolgere corsi sindacali a Chianciano per i delegati sindacali nelle aziende. Volevamo fare molto di più, ma oltre 530 ragazzi e ragazze che si sono avvicendati per tutto il 2012 sono una grande prova che questo Sindacato pensa alla sua prima linea e a formare i propri ricambi dirigenziali.

Ci è costata una grande cifra sia in termini economici che di agibilità sindacale che riteniamo un grande investimento.

Abbiamo da 62 anni una rivista sindacale che ci è invidiata da tutti, abbiamo un sito internet ben fatto e costantemente aggiornato, siamo su facebook e su twitter e spendiamo tante risorse ed energie per propagandare la Fit Cisl ovunque.

Firmiamo contratti di tutti i livelli, da quello mondiale dei marittimi Itf a quelli



di secondo livello anche dell'azienda.

Siamo migliaia ogni giorno che ci alziamo e, a volte, neanche andiamo a dormire per svolgere il nostro lavoro. Nessuno pensi che questo bene possa essere infangato e offeso senza conseguenze.

Sia esso un giornalista o un nostro dirigente.

Chiunque arreca danno all'immagine della Fit Cisl, a qualunque livello, sappia che ci vedrà costituirsi parte civile per la richiesta di risarcimento.

Siamo sereni, ma non staremo fermi quando ci saranno i fatti concreti che dimostrino come stanno effettivamente le cose.



I problemi dei trasporti nel contesto della crisi italiana

Documento conclusivo dei lavori del Comitato Esecutivo Nazionale Fit-Cisl

Il Comitato Esecutivo (C.E.) della Fit Cisl, riunitosi a Roma il 3 ottobre 2012, approva la relazione del Segretario Generale Giovanni Luciano unitamente ai contributi emersi dal dibattito.

Il C.E. stigmatizza duramente i comportamenti di molti consiglieri nelle Regioni e ritiene differibile una profonda ristrutturazione normativa ma anche morale dentro le istituzioni ed i partiti politici. E' insopportabile che un periodo così duro nella vita degli italiani sia accompagnato all'emergere e dal persistere di tanto disprezzo delle risorse pubbliche utilizzate in forma impropria ed immorale da parte di chi è stato invece eletto per tutelare gli interessi collettivi.

La presumibile quanto evidente vastità del fenomeno nelle Regioni lascia sgomenti soprattutto se collegata alla situazione di disastro e di conseguente disagio che si vive nelle aziende dei servizi pubblici locali. Questa situazione fa interrogare sulla giustezza della scelta di decentramento effettuata tramite la riforma del Titolo V della Costituzione.

Il C.E. auspica che non solo il Governo pro tempore, ma tutta la società civile, ad iniziare dalle parti sociali, creino le condizioni per un radicale cambiamento di questo intollerabile degrado.

Questa ennesima pagina nera della politica non sia l'alibi per oscurare la forte azione di risparmio invocata dagli italiani nel Parlamento, azione al momento non apprezzabile, al di là delle tante dichiarazioni che finora non hanno avuto seguito.

Lo sciopero nazionale del trasporto pubblico locale per il mancato rinnovo contrattuale è l'ennesima riprova dell'inadeguatezza dell'azione del Ministero dei Trasporti, per la sua latitanza su un problema generale così ampio, ma anche delle Regioni. Anch'esse, più volte sollecitate non hanno ancora ritenuto di intervenire.

Il C.E. rilancia la proposta della Fit Cisl da tempo sul tavolo per la stipula di un Patto tra le parti sociali che ricostruisca industrialmente dalle fondamenta il t.p.l..

Il C.E., apprezza il risultato ottenuto con la sottoscrizione della prima metà del Contratto della Mobilità con la firma per le Attività Ferroviarie e impegna tutta l'Organizzazione a mobilitarsi per ottenere presto la rimozione del blocco al confronto posto da Asta e Anav anche con la massiccia partecipazione alla manifestazione del 16 novembre p.v..

Il C.E. esprime forte preoccupazione per lo stato di crisi dell'in-

dustria del Trasporto Aereo italiano che ha vissuto ancora una brutta pagina col fallimento di Windjet di questa estate. Il Piano di riordino degli aeroporti e la questione dei contratti di servizio, il contrasto agli abusi legislativi delle compagnie low cost britanniche ed al loro scorretto finanziamento e la costruzione di regole certe negli aeroporti sono state le principali questioni poste dalla Fit Cisl al Governo e agli interlocutori imprenditoriali.

Vi è stato un primo incontro interlocutorio che si auspica abbia uno sviluppo relazionale concreto e serio senza il quale l'intero trasporto aereo italiano è a rischio grave di sopravvivenza. La stessa Alitalia Cai è a rischio se non si chiariscono le linee guida del nuovo Piano Industriale e degli investimenti.

Il C.E., pur valutando positivamente l'approvazione della norma che amplia la platea dei beneficiari delle deroghe all'applicazione dei nuovi requisiti pensionistici, la ritiene insufficiente a garantire a tutti i lavoratori la certezza di poter usufruire dei requisiti previdenti. Sollecita a tal proposito nuove iniziative legislative in considerazione delle migliaia di persone, soprattutto nel trasporto aereo che allo stato rischiano di rimanere nel prossimo futuro senza reddito alcuno.

Così come il C.E. sollecita la risoluzione del blocco delle assunzioni nell'Anas, almeno delle figure legate alla circolazione stradale, così come del blocco di reddito dei lavoratori dell'Anas stessa utilizzando anche la leva della maggiore produttività.

Per quanto riguarda la riforma della legge 84/94, che regola la portualità italiana, il C.E. respinge i tentativi di stravolgimento alla Camera del testo licenziato dal Senato soggetto a evidenti attacchi da parte di lobby interessate, così come respinge le impostazioni dettate dalla AGCM.

Il C.E. è consapevole che le fasi contrattuali legate alla recente presentazione di piattaforme di contratti in scadenza a fine anno, quali quello della Logistica, Merci e Spedizione, cadono in un periodo difficilissimo. La crisi economica e la concorrenza sleale proveniente dall'est Europa spingono anche le aziende italiane alla delocalizzazione. A ciò si aggiungono di recente le spinte della U.E. sulla liberalizzazione del cabotaggio che va contrastata. La costituzione di una white list delle aziende su scala continentale è un'ipotesi che il C.E. ritiene di perseguire in sede di Etf.

Approvato all'unanimità

Linee programmatiche per la crescita della produttività e della competitività in Italia (*)

1. Considerazioni introduttive

Dalla prima metà degli anni 90 l'economia italiana ha presentato nel confronto internazionale più bassi livelli di sviluppo, sia in termini effettivi che potenziali, denunciando la natura strutturale e di lungo periodo della stagnazione della domanda aggregata.

La crisi economica ha accentuato il fenomeno e i dati ufficiali di crescita indicano che il Pil in Italia si è ridotto più che altrove.

Il conto che il Paese sta pagando per i nodi strutturali che frenano l'economia italiana è molto alto, in termini di perdita di lavoro e di benessere, che si traduce in minori retribuzioni reali, minori consumi, più bassa redditività delle imprese, carenti risorse per la solidarietà, l'istruzione e la ricerca, più elevata pressione fiscale.

Diviene centrale il tema della produttività su cui incidono, oltre al lavoro, molte altre voci sia materiali (energia, logistica, trasporti) sia immateriali (ad esempio burocrazia, sicurezza, legalità, istruzione, formazione) che producono costi e diseconomie sensibilmente diversi fra Nord e Sud d'Italia e fra grandi e piccoli centri urbani. Diviene, altresì, centrale l'investimento nell'ammodernamento dei macchinari, in ricerca e sviluppo per l'introduzione di innovazioni di prodotto e di processo.

La modernizzazione del Paese e l'aumento della sua competitività si accompagnano necessariamente alla rimozione dei vincoli materiali e immateriali che ne bloccano lo sviluppo e alla promozione delle potenzialità. Le Parti ritengono che questi temi programmatici debbano trovare adeguato

rilievo nella Agenda di Governo del Paese.

La più bassa crescita della produttività, comporta un aumento del costo del lavoro per unità di prodotto (CLUP) e quindi una perdita di competitività che è immediatamente riscontrabile nell'alto deficit con l'estero e si traduce in uno spostamento dei redditi e dell'occupazione a favore di altri paesi.

Il tema della produttività è all'attenzione del Governo e delle Parti Sociali perché la crescita della produttività e della competitività del Paese possono consentire una ripresa dell'economia, dell'occupazione, del benessere sociale e consentire un più solido riequilibrio di bilancio.

Le Parti Sociali sono però consapevoli della impossibilità di ottenere significativi risultati sul versante della crescita della competitività di sistema se non vi sarà una efficace azione del Governo volta a creare le condizioni.

A tal fine è necessario che il Governo definisca rapidamente indirizzi programmatici e piani di intervento per la modernizzazione del Paese in cui investimenti pubblici e privati concorrano ad accrescere i livelli di produttività del sistema Italia.

In questo quadro è necessario che il Governo tracci le linee guida per attuare una riforma strutturale del sistema fiscale che lo renda più equo e, quindi, in grado di ridurre la quota del prelievo che oggi grava su lavoro e sulle imprese in maniera del tutto sproporzionata e tale da disincentivare investimenti e occupazione.

Le Parti sociali, dal canto loro, sono consapevoli degli effetti che la contrattazione collettiva, in particolare al secondo livello,

può esercitare sulla crescita della produttività e a tale riguardo convergono sulla necessità di condividere con il Governo i criteri di applicazione degli sgravi fiscali e contributivi definiti in materia di salario di produttività.

Il rilancio della crescita economica, lo sviluppo occupazionale e l'aumento della produttività sono obiettivi confermati dagli ultimi Accordi Interconfederali e di settore che contengono principi in grado di definire un positivo punto di equilibrio degli assetti della contrattazione collettiva.

2. Relazioni industriali e contrattazione collettiva

In diretta conseguenza di quanto precede, le Parti firmatarie del presente documento confermano l'obiettivo comune di sviluppare un sistema di relazioni industriali che crei condizioni di competitività e produttività tali da rafforzare il sistema produttivo, l'occupazione e le retribuzioni.

Per questo intendono orientare la contrattazione collettiva, nelle diverse sedi, alla regolarizzazione dei rapporti di lavoro, all'emersione del sommerso, alla produzione di quel maggior valore aggiunto che possa essere distribuito fra i fattori che hanno contribuito a determinarlo.

Per cogliere questi obiettivi le Parti, tenendo conto delle specificità dei diversi comparti produttivi, consolideranno un modello contrattuale nel quale il contratto collettivo nazionale di lavoro abbia la funzione di garantire la certezza dei trattamenti economici e normativi comuni per tutti i lavoratori, ovunque impiegati nel territorio nazionale e la contrattazione di secondo livello, facilitata da idonee e

strutturali politiche fiscali di vantaggio, operi per aumentare la produttività attraverso un migliore impiego dei fattori di produzione e dell'organizzazione del lavoro, correlando a tale aspetto la crescita delle retribuzioni dei lavoratori.

Diviene, pertanto, essenziale definire compiutamente un sistema di relazioni sindacali e contrattuali regolato e, quindi, in grado di dare certezze non solo riguardo ai soggetti, ai tempi e ai contenuti della contrattazione collettiva ma anche sull'affidabilità e il rispetto delle regole stabilite.

Per favorire questo processo è necessario, altresì, incrementare e rendere strutturali, certe e facilmente accessibili tutte le misure fiscali e contributive volte a incentivare la contrattazione di secondo livello che collega quote salariali al raggiungimento di obiettivi di produttività, di qualità, di redditività, di efficacia, di innovazione, di valorizzazione del lavoro, di efficienza organizzativa e altri elementi rilevanti ai fini del miglioramento della competitività del settore produttivo.

Le Parti si danno atto della necessità di favorire, soprattutto attraverso la contrattazione di secondo livello, soluzioni coerenti con i principi enunciati negli ultimi Accordi Interconfederali e di settore, al fine di agevolare la definizione di intese modificative delle norme contrattuali più mirate alle esigenze degli specifici contesti produttivi.

Queste soluzioni contrattuali di secondo livello, peraltro, possono anche rappresentare un'alternativa a processi di delocalizzazione, divenire un elemento importante di attrazione di nuovi investimenti anche dall'estero, concorrere alla gestione di situazioni di crisi per la salvaguardia dell'occupazione, favorire lo sviluppo delle attività esistenti, lo start up di nuove imprese, il mantenimento della competitività, contribuendo così anche alla crescita territoriale e alla coesione sociale.

In questo quadro è opportuno che i CCNL, tenendo conto delle specificità dei diversi

settori, affidino alla contrattazione di secondo livello il compito di definire condizioni di gestione flessibile degli orari di lavoro, al fine di rispondere alle diverse dinamiche temporali della produzione e dei mercati, nel rispetto della vigente normativa comunitaria oltre che dei diritti e delle esigenze delle persone.

Le parti firmatarie – riferendosi per la parte di rappresentanza delle imprese ognuna alle rispettive aree merceologiche di pertinenza – confermano, per quanto concerne lo stato delle relazioni industriali e degli assetti della contrattazione collettiva, le scadenze di verifica già precedentemente concordate, da effettuarsi anche alla luce delle risultanze della attuale stagione contrattuale che le parti auspicano si concluda entro le scadenze naturali.

Le parti firmatarie ritengono, pertanto, che per favorire la crescita della produttività, delle retribuzioni ad essa correlate e dell'occupazione sia necessario informare i rispettivi sistemi di contrattazione ai seguenti principi:

- il contratto collettivo nazionale di lavoro, tenendo conto di quanto già definito in specifici comparti produttivi, ha la funzione di garantire la certezza dei trattamenti economici e normativi comuni per tutti i lavoratori rientranti nel settore di applicazione del contratto e deve perseguire la semplificazione normativa, il miglioramento organizzativo e gestionale, una chiara delega al secondo livello di contrattazione delle materie e delle modalità che possono incidere positivamente sulla crescita della produttività, quali gli istituti contrattuali che disciplinano la prestazione lavorativa, gli orari e l'organizzazione del lavoro;
- il contratto collettivo nazionale di lavoro - superato definitivamente con il Protocollo del 1993 il sistema di indicizzazione dei salari - avendo l'obiettivo di tutelare il potere d'acquisto delle retribuzioni deve rendere la dinamica degli effetti economici, defi-

nita entro i limiti fissati dai principi vigenti, coerente con le tendenze generali dell'economia, del mercato del lavoro, del raffronto competitivo internazionale e degli andamenti specifici del settore;

- i contratti collettivi nazionali di lavoro possono definire che una quota degli aumenti economici derivanti dai rinnovi contrattuali possa essere destinata alla pattuizione di elementi retributivi da collegarsi ad incrementi di produttività e redditività, definiti dalla contrattazione di secondo livello così da beneficiare anche di congrue e strutturali misure di detassazione e decontribuzione per il salario di produttività definito dalla contrattazione di secondo livello. Tale quota resterà parte integrante della certezza dei trattamenti economici comuni per tutti i lavoratori rientranti nel settore di applicazione dei contratti nazionali laddove non vi fosse o venisse meno la contrattazione di secondo livello ;
- la contrattazione di secondo livello deve disciplinare, valorizzando i demandi specifici della legge o della contrattazione collettiva interconfederale e nazionale, gli istituti che hanno come obiettivo quello di favorire la crescita della produttività aziendale.

3. Rappresentanza

Le Parti firmatarie dell'Accordo Interconfederale 28 giugno 2011, per dare effettività a un sistema ordinato di relazioni industriali, definiscono un altrettanto ordinato sistema di regole sulla rappresentanza secondo i seguenti principi:

- entro il 31 dicembre 2012, la materia verrà disciplinata, con accordo e regolamento integrativo, per consentire il rapido avvio della procedura per la misurazione della rappresentanza nei settori di applicazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro, in attuazione dei principi contenuti nell'Ac-

cordo Interconfederale del 28 giugno 2011

- entro il 31 dicembre 2012, in diretta conseguenza della definizione delle procedure di cui al punto precedente, saranno definite, per i settori interessati, le modifiche da introdurre alla disciplina delle rappresentanze sindacali unitarie contenute nell'Accordo Interconfederale 20 dicembre 1993, per armonizzarle con le finalità fissate il 28 giugno 2011 (esplicitare il superamento del terzo) ;
- le intese dovranno, altresì, prevedere disposizioni efficaci per garantire, nel rispetto dei principi concordati nell'Accordo Interconfederale 28 giugno 2011, l'effettività e l'esigibilità delle intese sottoscritte, il rispetto delle clausole di tregua sindacale, di prevenzione e risoluzione delle controversie collettive, le regole per prevenire i conflitti, non escludendo meccanismi sanzionatori in capo alle organizzazioni inadempienti.

4. La partecipazione dei lavoratori nell'impresa

La cultura della collaborazione fra imprese e lavoratori è favorita da un modello di relazioni industriali moderno, attento agli obiettivi generali dell'economia, orientato alla competitività delle imprese allo sviluppo coeso dei territori e al miglioramento delle condizioni e della qualità del lavoro.

La cultura della collaborazione fra imprese e lavoratori è favorita altresì dal ruolo che possono svolgere gli enti bilaterali di matrice contrattuale per la diffusione di modelli partecipativi.

Per diffondere questa cultura le Parti ritengono opportuno valorizzare nei diversi livelli contrattuali i momenti di informazione e consultazione previsti, anche per favorire un responsabile coinvolgimento nelle scelte dell'impresa sulle materie che migliorano la produttività, le condizioni di

lavoro, lo sviluppo dell'impresa.

In questa prospettiva le Parti ritengono, altresì, utile monitorare e rendere più omogenee le forme di welfare contrattuale fin qui realizzate con effetti positivi sia per la collettività in cui agiscono che per i lavoratori che ne beneficiano. In questo ambito le Parti ritengono che i contributi che le imprese e lavoratori versano per i sistemi di welfare contrattuale definiti dalla contrattazione collettiva nazionale debbano beneficiare di un regime fiscale e contributivo di vantaggio.

Le Parti ritengono, infine, utile avviare un confronto sul quadro di riferimento normativo per favorire l'incentivazione dell'azionariato volontario dei dipendenti, anche in forme collettive.

5. Formazione e occupabilità delle persone

Per il miglioramento della produttività occorre un sistema scolastico e formativo che punti concretamente all'occupabilità delle persone, rilanci e valorizzi, arricchendola anche di contenuti nuovi, l'istruzione tecnico-professionale, esaltando maggiormente le competenze, e le capacità di apprendimento delle persone, valorizzando la capacità formativa dell'impresa e del lavoro.

Le Parti ritengono necessario realizzare un miglior coordinamento tra il sistema della formazione pubblica e privata non solo per ottenere, attraverso collaborazioni e sinergie, maggiori benefici e migliori risultati ma anche per favorire, ai diversi livelli, processi di coordinamento e indirizzo con le politiche attive.

Le Parti Sociali considerano che dal sistema della formazione possa, infatti, derivare un contributo anche nelle attività volte alla ricollocazione delle persone. Pertanto, chiedono al Governo di adottare misure dirette ad agevolare l'attività formativa, anche nell'ambito di procedure di sospensione collettiva, cassa integrazione guadagni o di mobilità, in applica-

zione di accordi collettivi aziendali o territoriali volti a favorire, attraverso tutte le sinergie possibili, la ricollocazione delle persone.

In questa prospettiva le Parti sono convinte che un ruolo fondamentale possa essere svolto anche dai fondi interprofessionali per la formazione continua, che pur nelle specificità dei differenti settori, hanno dimostrato di operare efficacemente non solo per l'aggiornamento delle competenze dei lavoratori occupati ma anche per lavoratori coinvolti in procedure di cassa integrazione, di mobilità o sospensioni collettive dal lavoro.

Le parti sociali al fine di rendere più agevole ed efficace l'azione dei Fondi Interprofessionali per la formazione anche nella prospettiva del potenziamento delle politiche attive, auspicano la chiara affermazione per legge della loro natura privatistica .

In questo ambito le parti ritengono auspicabile una verifica e una riorganizzazione del sistema della formazione professionale.

6. Mercato del lavoro e misure di solidarietà intergenerazionale

E' intenzione delle Parti chiedere al Governo un confronto sui temi del mercato del lavoro con particolare riferimento alla verifica sugli effetti della applicazione della recente riforma sull'occupazione.

E', altresì, intendimento delle Parti Sociali convenire iniziative di tipo sperimentale sul territorio coinvolgendo gli enti locali, i soggetti pubblici e privati operanti nell'ambito delle attività tipiche del mercato del lavoro per avviare un sistema più efficace di politiche attive del lavoro.

Le Parti ritengono, inoltre, opportuno definire "linee guida operative" per affrontare con il Governo, di concerto con gli enti pubblici del territorio, i processi di ristrutturazione e le situazioni di crisi, individuando procedure e strumenti per attenuarne le ricadute occupazionali e fa-

vorire la ricollocazione delle persone e la tutela della capacità produttiva dei territori.

E' volontà delle Parti firmatarie proporre al Governo l'istituzione di un osservatorio permanente sul sistema industriale con la partecipazione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero del Lavoro allo scopo di individuare e condividere politiche per lo sviluppo della struttura produttiva e dei livelli occupazionali.

E' volontà delle Parti individuare soluzioni utili ad accompagnare l'applicazione della legge sulle pensioni conciliando le esigenze delle imprese e quelle dei lavoratori più anziani, favorendo percorsi che agevolino la transizione dal lavoro alla pensione, creando nello stesso tempo nuova occupazione in una logica di "solidarietà intergenerazionale". In questa prospettiva le Parti chiedono la definizione di una cornice normativa che agevoli queste soluzioni definendo misure per garantire una adeguata e certa copertura contributiva.

7) Contrattazione collettiva sui modelli organizzativi e nuove tecnologie.

Le parti considerano necessario che la contrattazione collettiva si eserciti con piena autonomia, su materie oggi regolate in maniera prevalente o esclusiva dalla legge che, direttamente o indirettamente, incidono sul tema della produttività del lavoro.

Le Parti s'impegnano ad affrontare, pertanto, in sede di contrattazione collettiva le questioni ritenute più urgenti quali in via esemplificativa:

- l'affidamento alla contrattazione collettiva di una piena autonomia negoziale rispetto alle tematiche relative all'equivalenza delle mansioni, alla integrazione delle competenze, presupposto necessario per consentire l'introduzione di modelli organizzativi più adatti a cogliere e promuovere l'innovazione tecnologica e la professionalità necessarie alla crescita della produttività e della competitività aziendale;

- l'affidamento alla contrattazione collettiva delle modalità attraverso cui rendere compatibile l'impiego di nuove tecnologie con la tutela dei diritti fondamentali dei lavoratori per facilitare l'attivazione di strumenti informatici ordinari, indispensabili per lo svolgimento delle attività lavorative;

- la ridefinizione dei sistemi di orari in rapporto all'innovazione tecnologica e alla fluttuazione dei mercati finalizzate per un utilizzo degli impianti idoneo a raggiungere gli obiettivi di produttività convenuti.

Le Parti auspicano che, in conseguenza di quanto sopra convenuto per affrontare i temi legati all'incremento della produttività delle imprese e del lavoro, vengano assunti anche a livello legislativo provvedimenti in materia coerenti con le intese intercorse.

()Redazione del 18 ottobre 2012. Testo di una possibile intesa su cui le parti datoriali hanno ancora alcune divergenze di opinioni.*

Riorganizzare la Fit

Documento del Comitato Esecutivo Nazionale (3 ottobre 2012)

Il C.E. approva l'indirizzo di riorganizzazione sul territorio proposto dalla Segreteria Nazionale, che punta ad una rivitalizzazione dei processi contrattuali e di presidio organizzativo nelle aziende, rinforzando il ruolo dei delegati della Fit. La velocizzazione dei flussi da e verso i posti di lavoro della comunicazione e dell'azione politica della Fit e della Cisl deve rappresentare l'obiettivo primario da conseguire.

A fronte di ciò la Federazione dovrà essere costituita, come struttura politica, solo ove ci sia una presenza numerica di iscritti tale da permetterne il sostentamento. Di contro la costituzione di un Presidio Territoriale organizzato, senza burocrazie e oneri di natura amministrativa e fiscale, dovrà rappresentare la base della nostra rappresentanza evitando che il venir meno di Fit territoriali lasci sguarnite le periferie.

Il C.E., quindi, dà mandato alla Segreteria Nazionale di predisporre le dovute modifiche statutarie e regolamentari da presen-

tare in tal senso al prossimo Consiglio Generale unitamente al mandato di operare nei confronti della Confederazione e delle Usr Cisl per conseguire le necessarie intese di riorganizzazione nelle regioni nell'alveo del percorso delle modifiche organizzative che la Cisl ha messo in campo per il prossimo Congresso.

In tal senso il C.E. invita altresì la Segreteria Nazionale a dare un rapido contenuto concreto al Patto Federativo sottoscritto con la Flaei Cisl e la Fistel Cisl e sollecita la maggiore integrazione possibile con queste altre categorie delle reti.

Il Comitato Esecutivo dà mandato alla Segreteria Nazionale di convocare il prossimo Consiglio Generale entro il mese di novembre p.v. per dare inizio alle procedure per le modifiche statutarie e regolamentari e per convocare il prossimo Congresso della Fit Cisl.

Approvato all'unanimità

**Attivo Nazionale Quadri e Delegati
Autoferrotranvieri - Internavigatori**

Risorse, regole, servizio, contratto:



**una vertenza per il trasporto locale
e per il Paese**

Chianciano Terme
18 - 19 Ottobre 2012

Quadri e delegati dei lavoratori tpl a Chianciano

Una vertenza vitale per noi e per il Paese



Le Segreterie Nazionali di Filt-Cgil, Fit- Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti e Faisa Cisl hanno voluto realizzare un momento di forte condivisione, necessario per definire le linee di prosecuzione della vertenza, riunendo a Chianciano un Attivo dei quadri e delegati degli autoferrotranvieri e internavigatori di tutt'Italia.

Una vertenza iniziata nel febbraio del 2008, oltre quattro anni fa, nell'ambito del progetto del Contratto della mobilità, che ha finora prodotto poco. La sigla dei quattro punti comuni - decorrenza, durata, campo di applicazione, mercato del lavoro. Un documento strategico firmato in sede ministeriale per il rilancio del Tpl, con la previsione nell'ambito del rinnovo contrattuale dell'istituzione di un fondo bilaterale di solidarietà per fronteggiare gli effetti della crisi e dei possibili e auspicabili accorpamenti aziendali, ed otto scioperi nazionali di 24 ore, non hanno dato finora nessun risultato.

La situazione di stallo e di completa indifferenza delle associazioni datoriali e delle istituzioni ha spinto i sindacati a proclamare un nuovo sciopero di 24 ore per il 16 novembre. Nel rispetto della legge. E questo sarà il primo sciopero che garantirà i soli servizi minimi assolutamente indispensabili, senza il rispetto di quelli generalmente previsti nelle fasce orarie, con manifestazione nazionale a Roma nello stesso giorno. Uno sciopero che rimane confermato anche in seguito all'invito di differimento della Commissione di garanzia scaturito dopo l'audizione del 15 ottobre scorso. In quel contesto, la Commissione, alla luce del disegno di legge di stabilità che prevede la costituzione di uno specifico fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri

per il trasporto pubblico locale, ha ritenuto che vi siano le condizioni per una possibile ripresa della trattativa per il rinnovo del Ccnl ed ha quindi invitato le organizzazioni sindacali a differire la data dello sciopero, e le Associazioni datoriali a fissare una riunione per la ripresa della trattativa.

E' questo il quadro all'interno del quale si sono sviluppati i lavori del direttivo unitario a cui hanno partecipato i quadri e i delegati autoferrotranvieri internavigatori.

Ha aperto i lavori Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil. La relazione introduttiva ha descritto il complesso contesto in cui la vertenza contrattuale si colloca con il sindacato che chiede l'apertura di un confronto serio e non più rimandabile e Asstra e Anav che hanno saputo solo recedere unilateralmente dai 4 punti del Ccnl della mobilità siglati il 30 settembre 2010.

Risorse, regole, servizio e contratto sono stati i temi all'ordine del giorno, ritenuti indispensabili per elevare la questione del mancato rinnovo del contratto collettivo degli autoferrotranvieri-internavigatori in un ambito più ampio, assegnando al trasporto pubblico locale il giusto spazio tra le priorità del Paese. Uno spazio in cui il lavoro è, e deve essere, al centro di ogni tema trattato, seppur da riorganizzare, per la salvaguardia dei livelli occupazionali ed il mantenimento delle tutele.

Le risorse, così come le regole sono ancora inadeguate ed incerte e la mancanza di una seria programmazione e sviluppo del servizio. E questi sono stati i temi su cui si sono articolati i diversi interventi che si sono susseguiti nella due giorni di Chianciano.

“Il contratto deve regolare e tutelare in una prospettiva di rilancio del settore in cui, per assurdo, all’aumento della domanda non corrisponde un’adeguata risposta di mobilità.

La contrattazione aziendale è la nostra ricchezza e va salvaguardata. No ad un contratto a completo carico del lavoro. Il costo contrattuale non può scambiarsi solo con la produttività e non può essere sostenuto completamente con la parte normativa. E’ necessario intervenire affinché l’aggiornamento del Cqc (carta di qualificazione del conducente) e dei titoli professionali marittimi siano riconosciuti come vera formazione professionale. Le aziende devono imparare a fare impresa. Ci sono realtà in cui i lavoratori non percepiscono lo stipendio. Lo sciopero deve essere revocato solo in caso di una seria riapertura del confronto. Il Fondo bilaterale di solidarietà deve essere una priorità e deve essere istituito nell’ambito del rinnovo contrattuale”. Sono questi solo alcuni tratti di un dibattito che ha dimostrato la consapevolezza di condividere un’azione comune di lotta sindacale.

Da evidenziare le considerazioni di Michele Imperio, Segretario nazionale Fit -Cisl, che ha chiuso la prima giornata di lavori. Il susseguirsi degli interventi legislativi sulla riduzione delle risorse finanziarie dirette al Tpl e sulla regolamentazione del processo di liberalizzazione del settore –egli ha detto tra l’altro- hanno determinato confusione e impedito una seria programmazione delle politiche del trasporto in un momento in cui è in forte aumento la domanda di mobilità collettiva.

Continua ad essere assente una programmazione utile a regolare il riassetto industriale delle imprese e a rilanciare il settore; le conseguenze si scaricano sui cittadini ai quali continua ad essere offerto un servizio inadeguato, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo, e sui lavoratori costretti a subire gli effetti di gestioni scellerate che spesso sono degenerare in vere crisi aziendali sino al punto, e non si potrà fare ancora per molto, di dover ricorrere agli ammortizzatori sociali in deroga. Razionalizzare le risorse in modo virtuoso e renderle esigibili è una priorità, in un settore ormai al collasso. Qualche anno fa nessuno avrebbe mai pensato che gli effetti sarebbero stati questi ora è necessario in-

tervenire tempestivamente per gestire un cambiamento che spinge a sacrifici per limitare i danni. I lavoratori sono disposti a fare la loro parte, ma pretendono il rinnovo del contratto nell’ambito del quale va istituito il Fondo di solidarietà e sostegno al reddito per accompagnare i processi di ristrutturazione ed evitando la macelleria sociale.

L’intervento di Giovanni Luciano, Segretario Generale Fit-Cisl, ha caratterizzato l’ultima giornata dei lavori di Chianciano. *Il Trasporto pubblico locale –egli ha detto tra l’altro- si colloca nel dibattito nazionale nell’ambito della riforma del titolo V della Costituzione in un rimbalzo di competenze dallo Stato alle Regioni. Il fondo unitario per il trasporto previsto dalla legge di stabilità è da apprezzare, anche se ancora non sono chiare le modalità di funzionamento operativo dello stesso e come le Regioni riusciranno a far fronte al patto di stabilità. Le controparti ci chiedono di intervenire sulla contrattazione di secondo livello, su cui non possiamo e non vogliamo mettere mano. Esiste però un problema di crisi del settore a cui siamo chiamati a dare risposte. Come ne usciamo? Non c’è un’unica soluzione ne può individuarsi nella sola protesta di piazza. La necessità di riformare il settore richiede l’apertura di un’interlocuzione seria e responsabile da parte di tutti i soggetti in campo. Il sentiero è stretto e sarà difficile e tortuoso percorrerlo. Quel che è certo è che non si concludono contratti a costo zero.*

Hanno inoltre contribuito al dibattito gli interventi svolti da Franco Nasso (Segretario Generale Filt-Cgil) e Andrea Gatto (Segretario Generale Faisa-Cisal).

Le considerazioni conclusive svolte da Luigi Simeone (Segretario Generale Uiltrasporti) hanno chiuso i lavori dell’Attivo Nazionale nel quale i quadri e delegati autoferrotranvieri-internavigatori, dando mandato alle Segreterie nazionali di chiudere con un’azione politicamente forte la vertenza in tempi brevi per il rinnovo del Ccnl del Trasporto pubblico locale e per la realizzazione e il consolidamento del nuovo Ccnl della Mobilità.

Contratto Mobilità Tpl

Difficile evitare lo sciopero del 16 novembre

«Interrotta da Asstra e Anav la trattativa per il rinnovo del Contratto del Trasporto pubblico locale, nell’ambito del nuovo contratto della Mobilità». Lo comunicano Filt Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl trasporti e Faisa Cisl, al termine del ciclo di incontri che aveva segnato la ripresa del negoziato del contratto scaduto da cinque anni, sottolineando che «sono confermati il 16 novembre manifestazione a Roma e sciopero di bus, metro e tram senza fasce di garanzia». Secondo le organizzazioni sindacali «è assolutamente improponibile la proposta delle asso-

ciazioni datoriali di rinnovo in autofinanziamento, del contratto ed è necessario -spiegano -collocare il negoziato per il rinnovo contrattuale nell’ambito di un confronto in sede istituzionale che affronti contestualmente, come elementi di un’unica vertenza, anche il tema del riassetto industriale del settore e delle relative risorse finanziarie». Perciò i rappresentanti dei lavoratori sostengono che «questa vertenza -chiedono infine Filt, Fit, Uilt, Ugl e Fasia -ha urgente bisogno di un’altra sede di confronto, di cui il Governo deve rapidamente farsi promotore per evitare i pesanti disagi per la cittadinanza che, inevitabilmente, saranno determinati dallo sciopero e dalla manifestazione del 16 novembre e per dare finalmente alla vertenza una concreta possibilità di avanzamento e conclusione positiva».

Mobilità e Ferrovie

Si sviluppa la contrattazione aziendale

Sul precedente numero di questo giornale abbiamo dato ampio risalto alla nostra forte presa di posizione nei confronti di Trenitalia a proposito della "Circolare Stocchi" contenente numerose "forzature" sull'interpretazione sia del Ccnl della Mobilità/AF che di quello aziendale Fs, di recente sottoscritti.

A seguito della nostra richiesta di incontro si è sviluppato un lungo confronto con Trenitalia, alla presenza della stessa Holding Fs, al termine del quale sono stati apportati gli opportuni aggiustamenti alla suddetta circolare.

Abbiamo sostenuto sin dall'inizio del confronto che il Ccnl della Mobilità/AF ed il Contratto Aziendale Fs firmati il 20 luglio scorso regolamentassero in maniera chiara tutta la materia inerente l'orario di lavoro e l'utilizzazione del personale e, di fronte alle forzature interpretative fatte da Trenitalia, abbiamo opportunamente chiesto di verificare l'interpretazione autentica dell'articolato contrattuale direttamente con la Holding Fs che ha presenziato, durante tutto il negoziato, il tavolo del rinnovo contrattuale.

Le precisazioni e i chiarimenti scaturiti dal lungo confronto sono serviti a fare chiarezza, in particolare, relativamente all'utilizzazione del personale mobile, la cui normativa di lavoro è stata interessata da significative modifiche ed è stata adattata alle varie sezioni specifiche di riferimento.

Operazione chiarezza

Rispetto alla circolare di agosto, i principali punti chiariti riguardano diversi aspetti tra i quali, in particolare, riportiamo quelli relativi a:

- 1 Riposi settimanali qualitativi/quantitativi. Su questi aspetti viene ribadito il concetto che essi hanno una visibilità nei turni di 3 mesi e, nel caso di richiesta di assenza, i riposi già programmati a 60 ore collocati nel periodo di assenza si intendono goduti e nella contabilizzazione delle giornate di ferie si terrà conto delle loro durata. Allo stesso modo si intendono goduti i riposi di qualità di 48 ore, calcolati, ovviamente, con tale durata ai fini della contabilizzazione delle ferie. Abbiamo, inoltre, ribadito quanto già affermato nell'articolato contrattuale: nei periodi di assenza richiesti oltre il terzo mese di visibilità dei turni e nel periodo di ferie turnificate, non possono essere programmati riposi di qualità.
- 2 Sulla ripresa del servizio dopo un periodo di malattia/infortunio viene, in sostanza, confermata l'attuale disciplina con

la ripresa del servizio alle ore 8,00 del giorno di rientro e, nella fattispecie, è data facoltà al lavoratore di anticipare la ripresa del turno.

- 3 Anche sulle pause abbiamo confermato quanto previsto dalle norme contrattuali, chiarendo che devono essere programmate oltre la prima ora di servizio e, se la prestazione supera le 8 ore, entro l'inizio dell'ultima ora prima del termine della prestazione.
- 4 Sui periodi di disponibilità abbiamo confermato quanto previsto dall'accordo nazionale del 20.5.2011, ribadendo, in maniera inequivocabile, quanto segue: la durata dei riposi settimanali afferenti le giornate di disponibilità non potrà essere inferiore a 58 ore;
 - a i periodi di disponibilità dovranno essere preferibilmente programmati da riposo settimanale a riposo settimanale;
 - b in alternativa al punto precedente, le giornate di disponibilità dovranno essere due e posizionate in precedenza al riposo settimanale;
 - c le giornate di disponibilità non potranno essere in numero maggiore di 6 pro capite su base mensile;
 - d nel caso di mancata utilizzazione nella giornata di disponibilità afferente il riposo, tale giorno potrà essere considerato parte integrante del riposo settimanale solo se il personale verrà adeguatamente informato con un anticipo di 48 ore.

Sullo stesso argomento abbiamo, inoltre, previsto che a livello di unità produttiva possa essere contrattato un numero più elevato di giornate di disponibilità per mese, assicurando, in questi casi, che sia data chiara indicazione al lavoratore sui riposi di qualità previsti dal contratto, mentre per la durata dei restanti riposi settimanali abbiamo convenuto che sia quella prevista nelle singole "sezioni specifiche" del Contratto Aziendale Fs.

- 5 Sulla programmazione delle ferie, abbiamo ribadito che al personale, di norma, verrà garantita la fruizione delle ferie e delle "desiderate" di utilizzazione richieste almeno 15 giorni prima dell'attivazione del nuovo turno di lavoro.
- 6 Un importante chiarimento è stato fatto a proposito del termine del servizio: a questo proposito è stato anche integrato il testo del Ccnl della Mobilità/AF all'art.28 punto 2.8.2 e

viene ribadita la facoltà del personale di lasciare il servizio nei limiti stabiliti per ogni sezione specifica e che le aziende si impegnano ad adottare tutte le misure per garantire al lavoratore il rientro alla località di fruizione del riposo giornaliero entro 2 ore per i servizi delle sezioni specifiche SP1, SP2, SP3 ed entro 3 ore per i servizi della sezione specifica SM e, comunque, non oltre 1 ora rispetto alla durata massima programmabile del servizio. Ciò si è reso necessario per dare corretta indicazione di comportamento, in considerazione del fatto che si erano verificati casi con interpretazione diversa da parte aziendale.

- 7 Anche sui pasti aziendali vi sono stati alcuni importanti chiarimenti relativi al personale mobile. In particolare abbiamo precisato che se il lavoratore impegna per più di 2 ore una delle fasce orarie 11.00-15.00 o 18.00-22.00 gli viene riconosciuta la fruizione del pasto anche prima del viaggio di andata con Rfr. Lo stesso lavoratore potrà poi usufruire della refezione nella località sede di Rfr e anche nel viaggio di ritorno se la prestazione è pari a 6 ore o se è inferiore alle 6 ore ma impegni per più di 2 ore una delle fasce orarie indicate.

Abbiamo anche precisato che al personale mobile con servizio di andata e ritorno superiore alle 8 ore che impegni per più di 2 ore entrambe le fasce orarie indicate, sarà riconosciuta la fruizione di due pasti giornalieri, uno nella fascia meridiana e uno in quella serale.

Viene poi confermato il riconoscimento del rimborso a piè di lista nei casi previsti dall'accordo del 30.6.2008, con un adeguamento del limite giornaliero a € 15,00.

- 8 Abbiamo, altresì, confermato che le eventuali prestazioni richieste in giornate di intervallo o di intervallo tecnico devono essere sempre concordate con il lavoratore.

Al termine del confronto, abbiamo sottoscritto un verbale di chiarimento dei testi contrattuali che recepisce, oltre agli aspetti già indicati sul termine servizio, anche un punto relativo alla fruizione dei pasti che va ad integrare l'articolo 51 punto 3.2 del Ccnl della Mobilità/AF.

Nello stesso verbale vi è stata la correzione di alcuni refusi relativi all'articolato contrattuale ed è stata aggiornata la tabella del salario di produttività (art. 30 del Contratto Aziendale FS) per la sola figura professionale del "Tecnico Polifunzionale Treno" recuperando la quota di Indennità di Utilizzazione Professionale prevista dall'accordo del 17.11.2010.

E' stato, altresì, confermato che gli importi della I.U.P. per i Quadri collocati nelle posizioni retributive Q1 e Q2, indicati nella tabella A dello stesso art. 31 del Contratto Aziendale FS sono gli stessi riconosciuti fino al 31.8.2012, mentre gli

importi aggiuntivi della I.U.P. di cui al punto 2.5 dell'art.34 del Contratto Aziendale del 16.4.2003 nonché quelli di cui ai punti 2.2., 2.3, 7 e 8.1, ove corrisposti alla data del 31.8.2012, sono invece confluiti nel nuovo salario di produttività di cui all'art. 30 del Contratto Aziendale Fs del 20.7.2012.

Sappiamo bene che, in fase di prima applicazione, saranno ancora tante le occasioni in cui dovremo confrontarci con l'azienda sull'interpretazione del contratto: l'importante è che tutto il gruppo dirigente di Fs sappia che il Contratto è quello che abbiamo sottoscritto il 20 luglio 2012 e non quello che qualcuno di loro ha in testa!

Oltre ai problemi di applicazione del contratto, vi sono le iniziative che le Società del Gruppo stanno mettendo in atto e che sono presentate come "riorganizzazioni", che nulla hanno a che vedere col nuovo contratto e con i nuovi regimi d'orario di lavoro e su cui abbiamo chiesto da tempo di aprire il confronto secondo quanto previsto dalle procedure sulle relazioni industriali.

Le tematiche RFI

Con RFI l'ultimo tema affrontato ha riguardato il settore Manovra e, nell'occasione, ci è stata prospettata una totale dismissione dell'attività da attuarsi entro gennaio 2013, ad esclusione di 5 impianti di confine. Su questo punto abbiamo espresso la nostra netta contrarietà in assenza di un progetto credibile, anche perché non abbiamo riscontro, dal lato delle imprese ferroviarie, su chi andrà ad effettuare l'attività di manovra.

Anche per il settore della Circolazione/Movimento non abbiamo avuto confronti e l'unico disegno portato avanti da RFI è quello di creare ulteriori esuberanti attraverso azioni di declassamento degli impianti e di conseguente demansionamento degli operatori con il trasferimento anche a grandi distanze con la desertificazione selvaggia delle linee. Anche su questi aspetti, nei confronti di recente avuti, abbiamo affermato che non accetteremo mai ipotesi di abbandono del territorio.

La stessa riorganizzazione del settore della manutenzione infrastrutture, anticipata da alcune slides fatte circolare "ad arte" nei mesi precedenti, non ci trova assolutamente d'accordo in quanto non condividiamo il progetto di RFI di concentrare tutte le risorse sulle linee AV/AC, con la conseguenza di "svuotare" le linee che hanno più bisogno della presenza e della manutenzione che sono quelle dedicate al traffico regionale.

Abbiamo più volte sollecitato anche Trenitalia ad un confronto serio sulle esternalizzazioni e sul piano di attività delle officine per capire cosa intende fare della manutenzione rotabili visto che mette a gara quote importanti di manutenzione pregiata.

Abbiamo anche chiesto di aprire un confronto sulle prospettive della Divisione Cargo, sia in considerazione del progressivo ridi-

mensionamento di molti degli scali utilizzati per il trasporto merci che per la diminuzione delle quote di traffico, cui corrisponde un incremento da parte di altre Imprese ferroviarie.

Con il nuovo Contratto Aziendale abbiamo tolto ogni alibi alla Cargo e nella stessa premessa abbiamo chiaramente indicato

che l'accordo contrattuale rappresenta lo strumento con il quale le Società del Gruppo Fs potranno affrontare le sfide competitive determinate dalla completa realizzazione del processo di liberalizzazione del settore.

Abbiamo anche ribadito che l'aumento dell'orario settimanale è uno strumento

che deve servire a migliorare la produttività del lavoro per consolidare ed incrementare gli attuali volumi di produzione, anche per cogliere le opportunità di progressive internalizzazioni di attività e non certamente per creare esuberanti o dismettere l'attività specie in un settore cruciale come quello del trasporto merci.

Massimo Malvisi

Sicurezza ferroviaria

Si parte con l'Agencia Nazionale

Dal primo ottobre l'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Ansf) è divenuta totalmente indipendente in tema di personale, a seguito del termine delle procedure di reclutamento, avvenute in data 27 settembre 2012.

Premettiamo che la data del primo ottobre 2012 è per certi versi "storica" in quanto l'Ansf vede completarsi il suo percorso delineato legislativamente ed allinea l'Italia a pieno titolo al pari degli altri Paesi europei.

Il percorso che ha portato alla definizione il 17 settembre scorso del verbale a triplice firma, Ansf, Gruppo FS ed Organizzazioni Sindacali è stato molto lungo ed accidentato, complice anche l'attuale situazione

economica connessa alle azioni portate avanti dal Governo in tema di pubblico impiego.

Giova ricordare che il personale transitato in Ansf dal Gruppo FS è di 92 unità, cui si aggiungono dei dipendenti provenienti dal Ministero. Il numero totale del personale è nettamente inferiore a quanto disposto dal provvedimento normativo e devono essere attivate le procedure per assumere, pur con tutte le complessità del caso, dato che il Ministero deve dare un apposito benessere.

Prioritariamente devono essere affrontate le questioni purtroppo rimaste inevase. Deve in tal senso decollare quanto prima la contrattazione per la definizione del

Contratto Integrativo. E riguardo il senso è utile specificare che, dato che il contratto applicato è quello Enac, i sindacati titolari della contrattazione integrativa sono quelli firmatari di tal contratto, tra cui la Fit Cisl è presente a pieno titolo.

Il ruolo attivo del Sindacato

Un ringraziamento va anche al personale che, pur tra mille dubbi e perplessità, ha deciso di essere inquadrato nei ruoli dell'Ansf. Dubbi e perplessità comprensibili ma che con il sostegno del sindacato hanno trovato chiarimenti.

Certo il percorso non è terminato. Tanti temi aspettano risposta, partendo da quelli economici a quelli racchiusi sotto la dizione benefici di natura assistenziali, che possono sembrare secondari ma non lo sono, come quelli riferiti a progressioni e sviluppi professionali. In relazione a ciò e grazie alla determinazione sindacale, in particolare della Fit Cisl, il tempo passato in convenzione sarà ritenuto utile per la partecipazione alle selezioni per eventuali progressioni di carriera.

Trattandosi di una realtà nuova, come nella costruzione di un puzzle, vi sono delle tessere mancanti che con la contrattazione saranno individuate e collocate nella giusta posizione.

Come Fit Cisl, consapevoli dell'importanza della presenza tra i lavoratori, siamo impegnati con determinazione nel raggiungere gli obiettivi individuati, o parafrasando nel completamento del puzzle.



Manutenzione Rotabili

Un patrimonio di specializzazione da rilanciare

Terminata positivamente dopo oltre quattro anni la tormentosa vertenza contrattuale con la firma il 20 luglio scorso del Ccnl della Mobilità/AF e del Contratto Aziendale FS, è giunto il momento di effettuare una verifica con le Società del Gruppo FS per chiarire quali siano i reali intendimenti aziendali rispetto agli obiettivi, alle strategie e all'organizzazione da attuare nell'immediato in coerenza a quanto convenuto e come riportato nella premessa dello stesso Contratto Aziendale.

Il chiarimento si rende necessario alla luce di comportamenti e scelte messe in atto dalle diverse articolazioni aziendali in violazione di norme contrattuali e di accordi sottoscritti che, oltre a determinare una diffusa conflittualità, costituiscono motivo di grande preoccupazione per i ferrovieri.

La chiara dimostrazione della situazione descritta in premessa è lo stato in cui versa la Manutenzione Rotabili di Trenitalia. Un settore che appare totalmente abbandonato a se stesso, senza un piano industriale di riferimento, in cui gli impianti di produzione rimangono inattivi per mancanza di materiali o perché le attività vengono esternalizzate disattendendo gli accordi, come quelli del 2005 e del 2009 con cui si sono aumentati i livelli di flessibilità e produttività, costruiti con grande impegno del sindacato e finalizzati allo sviluppo e al rientro in Azienda di attività fondamentali per una impresa di trasporto.

Ancora più grave è il quadro emerso dagli interventi dei rappresentanti di diverse regioni provenienti dalle Officine Meccaniche, Omc e dagli Impianti, Imc che hanno partecipato ai lavori della Commissione Tecnica Nazionale riunitasi a Roma ultimamente presso il Centro Studi Fit.

Negli impianti prevale il senso di smarrimento per dover operare sempre in emergenza sopperendo alla mancanza di ricambi ricorrendo alla "cannibalizzazione", l'utilizzo di materiali usati smontati da veicoli accantonati od in attesa di demolizione, per poter garantire la disponibilità dei mezzi e evitare la soppressione di servizi.

Il personale appare disorientato nel ve-

dere le officine sempre più invase da parte di imprese esterne a cui vengono affidate lavorazioni di ogni genere e a cui bisogna fornire assistenza o la piena disponibilità degli impianti persino modificando opportunamente i turni di lavoro.

E il processo di affidamento non sembra essersi concluso, visti i bandi di gare di ulteriori lavorazioni pubblicati anche di recente e che tendono a mettere fuori da Trenitalia anche lavorazioni pregiate e con pesanti ricadute in termini di riduzione degli addetti.

La riprova di tale volontà (dopo aver già proceduto a mettere a gara le attività riguardanti i Minuetto, TAF, ETR 600 e quelle inerenti le vetture ordinarie e degli arredi/decoro/climatizzazioni e rodiggio vetture e dei gruppi ALE della Divisione Passeggeri Regionale) è rappresentata da uno degli ultimi bandi di considerevole valore economico con cui viene esternalizzato il "Servizio di manutenzione corrente preventiva e correttiva degli apparati ed impianti appartenenti alla flotta ETR 500 Frecciarossa, da svolgersi prevalentemente c/o impianti Trenitalia di Milano e Napoli con possibilità di richiesta di svolgimento delle medesime attività anche nelle stazioni di Torino, Firenze e Roma".

A ciò si aggiunge la mancanza di risposte alle richieste delle Segreterie Nazionali dei

Sindacati di conoscere se siano stati assunti impegni con le imprese costruttrici dei nuovi treni anche per l'effettuazione della relativa manutenzione.

È per tali ragioni che unitariamente abbiamo richiesto a Trenitalia la convocazione di una riunione per avere contezza delle reali dimensioni delle quote di lavorazione attribuite all'esterno e poter conoscere se il piano industriale che intende attuare risponde agli impegni assunti dall'A.D del Gruppo FS con la firma del contratto di consolidare ed incrementare gli attuali volumi di produzione " nonché per cogliere le opportunità di progressive internalizzazioni di attività".

Per la Fit la Manutenzione Rotabili con il suo enorme patrimonio infrastrutturale e professionale, composto dai numerosi impianti medi e grandi dislocati su tutto il territorio nazionale e dai circa 9.000 ferrovieri che vi operano, rimane una componente imprescindibile della Società Trenitalia in grado di garantire al meglio un servizio importante ed utile all'intera collettività oltre che conveniente anche dal punto di vista economico.

Sul tema dei costi per quanto riguarda quelli del fattore lavoro siamo sempre stati pronti a confrontarci con quelli degli altri operatori ritenuti da FS più competitivi. Oggi ancor più accettiamo la sfida, forti del

maggior livello di produttività raggiungibile nelle Officine per effetto dell'incremento dell'orario di lavoro settimanale passato da 36 a 38 ore che associato alla riconosciuta professionalità ci possono vedere sicuramente vincenti.

A chi, invece, sta preferendo i servizi di manutenzione effettuati da operatori esterni o direttamente dalle ditte costrut-

trici di rotabili invitiamo a considerare che, dovendo garantire servizi di trasporto, la totale dipendenza da questi soggetti potrebbe esporre l'Azienda al rischio di doverne poi subire, non avendo alternative, pretese di condizioni meno favorevoli di quelli attualmente offerte.

Il confronto in atto con Trenitalia, dunque, come Fit, lo affrontiamo con la consape-

volezza di aver fatto la nostra parte dando il necessario contributo per mettere l'Azienda nelle migliori condizioni per affrontare la competizione in un contesto sempre più liberalizzato e con la pretesa di essere ricambiati con il lavoro e con la prospettiva di rilancio e sviluppo di tutto il settore della Manutenzione Rotabili.

Massimo Malvisi

Finalmente Rfi scopre le carte

Finalmente, verrebbe da dire, il 10 ottobre dopo numerose sollecitazioni, l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana ha illustrato di uno specifico incontro di carattere informativo, le azioni che la stessa Società vuole mettere in atto per avviare e consolidare una riorganizzazione che risponda ai criteri di accorciamento della catena di comando, riduzione dei livelli dirigenziali e quadri nonché produca una ulteriore contrazione del costo del lavoro aumentando la produttività. Queste qui di seguito sono state, nel corso dell'esposizione da parte dell'Amministratore Delegato le linee guida che hanno portato Rfi ad elaborare il piano riorganizzativo.

I contenuti del piano riguardano in prima battuta, le strutture di Direzione Coordinamento Esercizio Rete (Dcer) e quelle di Direzione Produzione (Dp). A seguire la Manutenzione Infrastrutture, sapendo che vi è un capitolo aperto, ma solamente a livello territoriale, per quanto riguarda il settore circolazione.

Premesso ciò, le azioni che si vogliono mettere in campo sono: una rivisitazione dell'attuale modello organizzativo Centro Operativo Esercizio Rete (Coer), in quanto viene previsto il passaggio amministrativo del personale operativo, quindi Dirigenti Centrali/Dirigenti Centrali Operativi, Coordinatori Esercizio Infrastrutture/Coordinatori Infrastrutture e Dirigenti Operativi Trazione Elettrica, nelle strutture territoriali di Direzione Produzione. Il personale movimento dipenderà amministrativamente dai reparti Territoriali Movimento di Nodo, mentre la dipendenza amministrativa dei Cei/Ci e Dote, sarà a livello di Direzione Territoriale Produzione (Dtp).

Il Coer cambierà anche denominazione ed assumerà quella di Gestione Esercizio Programmazione Operativa (Gepo), rimanendo inalterato nel numero (13).

Viene ipotizzato anche la creazione di una figura di sala, con compiti di interfaccia operativa nei confronti delle Imprese Ferroviarie (If) e delle Dtp.

A livello di Direttrice, confermate nel numero di 5, vengono portate le attività di Programmazione e Controllo, collegate alle conseguenze delle interruzioni e dei rallentamenti richiesti da Produzione per esigenze manutentive. Inoltre la Direttrice sarà l'interlocutore delle Regioni per quanto attiene tutti gli aspetti del traffico ferroviario regionale.

In tre Diretrici, ad esclusione di quella Adriatica e della Tirrenica Nord, viene creata la Struttura Operativa di Esercizio, con il ruolo di coordinamento dei Gepo.

Con questo modello, a detta di Rfi, vengono esaltate le caratteristiche di pianificazione e programmazione della circolazione.

Questo in estrema sintesi il focus principale, i restanti aspetti saranno affrontati nel proseguo del confronto.

L'altro capitolo riguarda Direzione Produzione, che vede confermate le articolazioni territoriali in numero di 15. Viene prevista la soppressione delle strutture di Gestione Operativa Territoriale (Got), l'eliminazione dei Reparti di Esercizio delle Unità Territoriali (Ut) ed anche il trasferimento di alcuni reparti nella struttura Ingegneria e Tecnologie. Il Direttore delle Dtp vede rimodularsi alcuni compiti in modo di essere focalizzato in maniera maggiore sugli aspetti propri della Dtp.

Viene previsto il cambio di denominazione degli attuali Tronchi Lavoro e Zone a Unità Manutentive (Um).

Per quanto attiene ai Capi Reparto di Esercizio coinvolti dal processo di riorganizzazione, viene prevista la loro collocazione in una nuova struttura denominata Controllo Processi Operativi (Cpo) con compiti di verificare lo stato fisico delle attività manutentive, lo stato dell'infrastruttura ma anche l'organizzazione delle Um. In pratica debbono svolgere un modo continuo di audit degli impianti, operandosi per proporre correttivi e dialogano direttamente con il Capi Unità.

Ultimo aspetto macro, riguarda la Manutenzione Infrastrutture, in quanto Rfi ipotizza una riclassificazione, non commerciale, ma manutentiva delle linee in base alla tipologia di traffico ed ai loro volumi. E in base a ciò dedicarvi un modello manutentivo che riguarda anche gli interventi per il ripristino delle anomalie. L'attenzione viene rivolta sulle linee commerciali, mentre nelle restanti linee la tipologia manutentiva vede modificata la tipicità e la frequenza temporale degli interventi.

In estrema sintesi, dato che vi saranno anche dei successivi momenti di ulteriore approfondimento, quello sopra descritto è il cuore dell'esposizione dell'AD di Rfi.

Cosa osserviamo come Fit Cisl

Come Fit Cisl abbiamo evidenziato l'assenza di qualsiasi segnale di sviluppo, perché se da una parte Rfi afferma di voler operare per aumentare la capacità infrastrutturale, dall'altra assistiamo ad una pesante eliminazione degli enti, come i deviatoi, riducendo fortemente la flessibilità delle linee, alla chiusura di scali e raccordi, alla dismissione del servizio di manovra, che non incentivano certo la capacità delle linee.

Inoltre il modello organizzativo proposto sulla Manutenzione In-

frastrutture rischia di evidenziare maggiormente le diversità di servizio offerto ai viaggiatori dei vari segmenti di mercato.

Riteniamo non percorribile questa ipotesi e siamo convinti che questa azione e le conseguenti ricadute che investono l'intero Paese Italia siano prioritariamente di competenza del Ministro dei Trasporti e che anche le Regioni siano necessariamente investite della problematica. Seppur qualcuno cerca di contrabbandare questi come dei provvedimenti organizzativi interni a Rfi, riteniamo che siano azioni che fanno parte di una vera e propria politica dei trasporti, tenendo conto che viene messo a rischio il mantenimento dell'attuale reticolo infrastrutturale ferroviario.

Inoltre spiccatamente sotto l'aspetto della sicurezza, dato che la maggior parte delle linee ferroviarie richiede un livello manutentivo elevato anche in funzione del territorio che attraversa e degli enti presenti, non traspare che operare una rimodulazione corposa degli interventi manutentivi, ma anche del presidio e vigilanza, possa garantire il mantenimento degli attuali standard di sicurezza come Rfi afferma.

La concentrazione di risorse umane ed economiche sulle linee commerciali, di riflesso comporterà una notevole mobilità geografica ed aggraverà in maniera significativa i problemi legati alla logistica per il personale come la mancanza di foresterie oppure alloggi per chi quotidianamente già opera a notevoli distanze dalla propria abitazione, in particolar modo del settore movimento, a seguito delle scelte di desertificare pesantemente le linee.

Sostanzialmente, non si riesce a cogliere le enormi opportunità che l'aumento dei carburanti attuale offrono a modalità di trasporto come il ferroviario per passeggeri e merci.

Premesso che vi è sempre un problema di relazioni industriali, che affligge tutto il Gruppo FS e che quindi tutte le innumerevoli

azioni unilaterali portate avanti nei territori, si riflettono negativamente anche sul tavolo nazionale, come Fit Cisl siamo disponibili ad un confronto in primis di approfondimento, pur tenendo conto di alcuni aspetti tendenzialmente positivi come quelli di riunione il personale operativo dei Coer, partendo da quello movimento. Ma ribadiamo la nostra netta contrarietà ad operazioni di creazione esasperata di esuberi oltretutto di complessa riprofessionalizzazione, aggravata anche dal trasferimento di personale Cargo in Rfi e di contrazione del reticolo infrastrutturale.



La crisi del Trasporto aereo

Basta “Alitalia” ci vuole un vero rilancio



Gli annosi nodi accumulatisi nel tempo sul sistema nazionale del trasporto aereo, lungi dallo sciogliersi, sia pure con la lentezza derivante dalla loro gravità, si stringono a cappio, stagione dopo stagione, alla gola dei lavoratori del settore e a carico dei contribuenti e degli utenti italiani. L'ultimo, preoccupante atto del dramma tocca quella che fu e ciò che rimane dell'antica compagnia di bandiera” ed “il nuovissimo che avanza” sotto le spoglie dei bucanieri del low cost, Ryanair in primis.

La prima bomba è scoppiata con la presentazione del nuovo piano industriale di Alitalia che prevede circa 700 esuberanti e sul quale la Cisl, per voce di Raffaele Bonanni, si è riservata di esprimere una valutazione in sede di ulteriore confronto aziendale; la seconda è stata l'indagine da parte della procura di Bergamo a carico di Michael O'Leary, ceo della compagnia aerea irlandese low cost Ryanair. Casi incommensurabili tra loro ma che segnalano un rischio incombente, più volte denunciato dal sindacato e costantemente ignorato dalla politica, quello di consegnare in mani straniere un asset fondamentale per la mobilità dei cittadini.

Alitalia ha dunque presentato ai sindacati un piano di contenimento del costo del lavoro, che prevede circa 690 esuberanti di cui 300 assistenti di volo, 300 dipendenti dello staff di terra e 90 nella manutenzione e il ricorso alla cassa integrazione per un risparmio di 30 milioni di euro. In un lungo incontro la compagnia ha presentato ai rappresentanti dei lavoratori una strategia aziendale che punta soprattutto ad un'azione di marketing e di rilancio del prodotto, in un contesto di crisi economica drammatico. Obiettivo: il recupero ed il miglioramento, già dal 2013, di quote ed indici. Il problema è che il piano prevede tanti esuberanti da trattare

con cassa integrazione.

La Fit Cisl, insieme agli altri sindacati, ha respinto l'ipotesi che prevede un risparmio di 30 milioni sul costo del lavoro a fronte di un fatturato complessivo che per Alitalia ammonta a circa 4 miliardi e mezzo. Da qui la richiesta dei rappresentanti dei lavoratori di aprire un tavolo di confronto. Richiesta accolta dall'azienda che si è resa disponibile a portare avanti per individuare strumenti alternativi. “Noi non siamo disponibili a replicare per l'ennesima volta il ricorso alla cassa integrazione nel trasporto aereo, soprattutto in un'azienda che, pur facendo i conti con la crisi, sta molto meglio di altre nel panorama italiano”, ha sottolineato il segretario generale della Fit Cisl, Giovanni Luciano, che pur consapevole delle difficoltà dei termini del confronto, si è detto moderatamente ottimista sugli esiti.

Il punto sulla vertenza

Comunque, al termine di un primo round di una partita che purtroppo sarà ancora tormentata, un primo spiraglio la pressione sindacale della Fit ed unitaria, è riuscita ad aprirlo. Alitalia infatti il 22 ottobre, ha accettato una mezza retromarcia sui 690 “esuberanti” che aveva annunciato. E' pronta a sospenderli seppure in cambio di altre misure di risparmio con un impatto equivalente sui conti aziendali. Se l'esito sarà positivo si potrà concludere che l'annuncio sui lavoratori in sovrannumero è stato solo una mossa per smuovere le acque, ma se non si troveranno altre strade più accettabili per alleggerire la pressione sui conti, lo spettro della cassa integrazione e dei licenziamenti tornerà a materializzarsi.

L'incontro dei rappresentanti di Alitalia è avvenuto con i sindaca-





listi di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti e Ugl trasporti. I sindacati hanno proposto un percorso alternativo e indicato le priorità da perseguire senza dover rincorrere le situazioni di emergenza incidendo sulla voce relativa al costo del lavoro. I sindacati sostengono che bisogna innanzitutto proseguire il lavoro al tavolo istituito dal sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti, Guido Improta, per affrontare la partita relativa alle nuove regole di sistema. E la richiesta rivolta ai rappresentanti di Alitalia è che l'azienda abbia, in questa partita, un ruolo da protagonista. Ora l'azienda pare disposta a fare verifiche nell'ambito del piano industriale per poter individuare voci di risparmio alternative a quella del costo del lavoro”.

Altra priorità posta dai sindacati è poi quella della definizione del nuovo contratto nazionale di lavoro per il settore del trasporto aereo, oggetto di un confronto in Assaereo.

Ryanair: un bubbone a lungo ignorato

Di tutt'altro tenore la vicenda che riguarda Ryanair e che ha visto i vertici della compagnia irlandese indagati per aver assunto a Dublino 220 dipendenti della compagnia, in realtà di stanza dell'aeroporto bergamasco di Orio al Serio, assoggettandoli così alla tassazione irlandese, molto più bassa di quella italiana. Uno stratagemma che avrebbe comportato un danno all'erario italiano di quali 12 milioni di euro, stando ai calcoli di Inps e Direzione provinciale del lavoro che, a fine 2011, aveva segnalato proprio all'Inps presunte irregolarità nell'assunzione dei dipendenti della compagnia. Una magra soddisfazione per la Fit Cisl che da anni denuncia la sistematica violazione delle norme e dei contratti da parte del vettore low cost, con buona pace dei gestori aeroportuali e di troppi e potenti locali che hanno favorito l'ingresso e l'espansione a discapito delle compagnie nazionali.

E anche in questo senso **Giovanni Luciano** ha definito come un fatto indubbiamente positivo, che il Governo si sia accorto, dopo anni di denunce, allarmi del sindacato, di compagnie aeree, associazioni e operatori di quanto complessa fosse diventata la situazione di Ryanair nel sistema del trasporto aereo italiano. Anni ed anni di apparente *laissez-faire* – ha ribadito Luciano – hanno finito per alterare la competitività del mercato nazionale delle low cost, in totale spregio delle norme e dei diritti dei lavoratori.

Non pagare i contributi, non versare le tasse in Italia e godere di sovvenzioni pubbliche da parte degli aeroporti per le rotte interne per servizi di trasporto nazionale è diventato un boomerang. Ora emerge quanto sia indispensabile intervenire, ma al tempo stesso come ciò sia difficile, per le quote di mercato che questa compagnia si è conquistata con mezzi che, sotto gli occhi di tutti, alterano proprio quella libera concorrenza cui solo a parole si dice ispirata. Noi che per primi ci siamo opposti a questa distorsione – ha concluso il Segretario Generale della Fit-Cisl - auspichiamo interventi incisivi quanto equilibrati che consentano, nel rispetto di tutte le regole, un pari accesso al mercato. Ciò sarà un grande successo per il trasporto aereo italiano, per i lavoratori e per tutti i viaggiatori, che avranno riconosciute le stesse garanzie di qualità, sicurezza e accessibilità, senza dover chiamare Dublino per ricevere una semplice informazione.

Un primo round sulla saga Ryanair si è comunque chiuso quando la compagnia ha dovuto mettere nero su bianco che “i nuovi assunti pagheranno in futuro i loro contributi sociali nel Paese dove cominciano e finiscono la loro giornata lavorativa e di conseguenza non pagheranno più i propri contributi sociali in Irlanda” e dunque sarà obbligata ad assoggettarsi all'imposizione italiana per il versamento dei contributi previdenziali dei dipendenti che lavorano nelle nostre basi. Finora li ha sempre pagati in Irlanda

risparmiando un sacco di soldi e scaricando oltretutto i costi delle prestazioni sanitarie sul nostro Servizio sanitario nazionale in un gioco perverso che tende a privatizzare gli utili e a socializzare le perdite, mister O'leary ha sempre considerato i suoi dipendenti di volta in volta irlandesi o italiani a seconda della convenienza.

Con una circolare dell'Inps, che recepisce una norma comunitaria del giugno scorso, se un nuovo assistente di volo Ryanair per esempio, comincia e finisce la sua attività lavorativa a Orio, sarà la più restrittiva Italia e non la più permissiva Irlanda a dettar legge sui contributi previdenziali. Per i vecchi assunti, Ryanair avrà facoltà di mantenere la giurisdizione irlandese. Ma d'ora in poi tutti i suoi dipendenti (vecchi e nuovi) po-

tranno scegliere il regime previdenziale da cui essere tutelati. Quindi, se l'assistente di volo che finora è stato costretto a versare i contributi a Dublino, chiederà di passare al regime fiscale italiano, il vettore irlandese si dovrà adeguare. Ciò permetterà di sanare quel trucco nascosto dietro i cosiddetti modelli A1, i certificati assicurativi (richiesti e ottenuti indebitamente in Italia da centinaia di dipendenti Ryanair) che consentono di usufruire gra-



Frank Andiver

tis in qualsiasi parte del mondo di prestazioni sanitarie addebitate poi all'Italia, che ha emesso il documento. Una spesa incontrollabile visto che per ogni pilota o assistente di volo che usufruisce del modello A1 italiano (versando, beffa delle beffe, le tasse in Irlanda), ci sono mogli, figli e ascendenti di primo grado che possono essere curati a spese dell'Italia, di cui vicenda non si conoscono precise dimensioni.

FIT: FARE LUCE SUL PIANO INDUSTRIALE

Unanimemente e unitariamente i sindacati dei trasporti avevano criticato subito l'ipotesi Alitalia di un taglio del costo del lavoro attraverso il ricorso alla cassa integrazione di 690 lavoratori. Ciò nel corso del confronto con l'Azienda, in attesa di approfondire la questione mentre restava sospesa ogni azione. La trattativa –aveva detto il Segretario generale della Fit Cisl Giovanni Luciano- continua in costanza della disponibilità da entrambe le parti della volontà di andare fino in fondo e arrivare ad una soluzione che possa evitare riduzioni nel personale. Per quanto riguarda il futuro Alitalia, l'azienda conta di cominciare a rimigliorare dal 2012- diceva ancora Luciano -. Il piano che punta molto sul rilancio del marchio, è molto ottimista e speriamo abbiano ragione. Noi comunque non siamo disposti ad entrare in

cassa integrazione, ne abbiamo avute già troppe: l'azienda con molta responsabilità ha accettato di proseguire il confronto.

In verità ciò che occorre, per la Fit, non sono piani di risanamento ma veri piani di sviluppo per il futuro. Perché infatti dovremmo condividere una nuova azione che scarica sugli ammortizzatori sociali italiani, pagati dalle tasse degli italiani, se non è chiaro quale atteggiamento hanno/avranno gli azionisti? Si è chiesto Luciano. Escono i 'patrioti' a gennaio? Probabile. Quindi Air France, alle prese anch'essa con grandi problemi potrà passare all'aumento del suo attuale 25% con pochi sforzi e relativamente poco investimento. E' questo il gioco? "Abbiamo un grande sospetto, ma se fosse così perché dovremmo di nuovo far pagare alla collettività italiana per un futuro business non italiano? D'altronde –osservava il Segretario della Fit- il numero degli aeromobili

di oggi è di 142 contro i 161 del piano Fenice. Molto più vicino ai 137 del piano Air France di Spinetta.

Non si tratta di un patriottismo di maniera –sostiene la Fit-Cisl – ma abbiamo fatto enormi sacrifici per rimettere in sesto una Compagnia che oggi funziona benissimo ed ha un livello di regolarità del servizio eccellente, con un costo del lavoro per unità di prodotto sostenibile. Non siamo d'accordo su ulteriori ridimensionamenti per basare il business sulla Linate-Fiumicino mentre si chiudono d'inverno i voli intercontinentali per lasciare spazio all' "alleanza". L'interrogativo è dunque: Gli azionisti ci saranno ancora e vogliono investire per una compagnia non solo domestica? Lo dicano. Quanto a noi saremo sempre pronti ad atti di responsabilità ma solo se sostenuti da un'idea di rilancio e non di ridimensionamento perpetuo, altrimenti saremo in disaccordo.

Facciamo il punto sulla nostra capacità (e difficoltà) di contrattare

*Una fotografia della situazione negoziale,
dai Dipartimenti Fit: Logistica, Portualità, Ambiente e Viabilità*

Le problematiche di carattere finanziario del nostro Paese, stanno mettendo il sindacato di fronte ad uno dei maggiori rischi riguardanti la natura stessa del suo essere: "la contrattazione".

E' certamente un momento difficile per i rinnovi contrattuali. Nonostante tutto però le piattaforme presentate nel giugno scorso sono state varate e stanno iniziando ad essere affrontate sui tavoli di confronto con le controparti.

*Siamo coscienti dunque, dice il segretario nazionale Fit-Cisl dei due Dipartimenti, **Pasquale Paniccia**, che il momento è critico, ma non per questo possiamo rinunciare, come parti sociali, a cercare reciprocamente di trovare le opportune soluzioni ai rinnovi contrattuali, sapendo che la tutela dell'occupazione, lo sviluppo della contrattazione di secondo livello e l'adeguamento del potere di acquisto delle retribuzioni rappresenteranno i capisaldi dei prossimi confronti.*

Ed ora il dettaglio sullo stato della situazione

Logistica, trasporto merci e spedizione

L'apertura del Ccnl è vicina (7 novembre prossimo). Questo rinnovo, come immaginabile, non parte sotto i migliori auspici. E' vero che la crisi continua ad investire il settore, ma è anche vero che è tutto il comparto a presentare molte criticità, fattori interni ed esterni che sicuramente andranno ad influire sull'andamento della trattativa.

Il settore dell'Autotrasporto è quello che più di altri merita di essere contestualizzato, poiché ha già cominciato a dare "fuoco alle polveri" con un discreto anticipo, bisogna ammetterlo, rispetto all'inizio del contendere, forse per spostare e scaricare su altri, responsabilità improprie.

In attesa della sentenza del Tar del Lazio sui costi minimi, (25 ottobre) ci si interroga sulla liberalizzazione del Cabotaggio nel 2014. Sarebbe veramente la goccia che fa traboccare il vaso in un comparto sempre più destrutturato, dove l'illegalità regna sovrana. E che vede sempre più l'interessamento ed il coinvolgimento della criminalità organizzata.

E' una forte preoccupazione che, come si ricorderà, abbiamo riportato anche nell'"ordine del giorno" del nostro Comitato esecutivo Fit del 3 ottobre scorso.

L'assenza di controlli e meccanismi che assicurino l'applicazione delle norme già esistenti sul cabotaggio, porteranno certamente alla distorsione della concorrenza. E' dal 2009 che sono entrate in vigore le nuove regole sul cabotaggio, ma invece di regolamentare il mercato, un uso distorto delle stesse ha creato una concorrenza sleale che ha fatto sì che le aziende strutturate o comunque virtuose, abbiamo dovuto e debbano soccombere sotto l'illegalità dei cosiddetti "pirati".

Altra emergenza è sicuramente quella dei continui rincari del gasolio e delle tariffe autostradali, che stanno mettendo davvero in ginocchio l'autotrasporto italiano. L'aumento delle accise sul gasolio di circa 112 euro per mille litri rappresenta un duro colpo per le aziende dell'autotrasporto. Basti pensare che il costo del gasolio ha una incidenza che varia, a seconda delle percorrenze, dal 24% al 39% dei costi totali di esercizio (dati dell'Associazione confindustriale Anita). Questi rincari stanno portando le imprese italiane ad un'ulteriore spinta alla delocalizzazione in paesi che offrono migliori condizioni. Ecco perché, a nostro parere, è opportuno ragionare su alcune tematiche a livelli europei e non più solo del proprio paese.

I dati sulla chiusura delle aziende sono disarmanti e l'emorragia non sembra cessare. Le pmi, le artigiane in particolare, che sono poi quelle che compongono per la stragrande maggioranza il tes-

suto delle aziende di trasporto nostrane, avendo le maggiori difficoltà di accesso ai mercati internazionali, si trovano ad essere più in crisi.

Viene spontaneo chiedersi: ma il finanziamento di 400 milioni di euro che questo settore riceve dallo Stato ogni anno, nonostante la forte crisi che tutti conosciamo, come viene utilizzato?

E' chiaro che siamo tutti coscienti delle difficoltà del momento. Tutti quanti sappiamo che la difesa del lavoro oggi equivale alla difesa occupazionale che con molta fatica e con molti sacrifici stiamo tentando di realizzare, malgrado il continuo pellegrinaggio al Ministero del Lavoro per siglare accordi molto dolorosi sugli ammortizzatori sociali. Ma è altrettanto chiaro che oggi serve un gesto di maturità delle parti sociali che si apprestano ad iniziare la trattativa. Infatti la posizione della nostra organizzazione non a caso ripone molta attenzione e convinzione sulla contrattazione di secondo livello, con particolare riferimento alla produttività, con relativa detassazione.

E' necessario sgombrare subito il tavolo negoziale da tatticismi e furberie. Infatti in momenti di crisi come quello che stiamo vivendo, siamo obbligati a capire, come parti sociali, le opportunità che un rinnovo contrattuale può dare per creare le fondamenta necessarie al settore, con circa 700.000 addetti, per essere pronti a cogliere (e quindi ad essere) quando ci sarà la ripresa, il volano dell'economia del Paese.

Porti

Il 16 giugno scorso si è aperto il confronto per l'avvio del contratto collettivo nazionale di lavoro. Purtroppo, come era già nell'aria, le associazioni al tavolo (Assoporti, Assiterminal, Assologistica, Fise-Uniport), prima di iniziare a discutere della nostra piattaforma, ci hanno raccontato l'incontro avuto presso il Ministero dei trasporti con il Vice Ministro Ciaccia sul delicatissimo tema delle Autorità Portuali.

Per entrare nel dettaglio e capire il tema cercheremo di sintetizzarlo.

Il Ccnl dei porti è un contratto unico da più di 10 anni. All'interno dello stesso ci sono ovviamente i lavoratori dipendenti delle Autorità portuali. Quindi, per venire al dunque, alla luce della prospettata applicazione al personale delle Autorità portuali di norme riguardanti i lavoratori delle pubbliche amministrazioni, contenute nel decreto legge 95/2012, convertito in legge 135/2012, (in tema di "spending review") siamo fortemente preoccupati per gli elementi di instabilità e di incertezza che in tal modo si introdurrebbero nel sistema dei porti, sia dal punto di vista sindacale, sia per gli effetti di carattere sociale. Come è facile intuire, si prevedere quale difficoltà si aprirebbe in questo momento se non si dovesse riuscire rapidamente a modificare la norma sopracitata, contenuta nel decreto legge. Infatti è proprio

di questi ultimi tempi l'invio di una dichiarazione congiunta tra le organizzazioni sindacali e le associazioni tutte, alle istituzioni di competenza. L'augurio è quello che si arrivi quanto prima a sgombrare il campo per pensare esclusivamente al rinnovo del ccnl unico per i lavoratori dei porti, compresi i dipendenti delle Autorità portuali. Abbiamo già molte difficoltà nel percorso contrattuale e ce le siamo dette nell'incontro di apertura. Ma certamente, con il macigno del problema delle Autorità portuali, se dovesse persistere, la strategia per il rinnovo sarebbe sicuramente diversa. Incrociamo le dita.

Servizi Ambientali

Nell'area dei Servizi Ambientali è stato avviato, insieme alle altre organizzazioni sindacali di categoria, un confronto con l'Associazione nazionale dei comuni italiani (Anci) le associazioni datoriali e i consorzi di filiera delle raccolte differenziate, sulle criticità presenti nel settore della gestione dei rifiuti. L'obiettivo è: definire una posizione comune fra i diversi attori per arrivare a proposte di modifica della normativa di settore e di quella relativa ai servizi pubblici locali.

A tal fine si è deciso di avviare dei gruppi di lavoro su diversi temi, (direttiva europea 98/08, pianificazione nazionale, affidamento dei servizi, sviluppo raccolte differenziate e contenimento tariffe, responsabilità sulla produzione di imballaggi, semplificazione normativa e normativa di settore) al fine di elaborare proposte per il documento da condividere fra i diversi attori.

Il gruppo di lavoro sull'affidamento dei servizi ha già prodotto un



documento di posizione (che pubblichiamo a parte) condiviso tra tutte le parti interessate nella gestione dei rifiuti. Si tratta della prima e significativa proposta volta a semplificare e chiarire il contesto. E riguarda l'evidente necessità di ricondurre la tematica dei rifiuti ad un'unica normativa di riferimento: il d. lgs. 152/2006 s.m.i., norma di settore che deve disciplinare interamente la materia "rifiuti" in tutte le sue declinazioni.

Passiamo infine al comparto della viabilità che è interessato ad una nuova stagione di rinnovi contrattuali. E infatti sono iniziate le trattative per il rinnovo dei Ccnl Autostrade, Autonoleggio e prossimamente si avvieranno quelle dei Taxi e Scuole Guida, mentre per l'Anas, come è noto, le vicende contrattuali sono correlate ai provvedimenti del pubblico impiego.

Autostrade

Il rinnovo del ccnl, così come prevedono le nuove regole, dovrebbe concludersi entro dicembre. Infatti la piattaforma è stata inviata a giugno, come sancito dagli accordi interconfederali.

Oltre all'adeguamento del potere d'acquisto delle retribuzioni, il sindacato ha chiesto, come normalmente avviene, la rivisitazione di alcuni istituti contrattuali. E' inutile dire le difficoltà che le controparti hanno manifestato al tavolo, cercando di mettere in risalto il difficile momento economico del Paese e soprattutto il calo del traffico in autostrada, che dovrà essere compensato con una riduzione di costi sul personale. Noi pensiamo che le richieste all'interno della piattaforma siano assolutamente coerenti ed in linea per il recupero del potere d'acquisto verso i lavoratori. E

poi, una azienda con utili importanti come Autostrade, non può scaricare sui lavoratori e quindi alle organizzazioni sindacali problemi di carattere strumentale. Ce la metteremo tutta per chiudere il Ccnl nei tempi previsti dalla riforma contrattuale.

Autonoleggio

Il settore è in crisi come tutto il comparto automotive, i ricavi sono in flessione come pure i margini di guadagno. Il rinnovo deve prevedere una conclusione veloce, cercando di difendere il potere d'acquisto delle retribuzioni con la possibilità di un rafforzamento della contrattazione di secondo livello al fine di usufruire dei benefici fiscali previsti e concentrando la nostra attenzione

sulla possibilità di estendere a tutti i lavoratori la previdenza complementare con il solo contributo aziendale. Occorre prevedere inoltre un ulteriore contributo aziendale all'Ente Bilaterale costituito con il precedente ccnl.

Autoscuole

Pure questo rinnovo, come gli altri, merita particolare attenzione. Anche qui abbiamo presentato la piattaforma contrattuale a giugno e a breve, dopo contatti informali, dovrebbe aprirsi il tavolo di trattativa, dove il nostro obiettivo è incentrato a rafforzare la bilateralità e, ovviamente, salvaguardare il potere d'acquisto delle retribuzioni.

Taxi

Il settore che è rappresentato da decine di sigle sindacali, ha avvertito la necessità di rinnovare il Ccnl scaduto a febbraio scorso, nella previsione di costruire uno strumento di coesione della categoria, per contrastare una negativa frammentazione della rappresentanza. Attraverso incontri informali con le Centrali cooperative possiamo essere ottimisti.

Anas

Per quanto attiene quest'area contrattuale, dobbiamo constatare che da luglio del 2010 con il d.l.78 legge di conversione n.122, l'Anas viene ricompresa nel perimetro della pubblica amministrazione (tabelle Istat).

Come abbiamo più volte ribadito, il blocco del ccnl ci sarà fino al 2014. Non solo. C'è anche la limitazione delle assunzioni con una ricaduta anche sui lavoratori a tempo determinato che non sono stati confermati.

Con il d.l. 98 del 2011 c'è l'introduzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali con molte competenze Anas che transitano al Ministero. Coloro che vengono individuati sono i 119 lavoratori dell'Ispettorato vigilanza concessioni stradali, Ivca, ma la legge lascia la possibilità di far transitare altre risorse.

Grazie all'iniziativa sindacale culminata con una manifestazione presso il Ministero, siamo riusciti ad evitare che oltre i lavoratori dell'Ivca, ce ne fossero altri a transitare al Ministero come dipendenti pubblici. Infine registriamo che attraverso una serie di rinvii, dal 1° ottobre scorso, i lavoratori dell'Ivca sono transitati al Mit dove è stata creata una struttura di missione sotto il Dipartimento Infrastrutture che riproduce esattamente quello che era l'ex Ivca. Inoltre crediamo sia necessario per quello che ci compete, tentare con l'azienda Anas di attuare quanto dice la legge del 27 marzo 2012 art.55. E cioè: laddove c'è la necessità di assumere per picchi di traffico ed attività meteorologiche avverse, si dovrà intervenire per colmare tali lacune.



Le parti sociali concordano una posizione comune

Sull'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti

La Fit Cisl ha avviato con le altre organizzazioni sindacali di categoria un percorso con l'anci che ha coinvolto le associazioni datoriali e il sistema dei consorzi di filiera, nella costituzione di un tavolo permanente sulle criticità presenti nel settore della gestione dei rifiuti, l'obiettivo è quello di definire una posizione comune fra i diversi attori per arrivare a proposte di modifica della normativa (di settore e relativa ai servizi pubblici locali (SPL) in modo che sia possibile da parte dei comuni affidare i servizi in condizioni di coerenza con la direttiva quadro europea 98/08/ con un impatto positivo in termini ambientali, di andamenti tariffari, di tutela dell'occupazione e condizioni di lavoro.

A tal fine si è deciso di avviare dei gruppi di

lavoro su diversi temi, al fine di elaborare proposte per il documento da condividere fra i diversi attori.

I temi focalizzati sono:

- 1 metodo di calcolo degli obiettivi di cui alla direttiva c.e. 98/08/;
- 2 pianificazione nazionale per fornire input del tavolo al legislatore, ad esempio per una legge obiettivo per il piano nazionale sui rifiuti utili anche a superare la frammentazione decisionale;
- 3 affidamento servizi pubblici locali, che ha prodotto il "position paper" riportato in questo articolo, un documento di posizione condivise tra tutte le parti interessate nella gestione dei rifiuti;

4 applicazione gerarchia rifiuti, come fare un bilancio ambientale, sviluppare le raccolte differenziate e contenere l'impatto economico sul sistema tariffario per i cittadini;

5 responsabilità del produttore, sintesi fra sistema imprese e pubblico sulla produzione di imballaggi (futuri rifiuti) partendo dalle esperienze del Conai e relativi consorzi di filiera;

6 semplificazione delle normative che a vario titolo interessano il settore;

7 decretazione 152, individuazione e miglioramento del "Codice ambientale" come unica legge di regolamentazione del settore, evitando applicazioni di più normative spesso contrastanti tra loro.

Il servizio di gestione dei rifiuti è stato investito nel tempo da numerose problematiche legate principalmente alle differenti, contrastanti e stratificate normative di riferimento, che hanno determinato una elevata incertezza e una differenziazione territoriale nei comportamenti adottati dalle Autonomie locali.

Tutto ciò ha determinato incertezze, diseconomie strutturali e ritardi nella trasformazione del sistema rifiuti in comparto industriale con gravi danni per gli enti territoriali, per gli addetti del settore e per i cittadini.

Si può affermare che il comparto si caratterizza principalmente per l'elevata instabilità normativa (nazionale e regionale) che non ha consentito nel tempo di effettuare i necessari investimenti.

Alla luce di ciò, secondo il Gruppo di Lavoro, è assolutamente necessario un intervento legislativo chiarificatore e definitivo che possa assicurare al sistema di gestione dei rifiuti le certezze di cui ha bisogno. Tutto ciò per favorire gli investimenti e garantire quelle trasformazioni a carattere industriale che il sistema richiede per aumentare l'offerta qualitativa ed ambientale, evitando sprechi ed inutili contenziosi.

Il presente documento analizza sinteticamente il contesto di ri-

ferimento e propone alcune essenziali soluzioni operative.

Contesto normativo di riferimento

Il sistema dei rifiuti si trova oggi ad affrontare diffuse problematiche interpretative dovute all'eccessiva e frammentata stratificazione normativa, nonché da importanti ed incisive pronunce giurisprudenziali.

L'attività di gestione dei rifiuti è inoltre uno dei settori maggiormente esposti al tema dei ritardi di pagamento, con effetti negativi sullo svolgimento delle attività di erogazione dello stesso servizio.

Dal punto di vista organizzativo, sulle attività oggetto dell'affidamento, è tra l'altro recentemente intervenuto l'articolo 25 del dl 1/2012 s.m.i..

Alla luce di ciò sorge quindi il problema del soggetto effettivamente legittimato ad affidare il servizio, di quale sia il servizio ovvero parte dello stesso da poter affidare e di cosa succede nel caso di inerzia regionale nella perimetrazione degli ambiti territoriali e/o nella definizione degli enti di governo degli stessi, sostituiti delle ex AATO (ai sensi dell'articolo 3 bis del dl 138/11

s.m.i., per i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica).

Ovviamente in tale prospettiva vanno comunque preservate le prerogative dei Comuni sancite dalle recenti nuove normative. In tale contesto è altresì importante riportare la recente sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20 luglio 2012 che ha abrogato l'intero corpus normativo dell'articolo 4 del dl 138/11 s.m.i., previgente disciplina per l'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, che interessava anche i rifiuti.

Pertanto, in relazione alla modalità di affidamento adesso è possibile attuare quanto previsto a livello comunitario, ossia gara ad evidenza pubblica; società mista in PPP e gestione in house providing (nel rispetto dei noti principi comunitari).

Tutto ciò fa sorgere evidenti problemi interpretativi, resi ancor più complessi analizzando le ulteriori disposizioni in materia.

E' il caso di citare l'articolo 14 del Dl 201/2011 s.m.i., che dal primo gennaio 2013 istituisce in tutti i Comuni un nuovo tributo, Tares (sostitutivo di Tarsu e Tia), a copertura dei costi relativi al servizio di gestione dei rifiuti urbani ed assimilati avviati allo smaltimento e dei costi relativi ai servizi indivisibili.

Ciò si lega inoltre all'articolo 19 del dl 95/2012, recentemente convertito in legge 185/2012, che assegna ai comuni specifiche funzioni fondamentali – ai sensi dell'art. 117 della costituzione - fra le quali l'organizzazione e la gestione dei servizi di raccolta, avvio e smaltimento e recupero dei rifiuti urbani e la riscossione dei relativi tributi (comma 1, lettera f).

Alla luce di questo complesso inquadramento che di certo non persegue la semplificazione né logiche di coerenza, omogeneità e certezza dell'azione amministrativa, seguono alcune proposte dal Gruppo di Lavoro.

Osservazioni e proposte

Rispetto alle succitate problematiche si evidenzia che è mancato un preventivo confronto istituzionale attraverso il necessario ed opportuno coinvolgimento dei Comuni, delle parti sociali e degli operatori del settore.

Ciò non ha quindi consentito di condividere le modifiche normative che il Governo era intenzionato a compiere, con il paradosso che adesso le amministrazioni sono chiamate ad uno sforzo interpretativo per individuare, nel confuso quadro, le restrizioni e le interazioni fra le diverse discipline in materia di rifiuti, in quanto soggetti chiamati ad applicare le norme in materia.

Ciò considerato, la prima e significativa proposta volta a semplificare e chiarire il contesto, riguarda l'evidente necessità di ricondurre la tematica dei rifiuti ad un'unica normativa di riferimento: il d. lgs. 152/2006 s.m.i., norma di settore che deve disciplinare interamente la materia "rifiuti" in tutte le sue declinazioni.

Ulteriori interventi per garantire stabilità e certezza al sistema sono:

- prevedere, onde evitare situazioni di dumping contrattuale, l'applicazione del CCNL del Settore dei Servizi Ambientali e le relative clausole di salvaguardia sociale;
- prevedere meccanismi che garantiscano certezza dei tempi di pagamento in favore delle imprese che gestiscono i servizi di igiene ambientale;
- salvaguardare gli investimenti effettuati dai gestori e consentire quelli futuri, nel rispetto degli affidamenti in corso e di quelli comunque compiuti dagli enti locali;
- spostare l'attenzione sugli obiettivi comunitari, nello specifico su quanto previsto dalla direttiva 98/2008/CE;
- chiarire che il servizio rifiuti, non rientra nella nozione di "servizio a rete".

Solo attuando le succitate proposte sarà possibile disegnare un quadro omogeneo e stabile, in coerenza con le nuove competenze di Comuni, Regioni e Province, che possa regolarne l'assetto e consentire alle aziende pubbliche e private i necessari investimenti.

VERTENZA AIMERI AMBIENTE

Come è noto oramai non solo ai lavoratori direttamente interessati, la Aimeri Ambiente s.r.l. ha avviato la procedura per il licenziamento collettivo di 219 lavoratori occupati presso 38 unità operative - sulle 79 totali presenti nel territorio nazionale - e due sedi amministrative. Ed in questo senso ogni struttura sindacale di riferimento di tutte le unità produttive, anche quelle escluse da tale procedura, ha ricevuto la comunicazione della apertura della procedura di mobilità ai sensi degli articoli 4 e 24 della legge 223/91.

Considerate anche le ragioni di tale grave decisione, tutte le Segreterie territoriali dei sindacati Fp-Cgil - Fit-Cisl, Uilt e Fia-del, assieme alle Segreterie nazionali hanno immediatamente richiesto l'incontro previsto dal comma 5 dell'articolo 4 della legge 223/991.

La decisione dell'impresa è assolutamente grave, - sostengono i sindacati - anche considerando che non vi sono ragioni di natura produttiva in tale scelta e in questo senso è stato assolutamente necessario concordare e coordinare qualsiasi tipo di decisione per gestire al meglio una vertenza dai contorni estremamente delicati e pericolosi per il settore. Per questo è stato convocato il Coordinamento nazionale dei delegati di Aimeri Ambiente, svoltosi a Bologna, presso la Fit-Cisl regionale

Modernizzazione e competitività del sistema portuale

Il tema della riorganizzazione del sistema portuale italiano, elemento decisivo per la modernizzazione e la competitività della funzione che il nostro Paese deve riconquistare ai più alti livelli, per tornare a svolgere un ruolo primario come rete di servizi via mare non solo nazionale e mediterranea ma anche globale, sembra essersi scosso dalla fase di stallo.

In tal senso infatti incoraggia ad auspicare il testo normativo licenziato al Senato e approvato alla IX commissione trasporti della Camera, che riunisce in un corpus organico numerosi provvedimenti

in materia portuale contenuti nei decreti Salvaitalia, Crescitalia e Sviluppo. Un testo che recepisce alcune sollecitazioni politiche, sebbene in maniera insufficiente, mosse dalle organizzazioni sindacali tese ad aumentare la "competitività di sistema" della portualità italiana attraverso l'introduzione di ulteriori strumenti di gestione, pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali e attraverso il perfezionamento della regolamentazione del mercato delle imprese che operano all'interno dei porti.

Il disegno di legge infatti accoglie l'articolo 11 bis (sistemi logistico – portuali) che dovrebbe rendere più efficace il processo di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture logistiche e portuali; cristallizza i primi elementi di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali contenuti nel decreto Sviluppo; e introduce la previsione di un fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali ferroviarie e stradali.

Nel testo sono stati inoltre recepiti alcuni elementi presentati dai sindacati che, configurando in maniera più netta i mercati di riferimento delle imprese portuali, contribuiscono a ridurre la frammentazione del ciclo portuale e le note conseguenze di natura sociale che ne conseguono.

In questo senso apprezziamo il lavoro svolto al Senato in merito ai servizi tecnico - nautici, e quindi l'art. 14, che riconoscendoli servizi di interesse generale ed estremamente specialistici, li sottrae ad una concorrenza selvaggia "nel mercato" o, tanto peggio, "per il mercato".

Tuttavia il d.d.l. appare a nostro avviso ancora incompleto. Rispetto a tematiche strettamente connesse al lavoro non trovano infatti soluzione alcuni problemi e rimangono inalterate le condizioni che hanno generato discrezionalità e aperture di contenziosi. Mentre mancano precisi strumenti di regolamentazione dell'in-

sieme delle imprese che interagiscono nell'intero sistema trasportistico.

Va infatti ribadito che nella prestazione di lavoro temporanea prevista dall'articolo 17 (legge 84/94), l'unico soggetto che può avvalersi della somministrazione di manodopera nella operazioni e servizi portuali, integra l'attività dell'impresa terminalista. È questo un passaggio essenziale perché porta con sé due implicazioni importanti per i servizi che il porto offre.

Il lavoro come elemento di qualità dei porti

La prima implica che il lavoro temporaneo, per un migliore e corretto funzionamento del porto, possa essere fornito, oltre che per singoli avviamenti, anche in modo pianificato e organizzato per squadre con contratti di durata che consentano interventi maggiormente strutturati più flessibili e affidabili. Di fatto questo criterio è stato già introdotto dalle legge 84/94 che, non a caso, parla di prestazione di lavoro temporaneo e non di manodopera, stabilendo quindi che l'impresa o agenzia non è un reclutatore di manodopera per l'impresa che di fatto la utilizza, ma un fornitore di lavoro sul quale ha una parte di potere organizzativo, quando integra l'organizzazione dell'utilizzatore.

La legge 84/94 inoltre non pone limiti di

temporaneità nella fornitura di lavoro. Se pure, a nostro parere, questi elementi siano già contenuti nella legge 84/94, vanno tuttavia meglio precisati in un nuovo testo legislativo, evitando, in questo modo sofismi interpretativi, deroghe e violazioni delle norme.

La seconda importante implicazione riguarda la possibilità dell'utilizzo di mezzi e di attrezzature ausiliari al lavoro portuale che non è impedito dalla legge 84/94, ma va meglio definito: il lavoro portuale non è esclusivamente un lavoro manuale ma, per sua natura, richiede l'ausilio di macchinari, rendendo quindi sempre più necessaria la razionalizzazione dei mezzi presenti in un porto e sempre più decisive per l'intero sistema portuale, regole funzionali, in realtà, alle stesse imprese.

Non deve, poi, essere tra-



scurata la composizione degli organici. Infatti, per garantire la dovuta flessibilità necessaria al corretto funzionamento dei porti, la forza lavoro complessiva deve avere un giusto equilibrio funzionale alla salvaguardia dei livelli occupazionali complessivi esistenti.

Le imprese o agenzie art. 17 (legge 84/94) non rispondono solo a sé stesse, questo non solo per i vincoli (tariffari, organizzativi, societari, di mercato ecc.) a cui sono sottoposte, ma in quanto sono allo stesso tempo impresa e fornitore di un servizio generale, un elemento di equilibrio a garanzia di tutti gli operatori e della dinamica

dei traffici. Proprio per questa ragione costituiscono un elemento essenziale e di qualificazione per i porti. Di conseguenza è interesse comune assicurare la loro presenza.

Per quanto riguarda poi le autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali da effettuarsi alla partenza o all'arrivo delle navi, ovvero la cosiddetta autoproduzione, questa deve essere autorizzata solo nei porti dove non è possibile avvalersi dei lavoratori portuali, come già ribadito nei contratti di lavoro internazionali del settore marittimo, e comunque può essere autorizzata esclusivamente quando

le navi sono dotate di mezzi adeguati alle operazioni da svolgere, con personale esclusivamente dedicato all'esercizio di tali operazioni, non fungibile, assunto con libretto di navigazione e aggiunto in tabella d'armamento.

Sempre in tema di ricadute in termini occupazionali ed economici il d.d.l. tenta di chiarire la natura privatistica dei contratti applicati al personale dipendente delle A.P. sancendo la non applicabilità delle disposizioni di cui alle leggi n. 70/75 e n. 165/01 alle A. P. ma a nostro avviso non dirime la "aeterna quaestio".

Per quanto riguarda la totale assimilazione



Frank Andiver

delle Autorità Portuali agli enti pubblici non economici, ciò oltre a ridurre diritti e tutele dei lavoratori dal punto di vista contrattuale, in base ai quali esprimiamo la più totale contrarietà, vanifica ogni opportunità di garantire le specificità di questi enti. E' assolutamente necessario dunque, dare una soluzione definitiva a questo annoso problema nella direzione da noi più volte indicato.

Appare comunque complessivamente rafforzato il ruolo delle A.P., in un settore, quale quello portuale, di importanza strategica per il sistema produttivo e distributivo nazionale, che deve potersi qualificare soprattutto per indirizzare ed accompagnare positivamente i cambiamenti che caratterizzano il settore dello shipping e dei trasporti.

Nel testo del d.d.l. permangono tuttavia criticità legate alla limitazione dei compiti e delle funzioni attribuite al Comitato por-

tuale e alla non facile interpretazione delle nuove disposizioni inerenti al Piano regolatore portuale e la non chiarezza circa le distinte attribuzioni all'Autorità Marittima e A.P. di funzioni di controllo e regolamentazione tecnica ai fini della sicurezza delle attività portuali.

Ci si poteva aspettare di più

Nel valutare positivamente che dopo dieci anni di dibattito finalmente si intraveda l'opportunità di addivenire ad una riforma della legislazione in materia portuale, si ritiene comunque che la lunga "gestazione" dell'iter legislativo avrebbe potuto produrre un testo più attuale, che desse maggiore organicità e competitività al sistema, e quindi maggiormente rispondente alle esigenze della portualità.

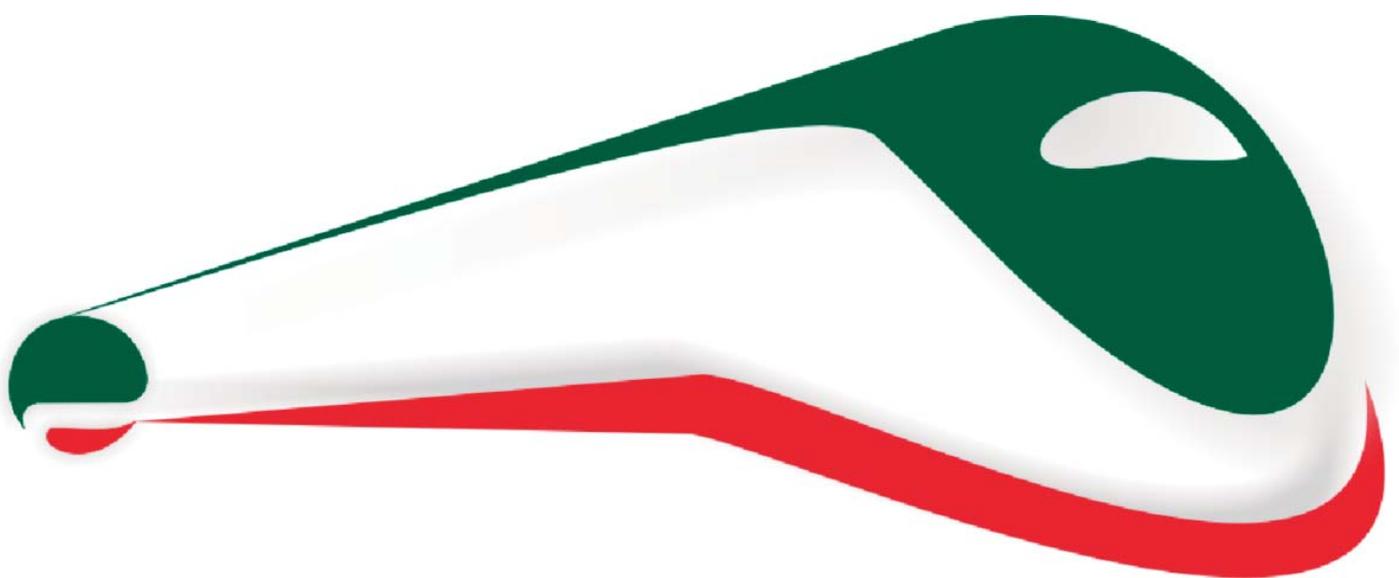
Per rispondere alle esigenze manifestate dal settore portuale, pena la definitiva marginalizzazione nel panorama europeo,

occorrono a nostro avviso scelte precise di politica infrastrutturale a livello nazionale (inquadrate nel più ampio scenario di sviluppo a livello europeo) a cui corrispondano coerenti strumenti e modelli di gestione dei porti.

La dimensione globale dei mercati e degli operatori rende sempre più complesso per il soggetto pubblico governare le scelte di politica portuale, sia in fase di "selezione" dei futuri concessionari, sia nello sviluppo delle attività di impresa che si estendono in un orizzonte temporale di lungo periodo. I vigenti meccanismi di revoca o decadenza delle concessioni, infatti, sembrano inadeguati in una situazione in cui il soggetto pubblico non dispone di elementi "oggettivi" per valutare la responsabilità del concessionario (salvo casi estremi) così come di strumenti per interpretare l'agire strategico dell'impresa terminalista, tanto più quando essa si inserisce in un network globale del



CCNL Mobilità
Area Contrattuale Attività Ferroviarie



Contratto Aziendale FS
ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE MOBILE
(SINTESI)

CCNL Mobilità /Area Contrattuale Attività Ferroviarie
Contratto Aziendale FS
ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE MOBILE
(SINTESI)

<p style="text-align: center;">Moduli di Equipaggio</p> <p><i>I moduli di equipaggio già operativi nelle aziende, all'atto dell'entrata in vigore del presente CCNL, restano confermati.</i></p> <p><i>E' invece subordinato all'accordo in sede aziendale l'impiego degli ulteriori moduli di equipaggio, sempre che siano coerenti con le disposizioni dell'ANSF e rispettino le condizioni di utilizzazione.</i></p>	<p>MEC1: modulo di condotta operante con un solo agente PDM in cabina di guida;</p> <p>MEC2: modulo di condotta operante con due agenti PDM in cabina di guida;</p> <p>MEC3: modulo di condotta operante con un solo agente PDM e un agente PPT in cabina di guida;</p> <p>MEC4: modulo di condotta operante con un solo agente PDM e coadiuvato in cabina di guida, nei casi previsti, da un agente PDB;</p> <p>MEB1: modulo di bordo operante con un solo agente PDB;</p> <p>MEB2: modulo di bordo MEB1 operante con altri agenti PDB;</p> <p>MES: modulo di servizio composto da personale PDS, articolato per le rispettive attività in :</p> <p>MES1 - accompagnamento notte</p> <p>MES2 - assistenza e/o ristorazione</p> <p>MES3 - assistenza e/o pulizia</p>
<p style="text-align: center;">Sezioni Specifiche di Trasporto</p>	<p>SP1 - Trasporto Passeggeri Veloce sono i servizi circolanti in tutto o in parte su tratte ferroviarie classificate AV/AC;</p> <p>SP2 - Trasporto Passeggeri Regionale e Locale sono i servizi regolati dalla legislazione nazionale di cui al D.Lgs n. 422/1997 e s.m.i. e dalla relativa legislazione attuativa regionale, ovvero effettuati tra due Regioni limitrofe su autorizzazione del competente organismo di cui alla L.22 luglio 2009,n.99 e s.m.i., in quanto valutati compatibili con dette legislazioni;</p> <p>SP3 - Trasporto Passeggeri sono tutti gli altri servizi, inclusi quelli effettuati tra due o più Regioni tra loro limitrofe, ma non rientranti nella definizione di SP1;</p> <p>SM - Trasporto Merci I Servizi Complementari e di Supporto alle Attività Ferroviarie, forniti, da aziende diverse dalle imprese ferroviarie, si articolano in:</p> <p>Accompagnamento treni notte (SAN);</p> <p>Assistenza e/o ristorazione a bordo treno (SAR);</p> <p>Ausiliari e/o pulizia (SAP);</p> <p>Navi traghetto (SNT).</p>

Orario Settimanale	38 ^h media di turno, di norma nel mese, nei limiti minimi e massimi di 30 ^h e 44 ^h
Notturna	Normativa fascia 0.00 – 5.00 Economica fascia 22.00 – 6.00
Pause	Devono essere programmate oltre la prima ora di servizio, e se la prestazione supera le 8 ore, entro l'inizio dell'ultima ora prima del termine della prestazione. Per effetto del traffico o per eventi eccezionali, in gestione si potrà prevederne l'opportuna ricollocazione al fine di non provocare ritardo ai treni.
Ripresa del servizio dopo malattia/infortunio	Dalle ore 8.00, è facoltà del lavoratore anticipare la ripresa del lavoro nella fascia 0.01 – 8.00
Termine del Servizio	Nel corso di un periodo di lavoro giornaliero il personale mobile ha la facoltà di lasciare il servizio nei limiti stabiliti per ogni sezione specifica. Le aziende, in tali casi, si impegnano ad adottare le misure necessarie per garantire che il lavoratore, nei termini sotto indicati possa comunque raggiungere la località di fruizione del riposo giornaliero: <ul style="list-style-type: none"> • Per i servizi SP1, SP2 ed SP3, entro due ore oltre il termine programmato del periodo di lavoro giornaliero e, comunque, non oltre 1 ora rispetto alla durata massima programmabile del periodo di lavoro giornaliero che sta effettuando. • Per i servizi SM, entro 3 ore oltre il termine programmato del periodo di lavoro giornaliero e comunque non oltre i limiti fissati al punto 2,7,D,6 dell'articolo 28 del CCNL Mobilità/area AF. Tali previsioni, con i limiti fissati al presente alinea, si applicano anche al PPT.
Riposi settimanali Qualitativi/Quantitativi	Sono programmati nei turni con visibilità a tre mesi. Nel caso di richiesta di assenza nei 3 mesi di visibilità del turno già consegnato, i riposi settimanali di qualità già programmati a 48 ore, ove previsti in SP2, o 60 ore nel periodo di assenza richiesto si intendono goduti. Nel caso di riposi di qualità a 60 ore, la contabilizzazione delle giornate di ferie terra conto delle 60 ore di riposo. Nei periodi di assenza richiesti oltre il terzo mese di visibilità dei turni e nel periodo di ferie turnificate previsto dal CCNL non possono essere programmati riposi settimanali di qualità.
Intervallo Lavorato	E' possibile lavorare solo il giorno di intervallo (NO RIPOSO) sempre che sia garantito il riposo minimo giornaliero contrattualmente previsto e che il restante periodo di riposo, comprendente il riposo settimanale stesso, sia di almeno 35 ore.
Intervallo Tecnico Lavorato	E' possibile lavorare l'intervallo tecnico solo se prima e dopo la prestazione straordinaria rimangono almeno 11 ore di riposo giornaliero.
In ogni caso la giornata lavorativa verrà retribuita con l'aliquota relativa al lavoro straordinario.	



Pasti Aziendali

Servizio \geq di 6 ore	Sempre un pasto
Servizio < di 6 ore	Un pasto se si intaccano per più di due ore le fasce 11 – 15 e 18 -22
Servizio > di 8 ore o RFR	Anche due pasti se si intaccano per più di due ore entrambi le fasce 11 – 15 e 18 – 22. Tale diritto è garantito anche nei RFR anche se il servizio di andata è < di 6h, purché intacchi per più di 2 ore la fascia 11-15. Resta sempre confermata la cena nel caso di RFR anche se la prestazione è minore di 6 h e non intacca le 2 fasce.

La pausa per la refezione sarà programmata nei turni qualora in precedenza o a seguito del servizio non rimangano almeno 30 minuti nelle fasce 11 – 15 e 18 – 22. Se la la pausa programmata per la fruizione del pasto risulti inferiore ai 40 minuti, il lavoratore potrà optare per il riconoscimento di un ticket per la fruizione del pasto invece della consumazione dello stesso presso le mense aziendali o gli esercizi convenzionati.
E' confermato il piè di lista con le stesse norme e con un massimo rimborsabile di 15,00 euro.

Disponibilità

Si conferma quanto previsto al punto «periodi di disponibilità» dell'accordo nazionale del 20.05.2011:

- La durata dei riposi settimanali afferenti le giornate di disponibilità non potrà essere inferiore a 58 ore.
- I periodi di disponibilità dovranno essere preferibilmente programmati da riposo settimanale a riposo settimanale
- In alternativa al punto precedente, le giornate di disponibilità dovranno essere 2 e posizionate in precedenza del riposo settimanale
- Le giornate di disponibilità non potranno essere in numero maggiore di 6 procapite su base mensile
- Nel caso di mancata utilizzazione nella giornata di disponibilità afferente il riposo, tale giorno potrà essere considerato parte integrante del riposo settimanale solo se il personale verrà adeguatamente informato con un anticipo di 48 ore.

A livello di unità produttiva è possibile contrattare l'elevazione del numero massimo di 6 giornate di disponibilità per mese e, in tali casi, le durate dei riposi settimanali programmati nei periodi di disponibilità concordati saranno quelle previste nelle singole «sezioni specifiche» al punto 2.7 dell'art. 13 del contratto aziendale di gruppo FS del 20.07.2012.

Per il personale mobile che richieda di rimanere senza turno assegnato, saranno previsti turni di disponibilità che prevedono comunque l'attribuzione dei riposi settimanali di qualità nonché il

	godimento su base annua delle ore complessive di riposo settimanale, secondo quanto previsto nelle singole «sezioni specifiche» al punto 2.7 del contratto aziendale di gruppo FS del 20 .07.2012
Programmazione delle ferie	Al personale verrà garantita, di norma, la concessione delle ferie e/o delle «desiderate di utilizzazione» richieste almeno 15 giorni prima dell'attivazione del nuovo turno di lavoro, secondo quanto previsto dalla procedura di cui al punto 2.8.4 dell'art 13 del Contratto Aziendale del Gruppo FS.
Servizi Promiscui	<p>Nel caso di servizi promiscui, effettuati cioè con diversi moduli di equipaggio, i limiti del periodo di lavoro, della condotta, del riposo giornaliero, come definiti nelle singole sezioni specifiche, saranno quelli relativi ai moduli di condotta MEC1 o MEC3 o MEC4, qualora si abbia una durata complessiva del periodo di lavoro giornaliero programmato con tali moduli, pari o superiore a 2 ore e 30 minuti.</p> <p>In tali casi , la durata delle soste di servizio o gli spostamenti di servizio tra due servizi di condotta programmati con moduli di equipaggio diversi, sarà attribuita al 50% a ciascuno dei due servizi.</p>
Condotta	<p>Continuativa: <i>quando, nell'ambito di uno stesso periodo di lavoro giornaliero, si svolge in servizio al medesimo treno o a più treni e comunque con modalità operative, comprese le attività accessorie e complementari, che non ne determinino le interruzioni di continuità descritte per la "condotta effettiva".</i></p> <p>Effettiva: <i>è data, nell'ambito di uno stesso periodo di lavoro giornaliero, dalla sommatoria dei periodi di "condotta continuativa", interrotti da una pausa di almeno 15 minuti netti nei quali il PDM non deve effettuare operazioni al treno, ovvero da fermate di servizio in orario della durata di almeno 30 minuti, nelle quali però non sia prevista la sostituzione del mezzo di trazione.</i></p>
Scorta	<p><i>Periodo nel corso del quale il PdB o il PPT, ovvero il PdS, nell'ambito delle rispettive competenze, opera in servizio al treno.</i></p> <p><i>Per il Personale di Bordo ai fini del calcolo di tale indennità, l'attività di scorta si calcola dall'orario programmato di partenza del treno fino all'ora reale di arrivo, non comprendendo a tali fini i periodi di scorta interrotti da una pausa di almeno 15 minuti nei quali il PdB non deve effettuare attività a bordo o a terra.</i></p>



Condotta continuativa

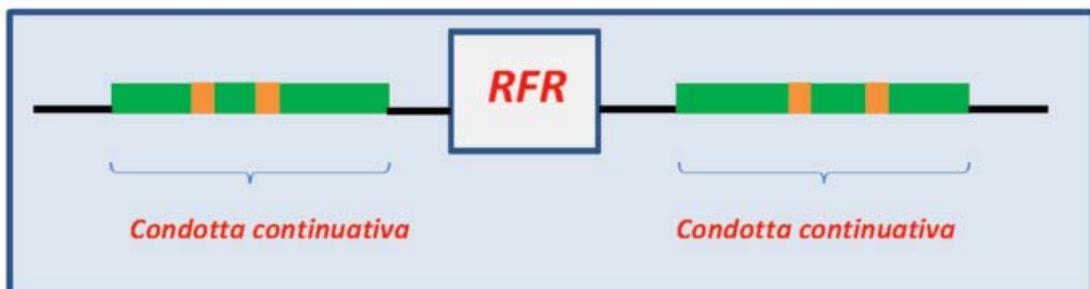
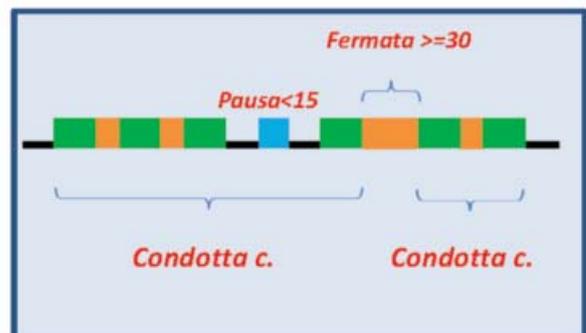
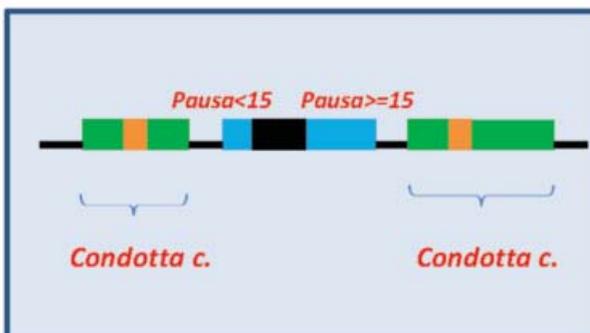
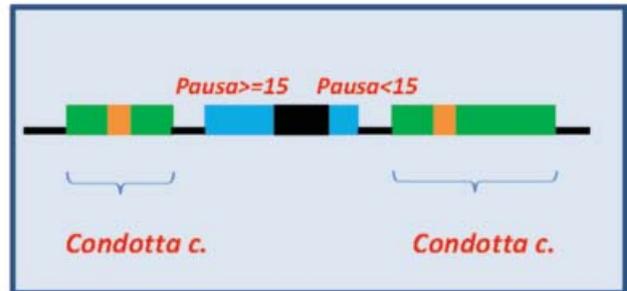
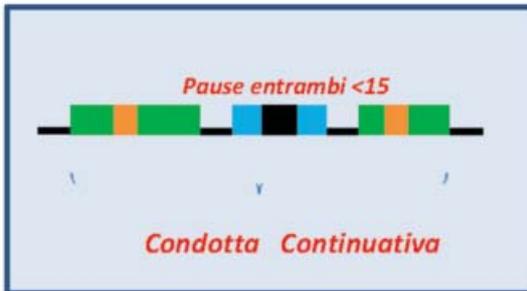
— Accessorie

■ Condotta

■ Complementari

■ Sosta di servizio programmata

■ Pausa



Sezione Specifica SP1

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
Prestazione Giornaliera	<p>Mec1 8.30h A/R Fascia 5 – 24</p> <p>Mec2 10h A/R Fascia 5 – 24</p> <p>Meb1 Meb2 10h A/R Fascia 5 – 24</p> <p>Per Tutti i moduli RFR A+R 17h Max con servizio di andata o ritorno 9 ore Max</p>	<p>Mec1 10h A/R Fascia 5 – 24 Esigibile</p> <p>Mec1 10h A/R Fascia 5 – 1 Esigibile</p> <p>Mec2 10h A/R Fascia 5 – 1 Esigibile</p> <p>Meb1Meb2 10h A/R Fascia 5 – 1 Esigibile</p> <p>Meb1Meb2 11h A/R Fascia 5 – 1</p> <p>Max 5 volte mese ed uno sestina</p> <p>Da contrattare a livello di unità produttiva</p> <p>Per Tutti i moduli RFR A+R 18h Max</p> <p>Da contrattare a livello di unità produttiva</p>
Prestazione notturna	Mec2 Meb1 Meb2 8h Fascia 0 – 5	
Riposo giornaliero in residenza	<p>Per tutti i moduli 14h Fascia 5 – 24</p> <p>Per tutti i moduli 18h Fascia 0 – 5</p>	<p>Per tutti i moduli 14h Fascia 5 – 1</p> <p>Da contrattare a livello di unità produttiva</p>
Riposo giornaliero fuori residenza	<p>Per tutti i moduli minimo 7h di riposo</p> <p>Max 2 tra due riposi, Max 5 al mese</p> <p>A + RFR + R Max 24 ore</p>	<p>A + RFR + R Max 30 ore</p> <p>Da contrattare a livello di unità produttiva</p>
Base Operativa	Comune di residenza della sede amministrativa. Garantiti 30 minuti per rientrare in sede. I 30 minuti non considerati utili ai fini del periodo minimo di riposo giornaliero.	
Riposo settimanale	Minimo 48 ore programmato dal 4° al 7° di norma al 6° giorno con 3276 ore annue. 12 riposi qualificati di 60 ore comprensivi di Sabato e Domenica	
Condotta	<p>Mec1 5h Continuative</p> <p>Mec1 6h30' Effettive</p> <p>Mec2 6h Continuative</p>	<p>Mec1 7h Effettive A/R max 5 volte mese</p> <p>Da contrattare a livello di unità produttiva</p>
Lavoro Notturno	Max 2 notti tra due riposi – 11 notti al mese – 350 ore annue	



Sezione Specifica SP2

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
Prestazione Giornaliera	Mec1Mec4 8.30h A/R Fascia 5 – 24 Mec1Mec4 10h per gli impianti periferici max 1 servizio tra due riposi Mec2 10h A/R Fascia 5 – 24 Meb1Meb2 10h A/R Fascia 5 – 24 Per Tutti i moduli RFR A+R 16h Max con servizio di andata o ritorno 8.30h Max	Per tutti i moduli estensione della fascia diurna da 5 - 24 a 5 - 1 Da contrattare a livello di unità produttiva
Prestazione notturna	Mec2 Meb1 Meb2 8 h Fascia 0 – 5	
Riposo giornaliero in residenza	Per tutti i moduli 14h Fascia 5 – 24 Per tutti i moduli 11 h Tra due servizi programmati interamente nella fascia 6-22 Per tutti i moduli 18h Fascia 0 – 5	Per tutti i moduli 11h tra due servizi programmati nella fascia 5 – 24 Da contrattare a livello di unità produttiva
Riposo giornaliero fuori residenza	Per tutti i moduli 7h di riposo riducibili a 6 se garantite 4 ore di riposo nella fascia 0 - 5 Per tutti i moduli Max 2 tra due riposi, Max 5 al mese Per tutti i moduli A + RFR + R Max 24h	6h per servizi interamente collocati nella fascia 5 - 24 Da contrattare a livello di unità produttiva
Base Operativa	Si conferma la situazione in atto alla Divisione Passeggeri Regionale alla data di stipula del contratto	
Riposo settimanale	Minimo 48 ore programmato dal 4° al 7° di norma al 6° giorno con 3420 ore annue. 14 riposi qualificati di 60 ore comprensivi di sabato e domenica 12 riposi qualificati di 48 ore comprensivi di sabato o domenica	8 riposi annui di 35 ore da contrattare a livello di unità produttiva a condizione che coincidano con il sabato o la domenica, che l'ultima prestazione lavorativa termini entro le 22 e che la ripresa del servizio si prevista dopo le 6
Condotta	Mec1 Mec4 5h Continuitive – 5h30' Effettive Mec2 5h30' Continuitive	
Lavoro Notturno	Max 2 notti tra due riposi – 11 notti al mese – 320 ore annue	

Sezione Specifica SP3

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
Prestazione Giornaliera	Per tutti i moduli 10h A/R Fascia 5 – 24 Per Tutti i moduli RFR A+R 17h Max con servizio di andata o ritorno 9 ore Max	Per tutti i moduli estensione della Fascia 5 – 24 a 5 – 1 Da contrattare a livello di unità produttiva Per tutti i moduli servizi diurni con RFR con durata max di 9h nella fascia 5 – 1 Da contrattare a livello di unità produttiva
Prestazione notturna	Mec2 Meb1 Meb2 8h Fascia 0 – 5	Terza notte tra due RS non consecutiva ad una notte e che interessa massimo per 1h fascia 0 – 5 Da contrattare a livello di unità produttiva
Riposo giornaliero in residenza	Per tutti i moduli 14h Fascia 5 – 24 Per tutti i moduli 18h Fascia 0 – 5	
Riposo giornaliero fuori residenza	Per tutti i moduli minimo 7h di riposo riducibili a 6h se garantite almeno 4 ore di riposo nella fascia 0 – 5 Max 2 tra due riposi, Max 5 al mese A + RFR + R Max 24 ore	Per tutti i moduli A+RFR+R Max 30h Da contrattare a livello di unità produttiva
Base Operativa	Comune di residenza della sede amministrativa. Garantiti 30 minuti per rientrare nella località di partenza. I 30 minuti non sono considerati utili ai fini del riposo minimo giornaliero.	
Riposo settimanale	Minimo 48 ore programmato dal 4° al 7° di norma al 6° giorno con 3276 ore annue. 12 riposi qualificati di 60 ore comprensivi di Sabato e Domenica e 12 riposi qualificati di 60 ore comprendenti due giorni solari	
Condotta	Mec1 Mec4 4h30' Continuativa 6h Effettiva Mec2 6h Continuativa	Mec1 Mec4 5h Continuativa 6h30' Effettiva Da contrattare a livello di unità produttiva
Lavoro Notturno	Max 2 notti tra due riposi – 11 notti al mese – 360 ore annue	



Sezione Specifica SM

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
Prestazione Giornaliera Diurna	<p>MEC2 10^h A/R fascia 5.00 ÷ 24.00;</p> <p>MEC2 8^h A e R con RFR fascia 5.00 ÷ 24.00;</p> <p>MEC3 8^h 30^m A/R fascia 5.00 ÷ 24.00 con 30^m di pausa;</p> <p>MEC3 8^h A e R con RFR fascia 5.00 ÷ 24.00;</p>	<p>MEC2 11^h A/R fascia 5.00 ÷ 24.00 da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p>MEC2 9^h A o R con RFR fascia 5.00 ÷ 24.00 con A + R ≤ 16^h da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p>MEC3 10^h A/R fascia 5.00 ÷ 24.00 con 30^m di pausa con PPT in possesso di Modulo D, da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p><u>Personale PPT x MEC3 con Modulo D e Patente A4 entro 2013.</u></p>
Prestazione Giornaliera Notturna	<p>MEC2 8^h A/R fascia 0.00 ÷ 5.00;</p> <p>MEC2 8^h A e R con RFR fascia 0.00 ÷ 5.00;</p> <p>MEC3 7^h A/R fascia 0.00 ÷ 5.00 da concordare in FS;</p> <p>MEC3 7^h A e R con RFR fascia 0.00 ÷ 5.00 da concordare in FS;</p>	<p>MEC2 10^h A/R fascia 5.00 ÷ 1.00 da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p>MEC3 con PPT Modulo D 8^h A/R Inizio fascia 4.00 ÷ 5.00 o Termine fascia 0.00 ÷ 1.00 da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p><u>Personale PPT x MEC3 con Modulo D e Patente A4 entro 2013;</u></p> <p><u>Modulo MEC3 fascia 0.00 ÷ 5.00 da concordare in FS.</u></p>
Riposo Giornaliero in Residenza	<p>- 16^h dopo servizio fascia 5.00 ÷ 24.00;</p> <p>- 18^h dopo servizio fascia 0.00 ÷ 5.00;</p> <p>- 22^h dopo ciascuna notte nel caso di 2 servizi notturni consecutivi riducibili a 18^h se il secondo servizio notturno è seguito da RFR.</p>	
Riposo Settimanale	<p>- 48^h comprendente un'intera giornata solare ed il riposo giornaliero.</p> <p>- Programmato di norma il 6° giorno ed è spostabile dal 4° al 7° giorno garantendo nella programmazione dei turni la fruizione di 3.276 ore annue di riposo.</p> <p>Il monte ore annuo di 3538 ore è sostituito da:</p> <p>- 12 riposi annui da 60^h con Sabato e Domenica;</p> <p>- 12 riposi annui da 60^h con o Sabato o Domenica;</p> <p>- Ripresa del servizio dalle ore 6.00 se servizio precedente il riposo settimanale termina nel periodo compreso tra le ore 0.00 e le ore 6.00</p>	

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
Riposo Giornaliero Fuori Residenza	<p>Durata: - 7^h minime (fascia 0.00 ÷ 5.00);</p> <p>Limiti: - 2 tra due riposi settimanali; - 5 mensili;</p> <p>- Assenza dalla Residenza: Periodo di lavoro giornaliero (Andata) + RFR + Periodo di lavoro giornaliero (Ritorno) ≤ 24^h;</p>	<p>Durata: - 7^h minime (fascia 5.00 ÷ 24.00) RFR diurni , con periodi di lavoro giornaliero afferenti il RFR collocati nella stessa giornata solare fascia 0.00 ÷ 24.00, con eventuale prestazione notturna programmabile per il solo servizio di Andata, da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p>Limiti: - 3 tra due riposi settimanali da contrattare a livello di unità produttiva; - 6 mensili Flessibilità Esigibile; - 7 mensili, da 6 a 7 RFR da contrattare a livello di unità produttiva; - Assenza dalla Residenza: Ampliamento > 24^h fino a massimo 30^h da contrattare a livello di unità produttiva.</p>
Base Operativa	<p>Impianti ferroviari collocati nel Comune di Residenza della Sede Amministrativa; Spostamenti garantiti dall'azienda per impianto di termine servizio diverso da quello in cui ha avuto inizio;</p> <p>Tempi per spostamenti ≤30^m non considerati utili ai fini della durata del periodo minimo di riposo giornaliero e settimanale.</p>	<p>Perimetro della base operativa diverso da contrattare a livello di Unità Produttiva.</p>
Condotta	<p>MEC2 <u>Nessun limite di condotta;</u></p> <p>MEC3 5^h 30^m di condotta continuativa fascia 5.00 ÷ 24.00;</p> <p>MEC3 5^h di condotta continuativa fascia 0.00 ÷ 5.00 se concordato in FS Modulo MEC3 in fascia 0.00 – 5.00;</p> <p>MEC3 6^h 30^m di condotta effettiva servizi A/R;</p> <p>MEC3 5^h 30^m di condotta effettiva servizi sola A o solo R con RFR;</p>	<p>Elevazione limiti di condotta continuativa ed effettiva fino a massimo 30^m da contrattare a livello di unità produttiva;</p> <p>MEC3 condotta continuativa >5^h 30^m e ≤ 6^h fascia 5.00 ÷ 24.00;</p> <p>MEC3 condotta continuativa >5^h e ≤ 5^h 30^m fascia 0.00 ÷ 5.00;</p> <p>MEC3 condotta effettiva >6^h 30^m e ≤ 7^h servizi A/R fascia 0.00 ÷ 24.00;</p> <p>MEC3 condotta effettiva >5^h 30^m e ≤ 6^h servizi sola A o solo R con RFR fascia 0.00 ÷ 24.00;</p>
Lavoro Notturno	<p>Limiti: a) 3 tra due riposi settimanali, 3 notte non consecutiva con impegno di massimo 1 ora fascia 0.00 ÷ 5.00; b) 12 mensili; c) 79 per anno per PdM limite in programmazione; in ogni caso applicazione norme sul lavoro notturno; 390 ore per PPT - ore annue di prestazione effettuate nella fascia 0.00 ÷ 5.00;</p>	

DESCRIZIONE	NORMA	FLESSIBILITA'
<p>Termine Servizio</p>	<p>Facoltà di lasciare il servizio non prima di: -3 ore oltre il termine programmato del servizio;</p> <p>In ogni caso comunque non oltre: - 11^aora prestazioni diurne di A/R; - 10^a ora prestazioni diurne di Andata o Ritorno con RFR. - 9^a ora prestazioni notturne di A/R - 9^a ora prestazioni notturne di sola Andata o solo Ritorno con RFR;</p> <p>Tali limiti, qualora il personale non eserciti la facoltà di lasciare il servizio, non potranno essere comunque superati in attività di condotta.</p>	

Documento elaborato da:

Enrico Boni, Rosario Di Pietro, Rizieri Varlese, Paolo Viola
della *Commissione Tecnica Nazionale PdM - PdB*



quale rappresenta soltanto uno dei possibili centri di profitto.

La competitività è infatti giocata fra “sistemi logistici aperti e articolati” per i quali le risorse da attivare e i soggetti da coinvolgere trascendono i confini locali verso le macro regioni economiche di riferimento. Il “sistema porto” deve poter rappresentare un elemento determinante per poter indirizzare i processi. In questi ultimi anni, anche per effetto della crisi che ha indotto un notevole calo di traffici lungo la direttrice est - ovest, la competizione si è invece spesso giocata seguendo i meccanismi perversi della contrazione dei costi del lavoro a scapito delle tutele sociali e della sicurezza del lavoro portuale.

I recentissimi fatti che hanno investito gli scali di transhipment del sud Italia rappresentano senza alcun dubbio un esempio di come le scelte infrastrutturali in materia di trasporti a livello nazionale e l'inadeguatezza degli strumenti (anche normativi) di governo dei porti, si scontrino con un “mercato” in profonda e rapida evoluzione dove la concorrenza sul costo del lavoro e sul sistema delle “regole” spiazza rapidamente interi segmenti della nostra portualità.

Fronteggiare la concorrenzialità perversa

Questi fattori “esterni”, destinati a condizionare pesantemente la competitività dei traffici di transhipment, si combinano con le strategie dei grandi operatori internazionali che, se da un lato possono determinare lo sviluppo di un porto, dall'altro ne inducono una immediata “crisi” quando le convenienze produttive si spostano da un'area all'altra. I provvedimenti sino ad ora assunti dal Governo non sono risolutivi del problema, aprono ulteriori contraddizioni in un settore già duramente provato dalla crisi. E' invece evidente la necessità di introdurre una specifica normativa di carattere fiscale per i traffici di transhipment a fronte di specifiche garanzie, da parte delle imprese, in termini di mantenimento dei volumi e dell'occupazio-

zione nei porti italiani.

Oggi, vista l'evoluzione che ha interessato il testo predisposto dalla Commissione del Senato, e richiamati i recentissimi fatti che hanno interessato la portualità nazionale, è importante sintetizzare alcuni punti che debbono ritenersi indispensabili per avviare un reale confronto e un aperto dibattito sulla riforma del settore.

Il primo tema importante è quello degli strumenti per gestire nel modo più efficace possibile il processo di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali.

Il ruolo di coordinamento di Autorità Portuale va infatti anche apprezzato rispetto alla capacità di rappresentare un elemento di velocizzazione degli interventi infrastrutturali. Un cambiamento, quello contenuto nel d.d.l., che favorisce l'attuazione delle opere, pubbliche e private, da realizzare in ambito portuale e che va accompagnato con un'effettiva possibilità, per le Autorità Portuali, di rappresentare un elemento di impulso e stimolo per gli strumenti di concertazione tra i diversi soggetti coinvolti nell'attuazione degli interventi previsti dai Piani Regolatori Portuali, per i quali servono tempi certi di approvazione.

A questo proposito, il tema è quello del “governo” del rapporto pubblico-privato che diventa particolarmente delicato quando si tratta di investimenti di ampio respiro e di rilevante valenza strategica come quelli in nuove infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali o logistiche.

Meglio sarebbe una “Authority di Sistema”, partecipata da più soggetti istituzionali che sia in grado da un lato di attivare le risorse finanziarie necessarie per lo sviluppo e, non meno importante, aumentare il peso delle scelte di politica infrastrutturale in modo tale da trascendere le dimensioni locali. Una sorta di semi-federalismo con centralizzazione delle decisioni e delle scelte a livello di macro - regioni economiche. In questo

quadro auspichiamo che la revisione del Titolo V della Costituzione assegni alle competenze legislative esclusive dello Stato la disciplina portuale.

Superare la frammentazione delle decisioni

Forse questo modello potrebbe in parte risolvere il problema della frammentazione delle decisioni e favorire le necessarie concentrazioni su progetti di rilevanza internazionale. In questo modello i soggetti finanziatori e le imprese interessate potrebbero sicuramente entrare ma in una logica di “concertazione”.

In sintesi occorre ripensare nuovi strumenti per pianificare e realizzare le infrastrutture portuali e il relativo sistema logistico e del trasporto, senza il quale un porto non può più considerarsi competitivo.

Altro argomento da affrontare è senz'altro, infine, quello relativo alla qualificazione della presenza pubblica in ambito portuale; non solo sotto il profilo della governance dell'Autorità Portuale ma anche con riguardo alla governance dell'intero “sistema porto”.

Le riflessioni che sino ad oggi si sono sviluppate non hanno infatti dedicato la dovuta attenzione al contesto “pubblico dei porti” nel quale l'Autorità Portuale opera.

In altri termini, non è proponibile un riassetto del sistema che non guardi anche al ruolo svolto dalla Autorità Marittima, dalla stessa Agenzia delle Dogane e dai vari Istituti che, a diverso titolo, concorrono a definire il complessivo assetto del processo produttivo portuale. Da questo punto di vista un efficace coordinamento delle diverse amministrazioni pubbliche presenti in ambito portuale può assicurare una maggiore capacità del sistema di rispondere alle esigenze di efficientamento ed organizzazione e sicurezza del ciclo del trasporto.

Nuovo Segretario per Fit Lombardia

Nuovo Segretario in Fit Lombardia



Assieme a Giovanni Luciano, Roberto Rossi (a sinistra) e Giovanni Abimelech (a destra)

Il 23 ottobre il Consiglio Generale della FIT Lombardia, alla presenza di Giovanni Luciano, Segretario Generale della FIT Nazionale, e di Gigi Petteni, Segretario Generale della CISL Lombardia, ha eletto il nuovo Segretario Generale Regionale: Giovanni Abimelech e conseguentemente anche la

nuova Segreteria regionale.

L'elezione del nuovo Segretario Generale della FIT Lombardia ha origine dalla scelta "responsabile" e "di prospettiva" operata dal Segretario Generale uscente: Roberto Rossi.

Lo stesso Roberto Rossi, infatti, in apertura del Consiglio Generale, ha rassegnato le dimissioni, riconducendo le motivazioni alla necessità che la Federazione lombarda potesse avere la prospettiva di una guida, in grado di garantire continuità nel medio/lungo periodo, cosa che per motivi anagrafici lo stesso Roberto non avrebbe potuto garantire. La necessità di una guida di durata nasce fundamentalmente dal complesso e articolato processo riorganizzativo avviato dalla CISL, che, coinvolgerà anche la Federazione a tutti i livelli.

Roberto Rossi nel suo breve, ma intenso intervento di saluto, ha ringraziato non solo tutto il gruppo dirigente regionale, ma anche tutti i delegati, ricordando a tutti la necessità di dare sempre attenzione e ascolto a questi ultimi, perché sono quelli che vivono le vertenze in prima persona al fianco degli iscritti. Ha concluso il suo saluto sottolineando e raccomandando a tutti la necessità dell'unità del gruppo dirigente, sia nelle relazioni e sia nelle iniziative.

I consiglieri generali comprendendo le nobili e responsabili ragioni hanno provveduto da prima all'accettazione delle dimissioni e successivamente all'elezione del nuovo Segretario Generale Regionale. Giovanni Abimelech, che ha raccolto la quasi totalità dei consensi dell'assemblea, ha assunto così l'incarico di Segretario Generale Regionale. Il suo intervento, apprezzato dalla platea anche per la profonda commozione mostrata, ha richiamato agli impegni e alle sfide che sarà chiamato a far fronte non solo il gruppo dirigente regionale, ma anche tutte le strutture di rappresentanza di base. Si è detto pronto a raccogliere la sfida con profondo senso di disponibilità e anche di coraggio, consapevole che i prossimi mesi saranno una scommessa sia sotto il profilo

della riorganizzazione interna, ma anche delle scelte che la profonda crisi economica, sociale e di rappresentanza che attanaglia il paese ci indurranno ad assumere. L'emozione e la commozione espressa da Abimelech durante il suo primo intervento da Segretario Generale Regionale, è stato motivo di apprezzamento della scelta operata dal Consiglio Generale lombardo da parte di Gigi Pettini che, ha ricordato come sia necessario vivere i ruoli di rappresentanza e di responsabilità dell'organizzazione con profonda consapevolezza e rispetto delle responsabilità che ognuno ricopre. Ha espresso apprezzamento per la scelta operata da Roberto Rossi e ne ha ricordato e rimarcato l'instancabile impegno, ma soprattutto gli ha riconosciuto di essere stato, anche con le sue dimissioni, un uomo dedito nei fatti e nelle scelte all'organizzazione.

Il Segretario della CISL Lombarda ha poi rammentato che la scelta riorganizzativa che la CISL sta compiendo e che attuerà nei prossimi mesi, non è finalizzata ad effettuare risparmi, ma a trovare le soluzioni più idonee per rafforzare il ruolo di soggetto di tutela per i propri iscritti, attraverso una maggiore attenzione e con il maggior coinvolgimento dei delegati aziendali.

Ha infine invitato tutti i presenti ad affrontare con libertà e responsabilità le sfide che la grave situazione economica ci indurrà ad operare per la tutela dei lavoratori e del lavoro. Ha richiamato quindi l'esigenza, in questo periodo storico, di avere coraggio nell'assumere scelte di responsabilità, con la libertà di giudizio e di schieramento che ha sempre contraddistinto la CISL fin dalla sua nascita.

Dopo l'intervento del Segretario Regionale CISL, il Consiglio Generale ha provveduto all'elezione della Segreteria, votando i nominativi proposti dal neo Segretario, che di fatto confermavano la squadra uscente.

Luciano: il ruolo della politica del sindacalismo regionale

A Giovanni Luciano, Segretario Generale Nazionale FIT, è toccato quindi il compito

di chiudere i lavori dell'assemblea. Ha provveduto dapprima a ringraziare Roberto Rossi per la delicata scelta operata, apprezzandone la sensibilità ed anche il coraggio, ha ringraziato Roberto inoltre per il lavoro di collaborazione e di stimolo svolto negli anni nei rapporti con la struttura nazionale. Ha augurato un buon lavoro al nuovo Segretario Generale Regionale, ricordando però a tutti i presenti che l'entità e la qualità delle sfide che ci attendono richiedono un'unità interna sempre maggiore e sempre più matura e consapevole.

Il Segretario Nazionale FIT ha poi approfittato dell'occasione per indicare i principi che orienteranno le prossime soluzioni organizzative che coinvolgeranno la Federazione nella fase di riorganizzazione della CISL; ha richiamato così la necessità di presidiare non solo gli ambienti di lavoro, ma anche le strutture territoriali, con l'intento che queste possano essere da supporto all'attività di proselitismo, di contrattazione e svolgere un reale ruolo di rappresentanza.

Giovanni Luciano ha poi illustrato lo stato di alcune vertenze che coinvolgono la Federazione, insistendo in particolar modo



sulla necessità, in questo particolare momento economico e finanziario del paese, di sapere compiere scelte che sappiano mettere sempre al primo posto la tutela dei posti di lavoro, per tutelare i lavoratori impiegati.

Ha concluso poi il suo intervento ricordando a tutti quanto sia importante il ruolo politico e di rappresentanza della FIT lombarda nel contesto nazionale, tanto importante da auspicarsi che il lavoro di collaborazione che ha permesso la conclusione di vertenze importanti, come quella di Trenord, non solo continui, ma si rafforzi sempre di più.

Angelo Acquafresca



Fit puntualizza su tagli e domande inascoltate

Si susseguono sui giornali le notizie di ulteriori disagi per i pendolari dei treni, in quanto diversi servizi, un po' in tutte le direttrici regionali toscane, saranno soppressi definitivamente a causa di minori finanziamenti stanziati dal Governo centrale. A dire il vero già a luglio era stato ventilato ai sindacati di categoria da parte dell'Assessorato ai Trasporti che vi sarebbe stato presumibilmente un ulteriore taglio di treni per un valore di 5 milioni di euro l'anno; infatti – dice il Segretario Generale della Fit Toscana Stefano Boni - aspettavamo una convocazione ad hoc per affrontare nel merito il progetto cercando di mitigarne le conseguenze sia sul piano dei servizi al cittadino sia per quanto riguarda le ricadute sui lavoratori. Per quanto ci riguarda siamo in allarme rosso: con questi provvedimenti si smantella definitivamente il "Memorandum", servizio ad alta frequenza che portava dietro il progetto di 500.000 cittadini in treno ogni giorno.

Veniamo ai tagli:

- febbraio 2011 si sopprimono definitivamente circa 10 treni sulla Porrettana per un totale di circa 130.000 Km anno per un corrispettivo valore di circa 1,3 milioni di euro;
- settembre 2011 si sopprimono circa 40 treni sulle linee Valdarno/Arezzo per un totale di circa 500.000 Km anno per un corrispettivo valore di circa 5 milioni di euro;
- giugno 2012 si sopprimono circa 18 treni sulle linee Empoli/Fi-Leopolda e Pontedera/Pisa per un totale di circa 250.000 Km anno per un corrispettivo valore di circa 2,5 milioni di euro;

se va in porto il progetto da parte della Regione:

- dicembre 2012 si sopprimono circa 40 treni sulle linee Fi/PT/Viareggio - circa 400.000 Km anno, Aretina - circa 187.000 Km anno, Faentina - circa 147.000 Km anno, Pisana Tirrenica sud - circa 215.000 km anno, Pisa /La Spezia - circa 110.000 km anno e Fi/Lucca/Pisa - circa 95.000 km anno e per un corrispettivo valore complessivo di altri circa 5 milioni di euro anno.

In particolare, se i provvedimenti di dicembre andranno in porto, specialmente sulla Pistoia/Lucca/Viareggio, si avrà una ulteriore beffa, che mette in chiaro come gli impegni assunti non verranno mantenuti. Anche di recente, l'a.d. delle Fs alla presenza degli enti locali e regionali in un convegno a Pistoia, continuava a rilanciare il raddoppio ferroviario della Pistoia/Montecatini/Lucca, affermando che gli impegni e gli investimenti sarebbero stati mantenuti.

La Fit Cisl Toscana ha sempre sostenuto gli investimenti ferroviari e gli impegni formali assunti il 18 novembre del 2008 fra Ministero, Istituzioni Toscane e Ferrovie per il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca, con un impegno finanziario di circa 70 milioni di euro (Comunità Europea) da parte della Regione e di circa 46 milioni da parte di Rfi, oltre all'impegno per il sottoattraversamento di Montecatini Terme per circa 80 milioni di euro. Poi è calato il silenzio, fino ad arrivare ad ulteriori accordi fra Ferrovie e Regione Toscana del 01/12/2011 per il solo potenziamento e velocizzazione della tratta ferroviaria Pistoia Lucca per un totale di circa 44 milioni di euro. Ora arriva invece una nuova mazzata, in quanto si ta-

gliano i treni e addirittura si chiudono delle stazioni e fermate: (Serravalle Pistoiese, Borgo a Buggiano, Montecarlo, Porcari, Tassignano, Nozzano e Massarosa). Scelte non casuali: Rfi ha infatti lanciato un nuovo progetto riorganizzativo che prevede, oltre alla chiusura di interi reparti di manutenzione, anche un nuovo modello di manutenzione, prevedendo una riclassificazione delle linee ferroviarie in 4 settori in base alla tipologia, all'importanza e ai volumi di traffico. E' chiaro che si limiteranno al minimo gli interventi sulle linee poco trafficate e poi a scalare sulle altre linee in modo da risparmiare e concentrare tutte le risorse solo sui nodi e sulle linee dell'alta velocità. Insomma, con la riduzione del traffico regionale e una manutenzione minima si creano gli spazi per chiudere definitivamente le linee a vantaggio solo dell'AV.

La Fit Cisl non ci sta e farà di tutto per denunciare una eventuale impostazione a danno dei pendolari, studenti e a favore solo dei poteri forti di questo Paese dove ciò che interessa sono solo il business dell'alta velocità. Inoltre così facendo si mettono a rischio tantissimi posti di lavoro, senza prospettive né futuro.

La Fit in primis chiede agli Enti locali di rimettere in moto gli investimenti infrastrutturali a partire dal raddoppio ferroviario PT/Lucca/Viareggio ricompreso anche nell'accordo Stato- Regione del 16 giugno 2011, costringendo le Ferrovie a rispettare gli impegni assunti.

In secondo luogo chiede la sospensione della delibera del primo ottobre e l'apertura di un tavolo di confronto rispetto ai tagli annunciati, per poter rivedere la programmazione limitando al minimo l'im-

patto occupazionale e il disagio ai cittadini viaggiatori.

In terzo luogo chiede che la Regione, proprio per evitare eventuali connivenze, si faccia sentire e impedisca a Rfi di distogliere gli investimenti per la manutenzione ordinaria dalle linee regionali per destinarle all'alta velocità.

Su questi temi – conclude Stefano Boni -

cercheremo la maggiore unità sindacale possibile per una analisi completa della situazione a partire dalle ricadute occupazionali, e sui servizi resi ai cittadini. Siamo convinti che sia necessario invertire la rotta e rilanciare, ma non a parole, il trasporto pubblico nella sua interezza con investimenti e risorse certe. Qui ci giochiamo il futuro dei prossimi anni e

nessuno di noi può pensare di fare un passo indietro. Pertanto, se sarà necessario, oltre a ricercare alleanze in mezzo alla gente e a alla politica, non ci tireremo indietro per organizzare tutte le iniziative necessarie per uno sviluppo sostenibile, ecologico, efficiente e puntuale per la Toscana.

A Santa Maria Novella

Viaggiatori di serie A e B

Fit Toscana ha constatato che da quest'ottobre 2012, il personale della biglietteria e dell'assistenza Firenze Smn, non può più svolgere nessun servizio per i cittadini che usufruiscono dei treni del trasporto regionale. Il Gruppo FS, società Trenitalia, con il proprio responsabile FS passeggeri AV, che ha sede operativa a Bologna, ha diramato disposizioni a tutto il personale, sia quello della biglietteria, che dell'assistenza, che del servizio club di Firenze Smn. Le disposizioni consistono, nel non effettuare più alcun servizio, di qualsiasi natura, ai cittadini che non usufruiscono dei treni AV serie Freccia. Nello specifico per quanto riguarda la biglietteria, la stessa, potrà continuare a vendere solo gli abbonamenti Pegaso, e niente altro per chi usufruisce dei treni regionali. Naturalmente tutto questo avallato dal più totale silenzio del Direttore del Trasporto Regionale Toscana di Trenitalia, che non ha mosso un dito per difendere il proprio territorio al fine di salvaguardare i cittadini che usufruiscono del treno per lavorare, studiare e/o comunque muoversi all'interno della regione.

A seguito di questi provvedimenti, dei nove sportelli aperti nella biglietteria di Fi Smn fino alla fine del mese di settembre, oggi sono ridotti a solo quattro con file interminabili e, il personale prima utilizzato agli sportelli, viene comandato a stare nell'atrio della biglietteria con il compito di

contattare i clienti/cittadini che sono in fila, per capire il tipo di biglietto che devono fare, e, tutti coloro che non hanno da richiedere biglietti AV, vengono indirizzati alle macchinette selfservice o al tabaccaio. Per completare il quadro facciamo presente che, i cittadini che usufruiscono dei treni regionali, non hanno nessun tipo di servizio di assistenza/informazioni, né un luogo adatto come sala d'aspetto in quanto la stessa è stata ricavata, con delle sedie, nell'atrio della biglietteria dove, sia dalla parte dei binari che dalla parte della piazza Smn, le porte sono sempre aperte con tutto quello che ne consegue. Insomma sono lasciati al proprio destino, tutti a cimentarsi con le fredde e silenziose macchine elettroniche, proprio ora che dal 1° novembre aumenteranno del 10% i biglietti di corsa semplice e del 20% gli abbonamenti, anche se regolamentati dal modello isee. Dimenticavamo che la faccenda è completamente ribaltata per i cittadini dell'AV, che invece hanno a disposizione una sala d'aspetto riservata con tutti i confort (Freccia Club) nel centro della stazione.

Come sindacato abbiamo subito reclamato con i responsabili locali e interessato la segreteria nazionale, in quanto tali atteggiamenti unilaterali, sono palesi violazioni contrattuali e di accordi sottoscritti a tutti i livelli. Il personale della passeggeri AV viene continuamente pressato nel la-

voro di tutti i giorni, a partire dal non concedere il diritto al pasto fino a rimodulare i turni in maniera improvvisata, dall'impedire di usufruire delle pause previste, etc. Insomma un gruppo dirigente che non si capisce dove vuole parare tanto da pensare che gli "ordini" vengano direttamente dal Capo delle Ferrovie.

Di fronte a tale situazione, non possiamo farcela da soli. E' necessario una scesa in campo delle Istituzioni e anche del Comune di Firenze, in quanto crediamo che sia necessario respingere al mittente la creazione di cittadini di serie A e di serie B. Vogliamo rivitalizzare e valorizzare il trasporto regionale e chi ne usufruisce, respingendo al mittente l'idea che la ferrovia sia solo per pochi "eletti".

La Fit Cisl metterà in campo tutte le azioni, a partire dal coinvolgimento delle altre organizzazioni sindacali, delle lavoratrici e dei lavoratori interessati, dei comitati pendolari, delle forze politiche, per respingere questo "progetto senza capo ne coda". Intendiamo coinvolgere anche la Regione per il rispetto degli accordi in essere (contratto di servizio) e in difesa delle aspettative dei viaggiatori del nostro territorio e dei posti di lavoro.

Franco Fratini

Flash

I trasporti nelle realtà locali

Napoli e Campania

Treni: allarme sindacale

Forte allarme sindacale unitario per le gravi prospettive, emerse dopo un incontro con l'amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano, a riguardo delle linee Napoli-Salerno, Napoli-Caserta, Avellino-Benevento. Ed anche per i treni metropolitani del passante ferroviario, che arrivano fino a Villa Literno. Soprano – denunciato dai sindacati – ha dichiarato che Trenitalia è creditore nei confronti della Regione per 190 milioni di euro per cui, non solo non attueranno il piano da 150 milioni di investimenti previsti per la Campania ma saranno costretti a tagliare i servizi di trasporto ferroviario di circa il 50 per cento per insostenibilità economica.

Tutto ciò, affermano le organizzazioni sindacali, accade perché la Campania, unica Regione in Italia, ha dichiarato formalmente che il contratto del 2009 con Trenitalia per il trasporto regionale è nullo perché al momento della stipula non c'era la copertura finanziaria. I sindacati fanno presente poi che l'assessore ai Trasporti, Sergio Vetrella dichiara che il contratto è nullo per liberalizzare il servizio ferroviario e metterlo a gara, causando un danno rilevantissimo sia agli utenti sia al futuro produttivo per i mancati investimenti di Trenitalia.

Un allarme, dunque, che amplifica una situazione già di estrema precarietà, con lo stesso assessore Vetrella che avverte che il trasporto pubblico locale rischia il blocco totale.

Nel dicembre scorso la Conferenza delle Regioni e il Governo avevano firmato un patto per il 2012, ma da allora non è arrivato un euro. Da tempo, ormai, dice l'assessore, non paghiamo le fatture e anche con Trenitalia abbiamo fatture non pagate. La situazione è grave. Una gravità sottolineata dalla segretaria regionale della Cisl, Lina Lucci, che invita il Governo a sbloccare duecento milioni per il piano di rientro dal debito del sistema di mobilità regionale.

Taranto a rischio isolamento

La situazione dei trasporti e soprattutto di quelli ferroviari da e per Taranto, continua a peggiorare. Taranto, in sostanza è sempre più isolata dal resto d'Italia. E così che i sindacalisti delle federazioni trasporti di Cgil, Cisl e Uil evidenziano alle istituzioni problemi ormai insostenibili. I segretari della Filt Cgil, della Fit Cisl e della Uiltrasporti, richiamano l'attenzione sui mancati risultati finora ottenuti per il ripristino dei collegamenti ferroviari da e per Taranto. Da mesi, infatti Trenitalia ha avviato una mirata politica dei tagli che ha penalizzato i collegamenti da e per Taranto con

la soppressione di alcune linee ferroviarie in determinate fasce orarie. Tutto è cominciato dal treno per Milano, poi è toccato anche ai collegamenti con Roma, e di riflesso, con tutte le città che si trovano lungo queste tratte.

Siamo convinti –sottolineano i rappresentanti sindacali delle federazioni dei trasporti- che le problematiche relative all'Ilva di Taranto rivestano grande importanza per il territorio ionico e non solo, come giustamente è stato riconosciuto da tutte le istituzioni. Ma vogliamo anche segnalare, ed abbiamo il dovere di farlo, che Taranto e la sua provincia continuano ad essere isolate dal resto d'Italia. Vista l'attuale situazione, i sindacati si attivano per richiamare l'attenzione di tutte le istituzioni –comunali, provinciali, regionali e nazionali- in prospettiva della pubblicazione del nuovo orario dei treni che partirà nel mese di dicembre. I sindacati confederali dei trasporti ritengono infatti indispensabile una riflessione da parte della classe dirigente su quelli che erano gli impegni assunti a suo tempo verso la collettività e mai onorati. E dunque invitano quindi a non dimenticare un presupposto essenziale: se Taranto oggi è diventata strategica per tutto il resto dell'Italia, bisogna ricordare che le economie si rafforzano e crescono non solo con l'acciaio ma anche con infrastrutture efficienti e conseguenti collegamenti veloci ed adeguati al ruolo rivestito dalla terra jonica.

Di qui la richiesta della Filt Cgil, della Fit Cisl e della Uiltrasporti alle istituzioni, a tutti i livelli, di attivarsi in sinergia con ogni mezzo possibile per rimettere in campo con maggior attenzione e puntualità l'agenda che prevede il ripristino dei collegamenti



notturni tra la città di Taranto e la maggior parte delle principali località d'Italia.

La vertenza Sgm a Lecce

I dipendenti di Sgm, che da tempo portano avanti una vertenza sindacale con un robusto elenco di rivendicazioni, chiedono alla prefetta Giuliana Perrotta di convocare un vertice finalizzato a mettere in atto le procedure di conciliazione. I lavoratori invocano, tra le altre cose, la definizione dell'organico, la rivisitazione delle frequenze e delle percorrenze di tutte le linee di trasporto pubblico, la redistribuzione dell'orario di lavoro settimanale, il riconoscimento delle mansioni superiori svolte. In un duro comunicato Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Faisa Cisl, accusano l'azienda partecipata dal Comune e il sindaco Paolo Perrone di non avere finora ascoltato le loro richieste. Il 18 ottobre dello scorso anno il personale dichiarò lo stato di agitazione cui seguirono alcuni incontri per il tentativo obbligatorio di conciliazione. Il disappunto dei lavoratori per il nulla di fatto ha portato agli scioperi del 22 novembre e del 5 dicembre 2011 e poi ancora del 18 maggio e del 6 luglio di quest'anno.

Protestano i lavoratori tpl a Piacenza

L'assemblea dei lavoratori Seta, del trasporto pubblico di Piacenza ha attivato la sua mobilitazione. La decisione di dar corso alla procedura di sciopero da parte dei lavoratori –spiegano i rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl trasporti- è giunta prioritariamente a causa dell'assenza di corrette relazioni sindacali e delle modalità unilaterali con cui agisce l'azienda. E' stato anche deciso di sospendere ogni forma di collaborazione con l'azienda fino alla fine della vertenza.

Le organizzazioni sindacali definiscono questo passaggio sofferto, ma inevitabile, giunto dopo aver ampiamente dimostrato sensibilità, pazienza, correttezza ed estrema disponibilità. In cambio –sostengono- abbiamo avuto l'assenza di corrette relazioni sindacali in risposta a sentite problematiche che l'azienda pretende di gestire unilateralmente. In un contesto di grande difficoltà a seguito della crisi economica del settore, occorrerebbe, non a parole ma nei fatti, il massimo sforzo e coesione, per la ricerca di soluzioni condivise con rispetto delle indicazioni dei lavoratori e delle loro rappresentanze sindacali.

Infine, i sindacati ribadiscono la volontà ed impegno per la condivisione di un percorso concertativo che concretizzi la definizione delle problematiche e riequilibri corretti rapporti sindacali.

All'interporto di Civitavecchia (Icpl)

Qualche spiraglio positivo rispetto alla minaccia della chiusura dell'azienda Icpl, nata per gestire le attività portuali. Al termine di un'assemblea con tutti i lavoratori –hanno spiegato Filt Cgil,

Fit Cisl e Usb- abbiamo deciso di prendere questa strada. Se Icpl deve chiudere non lo deve fare per colpa nostra: noi ci impegneremo per non far perdere i committenti, linfa vitale per questa impresa. Agitazione sospesa dunque. Speriamo –hanno aggiunto i sindacati- che qualcuno si accorga del fatto che non siamo irresponsabili, che 50 famiglie non possono stare senza stipendi e che, soprattutto, qualcuno creda finalmente nell'Interporto, struttura unica nel suo genere nel centro Italia. Tra l'altro emergono notizie arrivate dal Comune che si confronta coi vertici di Icpl, ottenendo conferma del pagamento di una mensilità e l'inserimento nel cda di un rappresentante del Comune. La vicenda dell'Icpl dura ormai ininterrottamente da 6 anni, da quando nel 2006 venne costituito ma, fondamentalmente, non iniziò mai le attività per cui era stato creato.

La vertenza Amiat a Torino

L'azienda torinese Amiat non offre un prodotto, ma un servizio essenziale per i cittadini: per continuare a garantirlo, vogliamo che parte dei proventi di Trm, la società che gestisce l'inceneritore, sino utilizzati anche per il contenimento dei costi e il pagamento degli stipendi di chi i rifiuti li raccoglie. Francesco Tutone, della Fit Cisl, spiega così le richieste che i delegati sindacali di Amiat hanno fatto al vicesindaco Tom Dealessandri che li ha ricevuti a Palazzo Civico.

In centinaia i lavoratori che si sono radunati davanti al Comune nella giornata di sciopero indetta da tutti i sindacati e che ha visto l'adesione di oltre il 90% dei dipendenti. "Abbiamo comunque garantito la pulizia del centro storico –sottolinea Tutone- perché siamo responsabili e non facciamo proteste selvagge".

Gli operatori ambientali sono preoccupati per il rischio che la cessione a privati dell'80% di Trm e quella del 49% di Amiat (è in corso la gara) determini un calo della qualità del servizio e "una diminuzione sensibile delle tutele e delle garanzie conquistate nel corso degli ultimi anni in un momento socio-economico così delicato. Su questo punto l'allarme è scattato (ed è il secondo motivo della protesta) anche per un irrigidimento di Amiat nelle relazioni sindacali, che hanno preso "decisioni unilaterali": come quella di non rinnovare l'accordo per l'attivazione del piano antineve e antigelo, con il timore che questo significhi affidare gli incarichi a operatori privati.

Con i lavoratori torinesi davanti a Palazzo civico c'erano anche delegazioni delle aziende di raccolta della provincia per sollecitare l'aggregazione in un'unica azienda metropolitana che possa garantire tariffe accettabili e salvaguardia dei livelli occupazionali. Dealessandri ha ribadito che questo è anche l'obiettivo dichiarato da tempo della città di Torino. Il vicesindaco –conclude Tutone- ha garantito che interverrà anche perché si rassereni il clima aziendale in Amiat.

Il dopo riforma del mercato del lavoro

I nuovi ammortizzatori sociali e gli enti bilaterali

Continuiamo in questo numero de "La voce" l'analisi dei contenuti della nuova legge 92/12, che ha riformato vari aspetti delle normative che regolano il mercato del lavoro in Italia. Dopo i temi che riguardano la disciplina dei licenziamenti individuali e collettivi, **Oswaldo Marinig** per il Dipartimento per le politiche sociali della nostra Federazione mette a fuoco adesso due importanti capitoli: quelli che concernono la nuova disciplina degli ammortizzatori sociali; e i fondi bilaterali di solidarietà promossi dalle parti sociali.

L'Assicurazione Sociale per l'Impiego (ASPI)

La grande novità riguarda la graduale scomparsa delle indennità per disoccupazione e quella di mobilità, che a partire al primo gennaio 2015, saranno, entro il 2017, gradualmente unificate nella nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (ASPI); fino a tutto il 2014 le attuali indennità di mobilità rimarranno immutate.

La nuova indennità sarà estesa a tutti i lavoratori dipendenti, compresi apprendisti, soci lavoratori di cooperativa con rapporto di lavoro subordinato, con esclusione dei soli dipendenti a tempo indeterminato delle Amministrazioni pubbliche e degli operai agricoli a tempo determinato e indeterminato, per i quali resta in piedi il sistema vigente, riformato con legge n.247/07. Per ottenerla rimangono validi gli attuali requisiti previsti per percepire l'indennità di disoccupazione: almeno due anni di anzianità assicurativa e almeno un anno di contribuzione nel biennio precedente l'inizio del periodo di disoccupazione.

E' bene ricordare che l'ASPI non spetta ai lavoratori cessati dal rapporto di lavoro per dimissioni o per risoluzione consensuale, **Tabella A**

	2013	2014	2015	2016	2017
Centro nord fino a 39 anni	12	12	12	12	ASPI 12
Centro nord da 40 a 49 anni	24	24	18	12	ASPI 12
Centro nord da 50 a 54 anni	36	36	24	18	ASPI 12
Centro nord 55 e oltre	36	36	24	18	ASPI 18
Sud fino a 39 anni	24	24	12	12	ASPI 12
Sud da 40 a 49 anni	36	36	24	18	ASPI 12
Sud da 50 a 54	48	48	36	24	ASPI 12
Sud da 55 anni	48	48	36	24	ASPI 18

fatti salvi i casi in cui quest'ultima sia intervenuta nell'ambito della procedura di conciliazione nei casi di licenziamenti economici introdotta dal provvedimento in esame. La gradualità del passaggio dall'attuale al nuovo sistema è esplicitata nella **Tabella A**. Nel decreto sviluppo (legge n.134/2012) è stato inserito un altro comma, il 46 bis, che prevede, entro il 31 ottobre 2014 una verifica, tra Ministero e parti sociali, di come sia andata la fase transitoria e valutare l'andamento crisi per, eventualmente, apportare ulteriori correzioni al processo di passaggio dalla mobilità all'ASPI.

Nella **Tabella B** è, invece, riportata la dinamica della gradualità del passaggio per coloro che rimarranno disoccupati con decorrenza successiva al 1 gennaio 2013. Le durate di corresponsione dell'ASPI aumenteranno gradualmente prendendo a riferimento quelle attualmente previste per l'indennità ordinaria di disoccupazione, per arrivare a regime nel 2016, momento in cui saranno previste di dodici mesi fino ai 54 anni e di diciotto mesi dai 55 anni in su, sempre nei limiti delle settimane di contribuzione negli ultimi due anni, detratti i periodi di indennità eventualmente fruiti.

L'importo che sarà erogato all'avente diritto sarà pari al 75% della retribuzione lorda nel caso in cui il salario mensile percepito risulti, per il 2013, uguale o inferiore a 1.180 € (tale importo limite viene rivalutato annualmente). Per le retribuzioni superiori si deve sommare il 25% del differenziale tra tale importo e retribuzione mensile complessiva, con importo massimo indipendente dalla retribuzione mensile, pari al maggiore dei due attualmente previsti, che, per il 2012, equivale a 1.119 €. Opererà dunque solo il massimale più elevato dei due oggi previsti. All'ASPI non si applica il prelievo contributivo del 5,84% (all'articolo 26 della legge n.41/86) attualmente applicato all'indennità di mobilità.

L'ASPI è decurtata del 15% dopo i primi sei mesi di fruizione e di un ulteriore 15% dopo il dodicesimo mese di fruizione.

Per ottenere la prestazione assistenziale la domanda deve essere presentata all'Inps entro 60 giorni dalla data di spettanza, mentre la fruizione dell'indennità è condizionata alla permanenza nello stato di disoccupazione.

I periodi di disoccupazione in cui è prevista la fruizione dell'ASPI vengono riconosciuti i contributi figurativi, in misura settimanale, pari alla media delle retribuzioni imponibili ai fini previdenziali degli ultimi due anni.

In caso di nuova occupazione con contratto di lavoro subordinato, l'indennità è sospesa d'ufficio, sulla base delle comunicazioni obbligatorie a carico dei datori di lavoro, senza che sia necessaria la comunicazione del lavoratore, fino ad un massimo di sei mesi. I periodi di contribuzione legati al nuovo rapporto di lavoro possono essere fatti valere ai fini di un nuovo trattamento di ASPI. Nell'eventualità che l'interessato abbia trovato un nuovo lavoro in forma autonoma, con reddito inferiore al limite utile ai fini della conservazione dello stato di disoccupazione (pari a 4.800 €), il beneficiario deve informare l'Inps entro trenta giorni dall'inizio dell'attività, dichiarando il reddito annuo che prevede di trarre da tale attività. Se tale reddito è inferiore al limite utile per la conservazione dello stato di disoccupazione, l'Inps continua a pagare l'indennità ma con importo ridotto.

In via sperimentale per il triennio 2013-2015, il lavoratore può richiedere la liquidazione anticipata delle mensilità di ASPI non ancora percepite, al fine di intraprendere un'attività di lavoro autonomo, ovvero un'attività in forma di auto impresa o di micro impresa, o per associarsi in cooperativa. A tale norma, finanziata con 20 milioni di euro per ciascuno dei tre anni, verrà data attuazione con decreto interministeriale da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Il lavoratore decade dalla fruizione dell'ASPI e della mini ASPI (di cui parleremo subito dopo) nei seguenti casi:

- a) perdita dello stato di disoccupazione;
- b) inizio di un'attività in forma autonoma senza che il lavoratore effettui la comunicazione all'Inps
- c) raggiungimento dei requisiti per il pensionamento di vecchiaia o anticipato; d) acquisizione del diritto all'assegno ordinario di invalidità.

E' inoltre stabilito che in caso di sentenza di condanna per i reati di associazione con finalità di terrorismo, attentato per finalità terroristiche o di eversione, sequestro di persona a scopo di terrorismo o di eversione, associazione di tipo mafioso, scambio elettorale politico-mafioso e strage, il giudice disponga la sanzione accessoria della revoca dell'indennità di disoccupazione, dell'assegno sociale, della pensione sociale e della pensione per gli invalidi civili. Con la medesima sentenza il giudice dispone la

Tabella B

	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 12

revoca dei trattamenti previdenziali qualora questi derivino "da un rapporto di lavoro fittizio a copertura di attività illecite" connesse ai suddetti reati. Le risorse derivanti dai provvedimenti di revoca sono assegnate al Fondo di rotazione per la solidarietà alle vittime dei reati di tipo mafioso e agli interventi in favore delle vittime del terrorismo e della criminalità organizzata.

Mini ASPI

L'ASPI sostituirà anche l'attuale indennità di disoccupazione a requisiti ridotti che è una prestazione economica a domanda erogata in favore dei lavoratori dipendenti che abbiano avuto uno o più periodi di disoccupazione nell'arco dell'anno.

I lavoratori che possano far valere almeno 13 settimane di contribuzione negli ultimi 12 mesi, senza altri vincoli di anzianità contributiva, spetterà la cosiddetta mini ASPI, con importo calcolato con le stesse modalità dell'ASPI ma durata ridotta, pari alla metà delle settimane di contribuzione negli ultimi 12 mesi, detratti i periodi di indennità eventualmente fruiti. La mini ASPI verrà corrisposta mensilmente in seguito alla domanda, e non l'anno successivo, come avviene per l'attuale indennità a requisiti ridotti.

La mini ASPI viene sospesa d'ufficio sulla base delle comunicazioni obbligatorie a carico dei datori di lavoro in caso di nuova occupazione del soggetto assicurato con contratto di lavoro subordinato, fino ad un massimo di cinque giorni; al termine del periodo di sospensione l'indennità riprende a decorrere dal momento in cui era rimasta sospesa.

Le prestazioni dell'attuale indennità di disoccupazione a requisiti ridotti, di cui alla legge 20 maggio 1988, n. 160, si considerano assorbite, per i periodi lavorativi dell'anno 2012, nelle prestazioni della mini-ASPI liquidate a decorrere dal 1° gennaio 2013.

Revisione aliquote contributive finanziamento dell'ASPI

Oltre al come, chi e quanto spetta, la legge indica anche la fonte di finanziamento dell'ASPI che è che sarà la stessa dell'aliquota contributiva, attualmente destinata al finanziamento dell'indennità ordinaria di disoccupazione pari all'1,31% della retribuzione. Per disincentivare economicamente i rapporti di lavoro non stabili l'aliquota è stata maggiorata e sarà del 1,4%. Tale percentuale si applicherà nei casi di rapporti di lavoro non a tempo indeterminato, tranne che per i lavoratori assunti a termine in sostitu-

zione di lavoratori assenti, per gli apprendisti, per i dipendenti delle pubbliche amministrazioni, per lo svolgimento di attività stagionali, comprese, per i periodi contributivi maturati dal 1° gennaio 2013 al 31 dicembre 2015, quelle definite dagli avvisi comuni e dai contratti collettivi nazionali stipulati entro il 31 dicembre 2011. Un parziale ristoro delle maggiori aliquote versate, il datore di lavoro lo potrà avere, entro i limiti delle ultime sei mensilità tale contributo viene restituito, successivamente al decorso del periodo di prova, in caso di trasformazione del contratto a tempo indeterminato oltre che nel caso in cui il datore di lavoro assuma il lavoratore con contratto di lavoro a tempo indeterminato entro il termine di sei mesi dalla cessazione del precedente contratto a termine.

In tutti i casi di interruzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato per causa diversa dalle dimissioni, dal 1° gennaio 2013, è dovuto un contributo "di licenziamento", a carico del datore di lavoro, pari al cinquanta per cento del trattamento mensile iniziale di ASPI per ogni 12 mesi di anzianità aziendale negli ultimi tre anni. Lo stesso contributo è dovuto per le interruzioni dei rapporti di apprendistato diverse dalle dimissioni o dal recesso del lavoratore.

Tale contributo non è invece dovuto, fino al 31 dicembre 2016, nei casi in cui sia dovuto il pagamento del contributo per il collocamento in mobilità.

Per il periodo 2013-2015 il contributo non è dovuto per licenziamenti effettuati in conseguenza di cambi di appalto, ai quali siano succedute assunzioni presso altri datori di lavoro, in attuazione di clausole sociali previste dai Ccnl, nonché per interruzione di rapporto di lavoro a tempo indeterminato, nel settore delle costruzioni edili, per completamento delle attività e chiusura del cantiere.

Dal 1° gennaio 2017, nei casi di licenziamento collettivo in cui la dichiarazione di eccedenza del personale non abbia formato oggetto di accordo sindacale, il contributo di licenziamento di cui sopra è moltiplicato per 3 volte.

Il legislatore ha previsto anche altri incrementi dei contributi per disincentivare forme di assunzione diverse da quelle dell'apprendistato o di altre che consentano una minore stabilità dell'impiego.

Per tale motivazione, l'aliquota contributiva relativa ai collaboratori iscritti alla gestione separata Inps, e non assicurati presso altre forme di previdenza obbligatoria, viene gradualmente aumentata di un punto l'anno fino a raggiungere il 33% nel 2018, parificandola così alla aliquota per i lavoratori dipendenti. Lo stesso avviene per i coloro che siano già iscritti ad altre forme di previdenza obbligatoria, per i quali la aliquota salirà gradualmente fino a raggiungere il 24% nel 2018.

Ammortizzatori in deroga

Uno dei grossi punti di frizione con il sindacato è stato quello del tentativo di eliminare in un sol colpo l'attuale sistema i ammortizzatori in deroga, in un momento di gravissima crisi per l'apparato produttivo del nostro Paese. Al fine di garantire la graduale transizione verso il nuovo regime, per gli anni 2013-2016 è stato stabilito che resta in piedi il sistema degli ammortizzatori in deroga, con risorse decrescenti. La regolamentazione rimane quella attualmente in essere. Su questa previsione il Ministero del Lavoro di concerto con quello dell'Economia e delle finanze, può disporre, sulla base di specifici accordi e per periodi non superiori a dodici mesi, in deroga alla normativa vigente, la concessione di trattamenti di integrazione salariale e di mobilità, anche con riferimento a settori produttivi e ad aree regionali. Resta inalterata quindi, per tale periodo transitorio, sia la regolamentazione delle proroghe, con le decurtazioni previste, sia quella relativa ai criteri soggettivi di accesso.

A tale scopo il Fondo sociale per occupazione e formazione è incrementata di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013 e 2014, di 700 milioni di euro per l'anno 2015 e di 400 milioni di euro per l'anno 2016.

Cassa integrazione ordinaria e straordinaria

Altra battaglia combattuta dal sindacato è stata quella di conservare utili strumenti di ammortizzazione sociale la cassa integrazione ordinaria e straordinaria nei settori dove già sono previste. La volontà di eliminare i casi in cui la della Cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) copre esigenze non connesse alla conservazione del posto di lavoro ha portato il Governo a ritenere necessaria, in un primo momento, l'eliminazione dell'art. 3 della legge n.223/91 relativo alla regolamentazione CIGS in caso di procedure concorsuali. Dopo il confronto con le parti sociali c'è stato un ripensamento e sono state apportate delle modifiche approvate con il decreto sviluppo. Nella nuova formulazione, il sopra citato art. 3 viene mantenuto fino al 31.12.2015, pur con delle restrizioni nella sua applicabilità: si applicherà solo nel caso in cui sussistano prospettive di continuazione o ripresa dell'attività e di salvaguardia, anche parziale, dell'occupazione.

Le nuove norme portano a regime quelle relative all'estensione annuale della CIGS, con previsione della relativa aliquota contributiva a carico dei datori di lavoro, nei seguenti settori:

- a) imprese esercenti attività commerciali con più di cinquanta dipendenti;
- b) agenzie di viaggio e turismo, compresi gli operatori turistici, con più di cinquanta dipendenti;
- c) imprese di vigilanza con più di quindici dipendenti;
- d) imprese del trasporto aereo a prescindere dal numero di dipendenti;

e) imprese del sistema aeroportuale a prescindere dal numero di dipendenti.

Con estensione della relativa aliquota contributiva a carico dei datori di lavoro, viene portata a regime anche l'indennità di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori del settore portuale.

Infine, dal 1 gennaio 2013 viene estesa la cassa integrazione straordinaria alle imprese del trasporto aereo e del sistema aeroportuale a prescindere dal numero di dipendenti.

Fondi di solidarietà bilaterali

Un altro degli elementi di novità introdotti dalla nuova normativa riguarda i settori attualmente privi di cassa integrazione, per le imprese sopra i 15 dipendenti. Con una forte spinta alla adozione di forme di bilateralità, la riforma impone l'obbligo di costituzione di Fondi di solidarietà bilaterali per finanziare trattamenti di integrazione salariale per i casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa dovuti a causali previste dalla normativa Cigo e Cigs, tranne che per il personale dirigente, se non espressamente previsto.

I fondi saranno istituiti presso l'Inps sulla base di accordi collettivi da stipulare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di riforma, con decreto da emanarsi entro i successivi 3 mesi, ed avranno validità erga omnes.

Gli stessi accordi possono prevedere che nei fondi di solidarietà confluiscono anche i fondi interprofessionali con il relativo gettito del contributo dello 0,30%.

I Fondi dovranno assicurare almeno una prestazione pari all'integrazione salariale, per una durata non superiore ad un ottavo delle ore complessivamente lavorabili nell'arco di un biennio mobile, le cui motivazioni derivano dalle stesse causali previste dalla normativa sulla cassa integrazione ordinaria e straordinari oltre al versamento della contribuzione correlata alla gestione previdenziale a cui il lavoratore è iscritto.

Alla gestione dei fondi provvede un comitato amministratore composto da esperti designati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori nonché da due dirigenti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero dell'economia e delle finanze. Le funzioni di membro del comitato sono incompatibili con quelle connesse a cariche sindacali. La partecipazione al comitato non dà diritto ad alcun compenso né a rimborsi spese.

I fondi possono, inoltre, avere le seguenti finalità aggiuntive:

- a) assicurare ai lavoratori una tutela integrativa rispetto all'ASPI;
- b) prevedere assegni straordinari per processi di agevolazione all'esodo, per lavoratori che raggiungano i requisiti previsti

per il pensionamento di vecchiaia o anticipato nei successivi cinque anni;

- c) contribuire al finanziamento di programmi formativi di riconversione o riqualificazione professionale, anche in concorso con gli appositi fondi nazionali o comunitari.

E' possibile, in questi casi, il versamento alla gestione di iscrizione del lavoratore della contribuzione correlata.

Per tali finalità aggiuntive i fondi di solidarietà possono essere istituiti, con le stesse modalità, anche in relazione a settori e aziende già coperti dalla normativa in materia di integrazioni salariali.

Per le imprese già soggette all'aliquota per il finanziamento dell'indennità di mobilità, gli accordi collettivi possono prevedere che il fondo di solidarietà sia finanziato, a decorrere dal 1° gennaio 2017, con un'aliquota contributiva nella misura dello 0,30%.

Per favorire la costituzione dei Fondi di solidarietà anche nelle aziende con meno di 15 addetti, per le quali non vige l'obbligo, è previsto un modello alternativo. Infatti, per i settori non coperti dalla normativa in materia di integrazione salariale, nei quali siano operanti consolidati sistemi di bilateralità, le parti possono, nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, adeguare le fonti istitutive dei fondi bilaterali per assicurare ai lavoratori un sostegno al reddito nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa, definendo:

- a) un'aliquota complessiva di contribuzione di finanziamento non inferiore allo 0,20 %
- b) le tipologie di prestazioni
- c) l'adeguamento dell'aliquota in funzione dell'andamento della gestione ovvero la rideterminazione delle prestazioni in relazione alle erogazioni
- d) la possibilità di far confluire al fondo di solidarietà quota parte del contributo previsto per l'eventuale fondo interprofessionale) criteri e requisiti per la gestione dei fondi.

Con decreto interministeriale, sentite le parti sociali istitutive dei rispettivi fondi bilaterali, saranno determinati: requisiti di professionalità e onorabilità dei soggetti preposti alla gestione dei fondi; criteri e requisiti per la contabilità degli stessi; modalità per rafforzare la funzione di controllo sulla loro corretta gestione. Sempre al fine di favorire la costituzione dei Fondi di solidarietà anche nelle aziende con meno di 15 addetti, viene mantenuto, in via sperimentale per il triennio 2013-2015, il sistema già previsto dall'art.19 della legge n.2/2009 che prevedeva la possibilità di riconoscere una indennità di disoccupazione anche in caso di sospensione. Dunque per i settori non coperti dalla normativa in materia di integrazione salariale, ai lavoratori sospesi per crisi

aziendali o occupazionali (con esclusione dei casi di contratti di lavoro a tempo indeterminato con previsione di sospensioni lavorative programmate e di contratti di lavoro a tempo parziale verticale) che siano in possesso dei requisiti previsti, verrà riconosciuta l'ASPI subordinatamente ad un intervento integrativo pari almeno al 20 per cento dell'indennità stessa a carico dei fondi bilaterali di cui sopra ovvero a carico dei fondi di solidarietà. La durata massima del trattamento non può superare novanta giornate in un biennio mobile. La norma è finanziata con risorse non superiori a 20 milioni di euro per ciascun anno. Per i settori, tipologie di datori di lavoro e classi dimensionali comunque superiori ai 15 dipendenti, non coperti dalla normativa in materia di integrazione salariale, per i quali non siano stipulati, entro il 31 marzo 2013, accordi collettivi volti all'attivazione di un fondo di solidarietà, è istituito, con decreto, un fondo di solidarietà residuale.

Anche il fondo residuale, finanziato con i contributi dei datori di lavoro e dei lavoratori, garantisce la prestazione nelle quantità e nelle modalità previste per quelli non residuali.

I Fondi di solidarietà e di quello residuale saranno alimentati con delle aliquote di contribuzione ordinaria, ripartita tra datori di lavoro e lavoratori nella misura di due

terzi ed un terzo. Inoltre è previsto che il datore di lavoro, che ricorra alla sospensione o riduzione dell'attività lavorativa, versi un contributo aggiuntivo stabilito con i decreti attuativi ma non inferiore all'1,5% della retribuzione. Nei casi in cui sia prevista una prestazione di agevolazione all'esodo, è dovuto dal datore di lavoro un contributo straordinario di importo corrispondente all'assegno erogato al lavoratore e alla contribuzione correlata. I fondi hanno l'obbligo di bilancio in pareggio.

La disciplina dei fondi di solidarietà istituiti contrattualmente ai sensi della normativa vigente in alcuni settori (credito, trasporto aereo, trasporto ferroviario) è adeguata alle nuove norme con decreto interministeriale, sulla base di accordi e contratti collettivi, da stipularsi tra le organizzazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale entro il 30 giugno 2013. In conseguenza di ciò, a partire dal 1 gennaio 2016 l'addizionale comunale sui biglietti aerei non confluirà più nel Fondo Speciale Trasporto Aereo, bensì alla gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali dell'INPS.

Fondo per i lavoratori anziani

Dopo la recente riforma pensionistica era necessario prevedere una regolamentazione a regime che facilitasse gli esodi, in caso di eccedenza di personale, per i lavo-

ratori più anziani. Pertanto sono state introdotte regole per favorire gli esodi dei lavoratori che raggiungano i requisiti per il pensionamento nei successivi 4 anni, con costi a carico dei datori di lavoro. Praticamente uno accompagnamento alla pensione con di 4 anni anticipo rispetto alle regole vigenti tempo per tempo. Questa possibilità teorica più che pratica, visti gli elevati oneri per le imprese, si potrà sviluppare sulla base di accordi in aziende che impieghino mediamente più di quindici dipendenti. Basterà che il datore di lavoro presenti apposita domanda all'INPS, accompagnata da fidejussione bancaria per dimostrare la sua solvibilità finanziaria durante tutto il percorso di accompagnamento a pensione. Dopo che l'accordo sarà divenuto efficace, a seguito della validazione da parte dell'INPS, il datore di lavoro sarà obbligato a versare mensilmente all'INPS la provvista per la prestazione e per la contribuzione figurativa. Il pagamento della prestazione, il cui valore sarà uguale a quello del trattamento di pensione che spetterebbe in base alle regole vigenti, avverrà da parte dell'INPS con le modalità previste per il pagamento delle pensioni. L'Istituto provvederà contestualmente all'accredito della relativa contribuzione figurativa.

Oswaldo Marinig



14 novembre

Sindacati europei mobilitati

Il Comitato Esecutivo della Ces ha deciso di indire per mercoledì 14 novembre una giornata di mobilitazione contro le misure di austerità che stanno mettendo in ginocchio milioni di lavoratori, "trascinando l'Ue nella recessione e smantellamento il modello sociale europeo". La mobilitazione, che prevede astensioni dal lavoro (i sindacati spagnoli sono pronti a proclamare per quella data lo sciopero generale), manifestazioni, sit-in e altre iniziative.

Appello del sindacalismo europeo (Ces)

Affrontare l'emergenza sociale

Il livello delle disuguaglianze cresce in tutti i paesi del Continente. Le difficoltà dei lavoratori nei paesi della cosiddetta "Periferia Sud" rischiano di colpire anche quelli del Nord. La parola alla Segretaria generale ed al Presidente della Confederazione europea dei sindacati, Benedette Ségol e Fernández Toxo.

La crisi del debito e le vie per uscirne sono al centro di tutte i dibattiti. Come è legittimo che sia. Tuttavia, vi è anche un debito sociale, che è altrettanto cruciale quanto quello monetario, se si vuole salvare l'Europa.

I programmi di austerità imposti ai paesi in difficoltà, ma anche ad altri paesi che desiderano conformarsi a tali criteri, si concentrano sui tagli che colpiscono le fasce più vulnerabili della popolazione attraverso una diminuzione della protezione sociale e l'indebolimento delle relazioni industriali. È in atto un'operazione di smantellamento sistematico di quel modello sociale che ha fatto dell'Europa un'oasi di democrazia avanzata e di ridotte disuguaglianze sociali. Esiste oggi un'emergenza sociale nei paesi del Sud, mentre cresce dovunque il livello delle disuguaglianze. Alcuni programmi economici spingono l'Europa verso la creazione di zone franche inaccettabili, perché fanno concorrenza e mettono a repentaglio anche quei paesi che, oggi, se la cavano meglio. Il trattamento imposto oggi ai lavoratori di Grecia, Portogallo, Irlanda e Spagna, prima o poi, si rivelerà un boomerang anche per i lavoratori del Nord.

Intollerabile è poi la situazione dei giovani, il cui tasso di disoccupazione, in molti paesi del Sud, sfiora o raggiunge addirittura il 50%, con condizioni di lavoro precarie ormai generalizzate ovunque.

Il fatto è che l'austerità non porta solo all'emergenza sociale. L'austerità è anche un clamoroso fallimento: le misure adottate finora non riescono infatti a contrastare l'onere eccessivo del debito né a ripristinare la fiducia dei mercati. Al contrario, l'austerità comporta un ulteriore indebolimento delle finanze pubbliche. Se anche la Grecia o la Spagna fossero in pareggio, in situazione di tanto decantato "deficit zero", il loro indice di indebitamento si troverebbe comunque alle stelle a causa del collasso del PIL nazionale e della loro attività economica. Un calo esasperato dai tassi di interesse insostenibili che vengono imposti loro per soddisfare le attese dei mercati finanziari.

Chi ne approfitta?

Il capitalismo "casino" è all'origine dei problemi cui ci troviamo di fronte oggi. Questo sistema ha fallito. Ma il capitale viene tuttora tutelato e protetto. Mentre, nei loro comodi e piacevoli uffici, le banche manipolano i tassi di interesse, i governi continuano ad adoperarsi perché sia la gente a pagare per il fallimento del sistema.

Le istituzioni dell'Unione Europea, in primis il Consiglio e la Banca centrale europea, e il Fondo monetario internazionale, dovrebbero puntare invece ad una Al contrario, richiedono riforme strutturali, riduzioni dei salari minimi e delle pensioni e

tagli alle indennità di disoccupazione. Scelte ingiuste quanto inefficaci. È infatti necessario promuovere investimenti e salari dignitosi, a sostegno di una crescita sostenibile, effettiva giustizia fiscale, porre fine alla concorrenza e all'evasione.

La CES userà tutta la propria forza ed influenza per stimolare un cambiamento di rotta. Superare in modo sostenibile la crisi presuppone il ripristino e il rafforzamento di meccanismi e di politiche che contribuiscano a ridurre le diverse forme di ineguaglianza sociale e a contrastare ed invertire la tendenza all'eccessiva concentrazione delle ricchezze nelle mani di pochi.

La CES sostiene un'Unione europea che difenda l'occupazione di qualità, salari dignitosi, progresso sociale e giustizia sociale. Ci opponiamo fermamente allo smantellamento del nostro modello sociale che tuttora costituisce un riferimento e un'ispirazione per i lavoratori del resto del mondo.

La CES è portatrice di un progetto sociale per l'Europa.

Mentre si discute oggi sull'opportunità di una nuova Convenzione, o addirittura di un nuovo Trattato, i responsabili politici devono essere ben consapevoli del nostro impegno e della nostra determinazione nell'esigere che i diritti sociali abbiano priorità sulle libertà economiche.

L'austerità, spiega il sindacato di Bruxelles, "lungi dal ristabilire la fiducia, serve solo a peggiorare gli squilibri e favorire l'ingiustizia". Pur sostenendo l'obiettivo del risanamento dei conti, la Confederazione europea dei sindacati ritiene che solo allentando i vincoli di bilancio si potrà arre-

stare la recessione. Fa rumore al Consiglio Europeo, soprattutto a Parigi, la richiesta della Germania, che vede sempre più imminente, e necessaria, la figura di un supercommissario europeo al bilancio, che abbia cioè l'autorità di invalidare i bilanci non in linea con gli obiettivi concordati a

livello europeo. Il terreno, insomma, è scivolosissimo ma può diventare un elemento di scambio per annacquare il rigore imposto da Berlino sui paesi europei in difficoltà, spregiativamente indicati nell'acronimo "Pigs".

Un pacchetto tira l'altro

La liberalizzazione del sistema ferroviario europeo



L'Etf ha scelto Berlino, capitale della locomotiva dell'economia Europea, come location per la riunione autunnale della sezione dei ferrovieri europei. Molteplici le motivazioni, non solo simboliche, di tale scelta. Innanzi tutto lo svolgimento di InnoTrans la più grande manifestazione fieristica del mondo specializzata nel trasporto ferroviario. Nella sede espositiva della capitale tedesca, ben oltre 220 imprese internazionali hanno presentato le novità del settore mettendo in vetrina i loro prodotti di punta. Non solo imprese ferroviarie come Ferrovie dello Stato Italiane, che ha colto l'occasione per presentare al mondo degli specialisti il nuovo Etr 1000 o Ntv che si affaccia sul mercato dell'alta velocità ma un'impressionante varietà di aziende specializzate, ma anche costruttori di materiale rotabile, degli apparati di sicurezza e controllo delle linee, delle macchine per la manutenzione dell'armamento, dei pannelli di segnalazione delle informazioni al pubblico, dei sistemi informatici, e chi più ne ha più ne metta, tutti impegnati a mostrare le ultime novità frutto dell'innovazione e della ricerca delle rispettive aziende.

In un periodo in cui, il ruolo dell'Unione Europea è messo in discussione dalla modalità in cui il potere politico sta gestendo la crisi della zona euro e la Germania influenza pesantemente le decisioni che ricadranno su tutti i cittadini europei. Berlino può, a ragion veduta, considerarsi il centro nevralgico di un dibattito che

avrà dei riflessi anche sul futuro del settore ferroviario. Un approfondito confronto sulle politiche del trasporto ferroviario volute dalla UE ha avuto luogo dopo la riunione plenaria della sezione dell'Etf all'interno di un apposito convegno organizzato EVG (il sindacato tedesco dei trasporti affiliato alla confederazione DGB) con il supporto di EVA, l'Accademia Europea per il trasporto ecologicamente sostenibile, che si batte per promuovere un maggiore utilizzo dei sistemi di trasporto ecocompatibili.

In primo luogo si sono tenute tre tavole rotonde che hanno visto la partecipazione di importanti esponenti politici e tecnici. Nella prima, che ha avuto come tema "Le prospettive della politica dei trasporti in Europa" hanno partecipato: per la Commissione Europea Keir Fitch capo del gabinetto del vice-presidente Siim Kallas, Commissario Europeo ai Trasporti che non ha potuto partecipare per altri impegni, per il Governo tedesco il in sostituzione del Ministro dei Trasporti ha parlato Rainer Bomba capo del gabinetto del Ministro, per le ferrovie tedesche il suo presidente Rüdiger Grube, per quelle francesi Guillaume Pepy chairman di SNCF, per le associazioni datoriali Libor Lochman direttore esecutivo della CER.

Tutti gli interventi si sono focalizzati sulle prospettive di modifica al quadro normativo che, dopo l'approvazione del recast del

primo pacchetto ferroviario (di cui diremo oltre), si profilano all'interno del progetto di rivisitazione delle direttive Europee che va sotto il nome di quarto pacchetto ferroviario. Innanzi tutto, va detto che i massimi rappresentanti delle DB e di SNCF hanno sottolineato l'eccessiva frenesia legislativa della Commissione europea che in circa 20 anni ha cambiato più volte le regole di un sistema che ha necessità di certezze per potersi sviluppare, considerato la mole di investimenti richiesti e i tempi della loro implementazione.

Un unico spazio ferroviario europeo

Il tema principale, quello più scottante è stato quello della definitiva separazione delle imprese di gestione delle infrastrutture da quelle di trasporto, il cosiddetto umbundling.

Il rappresentante della Commissione dopo aver confermato la volontà politica di perseguire l'obiettivo di creare un unico spazio ferroviario europeo, per raggiungere gli obiettivi riportati nell'ultimo libro bianco sui trasporti, ha ribadito l'impegno finanziario della UE per gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, per i quali sono previsti stanziamenti per 50 miliardi di euro da ripartirsi per la costruzione di nuove linee e per il superamento del gap ancora esistente tra i paesi membri. Tutto ciò sarà possibile, ha affermato il rappresentante della Commissione, se sarà incrementata la concorrenza e sarà concesso meno spazio alla sussidiarietà, ovvero alle scelte dei singoli Stati, il tutto all'interno di un quadro regolatorio più stringente. In tale contesto egli vede bene la completa separazione tra i gestori delle infrastrutture e le imprese di trasporto. Dal punto di vista delle tutele sociali la Commissione si dichiara disponibile a trovare delle soluzioni per inserire nella direttiva la cosiddetta clausola sociale, visto che sono a favore dell'estensione del sistema di affidamento dei servizi pubblici tramite gara.

Il rappresentante del Governo tedesco nell'approvare la politica di apertura dei mercati non è d'accordo sul fatto che un umbundling totale sia la risposta giusta per incrementare la fetta del mercato ferroviario all'interno di quello di tutti i trasporti. A tal proposito ha citato l'esempio delle ferrovie tedesche che pur avendo perso il 30% del mercato a favore di nuovi operatori ha potuto incrementare i volumi di trasporto sia di passeggeri che di merci e produrre utili. Secondo lui, serve solo migliorare il sistema di certificazione che dovrebbe diventare unico a livello europeo per evitare ritardi o blocchi strumentali alla libera concorrenza. Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente di DB che forte del sostegno del suo Governo chiede un allungamento dei tempi per l'avvio della discussione sul quarto pacchetto ferroviario. Serve una profonda analisi sui supposti vantaggi economici di una netta separazione delle holding ferroviarie, ha chiosato il numero uno di DB. Anche il presidente di SNCF dubita sull'utilità di una separazione completa della holding ferroviarie. Il suo ragionamento ha avuto un taglio più sociale. Ha fatto pre-

sente come l'apertura al mercato senza regole per il lavoro ha messo in crisi anche le grosse imprese che non possono reggere una concorrenza che punta solo a ridurre i costi e le tutele sul versante della manodopera. Anche per lui la via da seguire è quella di rafforzare regole europee su standardizzazione dei materiali, certificazione delle imprese e l'interoperabilità. Lachman, per la CER, si è detto contrario all'umbundling totale ma favorevole alla separazione delle imprese; ha proposto una centralizzazione delle funzioni delle agenzie della sicurezza nazionali all'interno di quella europea. Le attuali, secondo lui, dovrebbero, entro il 2022, diventare degli organismi regionali di ERA.

Gli orientamenti politici nel Parlamento Ue

A seguire si è tenuta una seconda tavola rotonda, in cui è stata data voce alla politica con la partecipazione di onorevoli membri del Parlamento Europeo in rappresentanza dei rispettivi gruppi politici di riferimento, chiamati a fornire una panoramica generale di quale sono gli orientamenti politici all'interno dell'assise Europea, sullo specifico tema delle trasporto ferroviario in Europa. In sintesi possiamo così riassumere la posizioni politiche dei vari gruppi presenti nel parlamento espressi, ricordiamo, da componenti eletti in Germania. Il rappresentante del gruppo socialdemocratico si è detto favore di una separazione ragionata che può consentire anche il mantenimento dei sistemi che prevedono aziende strutturate in holding, focalizzando sulla necessità di incrementare il ruolo di controllo delle regole anche attraverso compiti specifici assegnati all'agenzia europea. Il rappresentante del partito popolare, che essendo stato sindacalista, ha distinto la posizione personale da quella del suo gruppo politico di appartenenza, facendo notare le sfumature all'interno del proprio partito: comunque la maggioranza preferisce una separazione netta delle imprese. Posizione analoga è stata espressa dal deputato dei verdi, che ha argomentato la scelta con degli esempi concreti su come la liberalizzazione e la privatizzazione anche di linee secondarie abbia portato, almeno in Germania, ad un aumento delle persone che utilizzano il treno: obiettivo primario che tutte le politiche dovrebbero perseguire. Su posizioni esattamente opposte, l'esponente dei gruppi della sinistra, che si auspica un ritorno al passato con delle aziende integrate, a completa gestione pubblica, che però collaborino tra loro, sotto una regia di regole comuni, per uno sviluppo del trasporto su ferro.

Prima della terza tavola rotonda, c'è stata la presentazione di uno studio comparato su alcuni dei sistemi ferroviari europei che ha messo a confronto l'efficienza delle strutture e delle imprese ferroviarie focalizzandosi su degli indicatori specifici, quali lo sviluppo del sistema di trasporto, la qualità del prodotto e del lavoro nonché le tendenze dell'andamento della produttività. Il lavoro è stato l'oggetto delle osservazioni e della discussione che ha visto protagonisti sia i sindacalisti che dei responsabili di imprese ferroviarie di alcuni paesi europei.

Il secondo giorno, si è aperto con un ulteriore approfondimento sul tema dell'umbundling con delle esposizioni di taglio prettamente tecnico dei luminari tedeschi: i professori Bottger e Kirchner. Sono stati presentati due studi che hanno fatto un'attenta disamina attenta dei costi e dei benefici di un ipotetico sistema ferroviario che preveda la completa separazione prendendo a riferimento l'attuale struttura di DB. Pur avendo dimostrato delle evidenze sostanziali che il sistema delle DB sta funzionando senza impedire lo sviluppo della concorrenza e l'ampliamento del mercato uno dei due relatori ha concluso che l'umbundling va fatto ugualmente. Il prof. Kirchner (che è di parere diverso, favorevole al sistema integrato) ha avanzato una ipotesi ardita sulla smania della Commissione di spingere verso la separazione, ma che potrebbe avere qualche fondamento. Secondo lui, la Commissione europea spinge veementemente per l'umbundling perché si possa arrivare, in un periodo di tempo medio lungo, ad un'unica entità preposta alla gestione delle infrastrutture delle reti ferroviarie europee, togliendole dal controllo nazionale in modo da provvedere direttamente agli investimenti e alla creazione di un mercato ferroviario integrato al livello continentale. Una questione di potere, quindi.

I punti di vista delle parti sociali

E' stata poi la volta del confronto sindacale tra Etf e Cer sui punti di vista delle parti sociali rispetto relativamente al loro ruolo e alle aspettative su quelli delle istituzioni politiche dell'UE. Prima delle conclusioni del presidente di Evg, c'è stato lo spazio per un confronto, tra aziende e sindacati sugli effetti delle politiche per il settore ferroviario messe in campo dall'Ue e le prospettive del dialogo sociale nelle singole nazioni.

Questi importanti appuntamenti hanno dato la possibilità ai componenti della sezione del trasporto ferroviario dell'Etf, che hanno partecipato attivamente ai dibattiti, di ribadire le proprie contrarietà alle politiche, fin qui adottate dalla Commissione Europea, avvalendosi anche del supporto di studi comparativi che hanno messo in evidenza il fallimento di una liberalizzazione basata solo su convinzioni ideologiche.

L'evento sopra descritto era stato preparato anche in sede di plenaria della sezione dei ferrovieri dell'Etf, tenutasi il 18 settembre, nella sala dell'edificio della DGB dedicata a Wilhelm Leuschner, un sindacalista antinazista ucciso per le proprie idee e l'impegno contro la tirannia. All'ordine del giorno della riunione della sezione ferrovieri oltre alla presa d'atto dello stato di avanzamento dell'iter legislativo del "recast" (rifusione, è il brutto termine che compare nelle traduzioni in italiano dei documenti ufficiali) del primo pacchetto ferroviario, ci sono stati: l'adozione delle posizioni politiche e delle azioni che l'ETF dovrà adottare per contrastare il percorso del quarto pacchetto ferroviario, la cui bozza dovrebbe vedere la luce l'11 dicembre di quest'anno; la discussione di una bozza di lavoro per esplicitare le posizioni sindacali

in merito al ruolo dell'Agenzia Europea sulla Sicurezza; l'approvazione di un documento comune Etf-Cer per promuovere azioni mirate ad incrementare la sicurezza e contrastare gli episodi di violenza a cui è sottoposto il personale mobile.

Recast del Primo pacchetto

Il percorso legislativo di questa nuova direttiva, che avrà come titolo "Direttiva sulla costituzione di uno spazio ferroviario europeo unico", dopo il compromesso raggiunto, il 19 giugno 2012, tra il Consiglio dei Ministri e il Parlamento Europeo e la votazione (in seconda lettura, fatta il 3 luglio dal Parlamento Europeo) sta giungendo al termine. La larga maggioranza con cui è stato accolto il nuovo testo fa sì che la procedura si concluderà, con buona approssimazione, nel mese di ottobre del 2012 senza ulteriori necessità di altre riunioni degli organi legislativi. Dopo di che diverrà ufficiale non appena sarà pubblicata sulla gazzetta ufficiale dell'UE, molto probabilmente entro la fine di quest'anno. Successivamente i Paesi membri avranno a disposizione 30 mesi per recepirla nell'ordinamento nazionale.

Prima di ricordare brevemente alcuni dei punti cruciali i che la nuova direttiva andrà a modificare, è interessante far notare le argomentazioni dell'avvocato generale della Corte di Giustizia Europea Jääskinen, riportate nelle proprie raccomandazioni relative ai ricorsi per inadempimento della direttiva europea n.91/440, proposti dalla Commissione Europea, avverso Austria e Germania. Contro le accuse di violazione della direttiva avanzate dalla Commissione Europea che ritiene che le direttive non consentano agli stati membri di integrare il gestore indipendente nell'ambito di una holding cui appartengono anche le imprese ferroviarie, a meno che non si prevedano misure supplementari per garantire l'indipendenza del gestore, così come non avrebbero fatto Austria e Germania in quanto hanno integrato i loro rispettivi gestori dell'infrastruttura in una holding, l'avvocato generale sottolinea che il ricorso della Commissione non verte sulla scorretta applicazione delle direttive ma unicamente sulla loro trasposizione errata o incompleta.

Secondo Jääskinen la direttiva 91/440 non obbliga gli Stati membri a effettuare una separazione istituzionale tra il gestore indipendente e l'operatore storico. Al contrario, detta direttiva consente a tali Stati di integrarli nella medesima holding. Pertanto, l'avvocato generale rileva che le misure supplementari invocate dalla Commissione non sono menzionate nelle direttive di cui trattasi, per cui la loro adozione non può essere imposta agli Stati membri. Egli, infine, respinge parimenti gli argomenti della Commissione secondo cui la Germania sarebbe venuta meno agli obblighi in materia di fissazione delle tariffe e di predisposizione di un meccanismo diretto a limitare i costi legati al servizio di infrastruttura e a ridurre il livello dei diritti di accesso. Ciò considerato l'avvocato generale ritiene che i ricorsi della Commissione debbano essere respinti.

La sentenza della Corte di Giustizia dovrebbe essere emessa tra breve e sicuramente non mancherà di infiammare il dibattito sulla stesura del testo del quarto pacchetto ferroviario.

Lasciamo per un momento il futuro remoto e torniamo a quello prossimo. Dicevamo che la direttiva sul recast del primo pacchetto ferroviario dovrà essere trasportata nelle singole nazioni entro 30 mesi, vediamo in breve quali sono le novità.

Il recast (riformulazione, rimessa a punto, in italiano, ndr) non è solo un testo unico delle direttive precedenti ma aggiunge nuovi elementi. Innanzitutto rafforza il concetto di separazione, anche se non totale e definitivo, per le imprese integrate che hanno una posizione dominante nel mercato ferroviario affinché non ostacolino la concorrenza, l'articolo 13 e l'allegato n.2 declinano esattamente i termini di come ciò debba avvenire.

Gli articoli 55 e 56 rafforzano il ruolo e l'indipendenza degli organismi nazionali di regolazione, mentre l'articolo 57 pone le basi per una rete di cooperazione tra gli stessi sotto la regia diretta della Commissione, che con l'articolo 63 si riserva di valutare i risultati di tale cooperazione e di legiferare: in pratica si gettano le basi per un organismo unico.

Vengono introdotti nuovi elementi per il calcolo dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura, articoli 31 e 32. Per quanto riguarda la concessione delle tracce ora potranno essere richieste anche da soggetti terzi che però dovranno servirsi di una impresa di trasporto per concludere l'accordo con il gestore dell'infrastruttura (art.41). Inoltre le tracce una volta assegnate ad un richiedente non potranno essere trasferite dal beneficiario ad un'altra impresa o servizio. Qualsiasi forma di transizione avente per oggetto la capacità di infrastruttura è vietata e ha come conseguenza l'esclusione da un'ulteriore assegnazione di capacità. (art.38)

Oltre all'articolato la direttiva presenta ben 8 allegati in cui si dettagliano scrupolosamente tutti gli elementi necessari alla sua implementazione. Inoltre è previsto che la Commissione possa emanare altre norme per garantire l'uniformità dell'implementazione in ogni singolo Stato membro.

Il quarto pacchetto ferroviario

Le valutazioni negative che l'Etf dà sulla direttiva di recast possono considerarsi un unicum con le critiche avanzate sulla proposta del quarto pacchetto ferroviario, che come sopra riportato, sono state ampiamente manifestate durante l'importante meeting berlinese.

La sezione ferrovieri dell'Etf è della convinzione che le imprese ferroviarie integrate siano la migliore soluzione per l'incremento e lo sviluppo del trasporto ferroviario in Europa. Un'impresa integrata è più adatta per sostenere gli investimenti necessari a lungo termine consentendo di promuovere l'innovazione dei prodotti in quadro sinergico di esperienze per il miglioramento sia

del materiale rotabile che dei sistemi di sicurezza delle reti. L'ulteriore iniezione di concorrenza, normalmente sleale, indurrà le aziende ferroviarie a ridurre ulteriormente i costi influenzando negativamente l'occupazione e le condizioni di lavoro, aumentando l'outsourcing, l'occupazione precaria; si incrementeranno i carichi di lavoro e si ridurranno gli investimenti in formazione e salute e sicurezza sul lavoro. L'Etf denuncia inoltre il tentativo della Commissione di modificare il regolamento n.1370/2007 nel senso di limitare o addirittura rimuovere il principio di libertà di scelta (obbligare tutti a fare le gare di appalto), da parte delle autorità pubbliche dei singoli Paesi che decidono su come affidare i servizi di trasporto pubblico, così come è garantita dal protocollo n. 26 sottoscritto a Lisbona. Le forzature della Commissione per raggiungere la concorrenza aperta sull'affidamento delle tracce avrà come conseguenza il cherry picking delle tratte più redditizie da parte degli operatori più forti sul mercato che non si cureranno, oppure lasceranno agli Stati, la gestione delle linee meno redditizie che potrebbero anche essere chiuse. L'Etf insiste nel sostenere come le esperienze di liberalizzazione mostrino un deterioramento dei servizi per i cittadini ed un aumento dei costi per le casse degli Stati. Nei prossimi mesi in tutta Europa saranno promosse delle iniziative per informare e denunciare le conseguenze che potrebbero esserci a seguito della riforma prevista nel quarto pacchetto ferroviario. Di tutto ciò avremo tempo di parlarne, in quanto i tempi dovrebbero essere questi: dicembre 2012 presentazione del pacchetto, entro la primavera del 2013 designazione del relatore del provvedimento e avvio del processo legislativo, circa un anno di discussione; da tenere presente che nel 2014 ci saranno le elezioni per il rinnovo del Parlamento Europeo e quindi delle possibili ripercussioni sul percorso indicato.

Anche per quanto riguarda le posizioni sindacali sul futuro dell'ERA le rinviemo a un prossimo approfondimento, in quanto anche qui c'è il tempo per fare delle proposte ragionate e condivise, che al momento sono soltanto in fase embrionale.

L'ultimo punto all'ordine del giorno della sezione è stato dedicato alla discussione della bozza di avviso comune tra CER/EIM/ETF per promuovere azioni concrete che aiutino a contrastare l'inquietante fenomeno della violenza contro il personale di bordo. Il fenomeno è dilagante in tutta Europa, tant'è che alcune imprese ferroviarie stanno valutando la possibilità di dotare di armi il personale di bordo. Gli obiettivi del documento sono quelle di dare un quadro di riferimento comune per supportare gli affiliati, nelle negoziazioni a livello locale, ad individuare adeguate misure di sicurezza per il personale esposto ad attacchi violenti da parte di terzi. I lavori della sezione si sono conclusi con l'invito del rappresentante dell'ITF Mac Urata a partecipare al congresso che si terrà a Toronto nel prossimo mese di novembre.

Di Fiore sul Seminario Itf ad Abbazia (Opatija) in Croazia

Lavoro e attività crocieristica in Adriatico

L'Adriatico, nella continua ricerca di nuove destinazioni, è diventato un mare importante per le crociere. I porti più importanti sono Bari, Cattaro, Ragusa, Spalato, Fiume, Zara, Sebenico, Venezia, Trieste. Vi sono poi moltissime destinazioni per piccole navi nelle isole croate.

Per coordinare l'attività dell'Ispettorato della Federazione Internazionale dei lavoratori dei Trasporti, Itf, nell'area, si è tenuta ultimamente ad Opatija (Abbazia) in Croazia, un importante seminario di lavoro che ha visto la partecipazione di alcuni Ispettori italiani (Bruno Nazzari, Serrettiello, assistito da Caberica) e croati (Milko Kronja, Romano Perić, Danilo Prestint, Bojana Manojlović) nonché dal coordinatore crociere per il Sud Europa, Francesco Di Fiore. Per questioni di impegni, non erano presenti i sindacati marittimi di Slovenia e Montenegro. Ma di contro, hanno partecipato i responsabili del sindacato marittimo croato (Sindikata Pomoraca Hrvatske) Segretario Generale, Predrag Brazzoduro, il Presidente Branko Berlau e Vladimir Svulina).

Nella prima giornata, Remo Di Fiore (Fit-Cisl) ha illustrato la situazione delle Crociere alla luce del disastro del Concordia e le iniziative in atto. Il nostro dirigente sindacale ha affrontato il tema dell'organizzazione Itf per le crociere (Cruise Task Force – Protocol for visits etc.) e le regole contrattuali (Miami Guide Lines, Model Agreement).

La Itf, vista la delicatezza del mondo delle crociere ha speciali regole con cui, per esempio, gli ispettori visitano le navi (Protocol) concordate con i più importanti gruppi armatoriali del settore crociere. Non tutti gli ispettori sono abilitati alle vi-

site ma solo alcuni, che sono sottoposti presso l'Itf ad uno specifico training. Tutti debbono aver frequentato e superato i test della scuola dell'Agenzia delle Nazioni Unite per il lavoro (Ilo) di Torino. Vi sono poi in Europa tre coordinatori per le crociere (due in Nord Europa ed uno per il Mediterraneo).

Il seminario si è poi dedicato al dibattito sull'informativa di Di Fiore, riservando molto spazio al coordinamento dell'attività. Per i claims (nel senso di "richiesta di intervento" n.d.r.), l'Ispettore contattato dal marittimo si dovrà raccordare col sindacato firmatario del contratto e questo con il Manager o l'Armatore.

Tutte le grandi navi, da Costa ad MSC, da RCCL a Princess, sono coperte da contratto mentre diversa è la situazione delle piccole navi che operano nelle Isole Dalmate. Per queste è stato attivato un monitoraggio che sarà poi seguito da una serie di azioni congiunte per dare anche a quei

marittimi le condizioni contrattuali Itf.

La parte conclusiva dei lavori è stata dedicata alla Mlc 2006, la Convenzione che regola il lavoro marittimo internazionale, in particolare per chiarire il ruolo dell'Ispettorato ITF e del Port State Control (Coast Guard). Si tratta di verificare quale collaborazione può essere avviata pur nei limiti delle rispettive autonomie.

Mentre con riferimento ai controlli in Italia i rapporti non creano problemi, diversa è la situazione in Croazia, tutta da verificare. Per questo il Sindacato locale organizzerà un seminario ad hoc invitando i nostri Ispettori, la Guardia Costiera croata e possibilmente anche un rappresentante di quella italiana.

Una riflessione comune è stata fatta anche rispetto ai traghetti ed alle piccole navi che operano in Adriatico nell'ottica di avviare, con un lavoro comune, un controllo contrattuale più efficace.



Giovani Fit Cisl

La nuova ondata del nostro sindacalismo

A Firenze presso l'Auditorium dell'Unione Cisl, si è tenuto il Raduno Giovani della Fit Cisl Toscana. L'incontro "Giovani e Sindacato Presente e Futuro" ha riunito i Corsisti che hanno partecipato alla formazione fra il 2009-2012; ed è stato organizzato dai giovani con lo scopo di fare il "punto" sulla partecipazione giovanile alle attività sindacali. Ecco una breve cronaca dell'incontro.

Rossella Bugiani, segretaria Cisl Toscana: fa riferimento alla parola "raduno", un termine giovane rispetto agli usuali "convegno" o "meeting" e mette in evidenza la massiccia presenza di giovani esprimendo positività sui nuovi mezzi di comunicazione usati oggi, auspicando un cambio intergenerazionale necessario ad un sindacato vivo e attuale.

La parola passa al "Team giovani", con Elisa Ulivieri, che presenta il Gruppo Giovani con una panoramica sugli spazi e i ruoli "aperti" nel sindacato, puntando ai mutamenti all'interno del mondo del lavoro, dove sempre di più c'è bisogno di un confronto tra giovani per essere protagonisti nel proprio lavoro. David Lombardi illustra la giornata nei punti salienti, per arrivare alla stesura di un documento "Giovani in vista del prossimo Congresso".

Maria Saglimbeni, responsabile della Formazione per la Fit Toscana, ha descritto i 4 anni di corsi e iniziative sindacali, sia regionali che nazionali, con i Giovani protagonisti a 360°. Il numero dei partecipanti (tra relatori, tutor, allievi, simpatizzanti) si è aggirato intorno alle 750 presenze, una movimentazione enorme, in termini di costi e di gestione per il sindacato. Le slides hanno illustrato il percorso "giovani Fit Toscana", che da "progetto" iniziale, attraverso proposte e iniziative, è diventato una "realtà sindacale", agendo sulla comu-

nicaione, il proselitismo, la formazione, guadagnando sul campo l'esser protagonisti al prossimo Congresso. Proprio perché "I giovani di oggi sono già il domani".

Simone Francioni, artefice del cambiamento comunicativo della Fit Toscana, ha fatto la cronistoria della "comunicazione giovane" della Fit Toscana, che oggi avviene in maniera "molto" diversa dal passato ovvero attraverso il sito internet www.giovanifittoscana.it, creato nel 2009, e il Tg.Fit ideato nel 2010, che poi si è evoluto comunicando la notizia massimo entro 24/48 ore con le News Fit Cisl Toscana. La testimonianza di "giovani-sindacalisti", percorrendo il cammino all'interno dell'Organizzazione, dà concretezza all'incontro così Antonino Rocca del trasporto ferroviario; Paolo Panchetti del t.p.l., Alessandro Mazzoni dei Servizi Ambientali, Romina Malagoli responsabile Donne Ust Lucca.

Il dibattito è stato guidato da Giovanni Poggiali con i temi di riferimento: "Come - cosa - dove - quando - perché" proseguire questa esperienza giovanile. I giovani corsisti intervenuti hanno sottolineato: Il team Giovani Fit deve presidiare i luoghi di lavoro, coinvolgendo e interessando i lavoratori alla partecipazione; istituire nuove convenzioni con gli Enti Locali e con strutture di vario genere, più adatti ai bisogni giovanili; incentivare la comunicazione "diretta" per rafforzare la conoscenza del binomio diritto contrattuale e diritto sindacale; favorire, al congresso, l'adeguato cambiamento generazionale e culturale cambiando "un certo modo" di far sindacato.

Al Raduno era presente Massimo Malvisi del Coordinamento Fit Nazionale Trasporto Ferroviario, il quale è rimasto entu-

siasta nel trovare al tavolo della presidenza tutti giovani. Ha raccontato il suo percorso sindacale, da metalmeccanico Cisl a r.s.u. Fit nelle ferrovie, poi Segretario Regionale, fino alla chiamata al Nazionale. Malvisi sottolinea la necessità di avere comportamenti corretti, di essere sempre se stessi, criticando chi, omologandosi alla massa, preferisce lamentarsi di fronte ai rinnovi contrattuali, senza mai avanzare né proposte né soluzioni. Afferma che una buona formazione è utile nei confronti con gli altri, anche se ciò comporta dei sacrifici; si mostra deciso nell'affermare che l'autorevolezza si ottiene sul campo, partecipando personalmente e non delegando; "non tenere le mani in tasca, ma attivarsi per essere sempre propositivi".

Conclude Stefano Boni, Segretario Generale della Fit Toscana, ringraziando i giovani per tutto ciò che hanno fatto e che continueranno senz'altro a fare. Boni li invita ad andare avanti sulla strada intrapresa, li incita alla partecipazione attiva e soprattutto a vigilare per essere pronti ad intervenire in difesa del posto di lavoro, perché nulla è garantito per sempre. Il Sindacato non è un soggetto astratto ma è composto da persone, che tutte insieme, lottano contro i "poteri forti" che vogliono togliere, di volta in volta, un pezzettino di lavoro e di diritti. Sicuramente il momento politico, sociale, economico che stiamo vivendo è ad una svolta e, dopo 20 anni di modelli arrivisti e qualunquisti, dobbiamo essere protagonisti e pronti a cambiare, affermando i valori della Cisl.

Un "grazie" ad Andrea Paoloni e Rossella Coveri per aver curato l'accoglienza, mentre Lorenzo Bertini ha verbalizzato tutto l'incontro.

+ crescita + competitività + coesione sociale

Rendere sana, equilibrata, efficace e socialmente giusta la competitività del Sistema- Italia è l'obiettivo su cui possono lealmente convergere gli sforzi di tutte le parti istituzionali, imprenditoriali e sindacali di "buona volontà". E quello che nella "cultura Cisl" abbiamo sempre chiesto e definito con lo slogan "Patto sociale per l'Italia"

Su questi temi l'amico Pietro Merli Brandini (Isril) ha scritto un saggio da cui riportiamo alcuni punti chiave, finalizzati al superamento delle maggiori divergenze che ci penalizzano rispetto all'Europa ed allo spazio globale.

Ridurre le divergenze del sistema Italia rispetto ai due spazi economici nei quali operiamo esige una cultura adeguata più orientata a capire lo spazio esterno di quanto riusciamo a fare. Non è un caso che Monti brilli sulla scena internazionale. I suoi saperi in materia lo rendono interlocutore privilegiato, da Obama alla Merkel e al

dibattito politico quotidiano, possiamo cogliere la misura della divergenza di cui siamo responsabili.

Dobbiamo capire perché siamo caduti in questa situazione. Dobbiamo reinterpretare il cammino percorso nell'integrazione del paese con l'Occidente, impostata e realizzata dalla strategia di lungo periodo avviata da De Gasperi - Einaudi. In secondo luogo dobbiamo enucleare gli sforzi da compiere per ridurre le nostre divergenze con la UE e l'area globale.

L'indicatore sistemico per la misura delle divergenze può essere fornito dalla caduta della produttività. Si stima che negli ultimi tre lustri abbiamo perso circa 10 punti rispetto ai nostri vicini Francia e Germania. Ciò significa perdita di 10 punti di PIL. Gli obblighi assunti con l'UE sono pareggio di bilancio a fine 2013 (sotto norma costituzionale), debito sul PIL, dal 123% al 60% in venti anni.

Il rigore è rafforzato dal Trattato sul Fiscal Compact e dalla vigilanza con lo strumento della Unione Bancaria. Ma il rigore non genera crescita, ma recessione.

La divergenza dallo spazio globale pensiamo sia costituito solo dai salari più bassi dei Paesi emergenti. E' molto di più. La dinamica della loro produttività e competitività è molto elevata. Hanno assimilato molto rapidamente le tecniche organizzative e il trattamento delle informazioni dell'Occidente. Spesso i loro mercati sono poco regolati, come anche i mercati del lavoro e fragile è il sistema di relazioni industriali. L'unica risposta, in parte realizzata dalle nostre imprese, è quella della loro internazionalizzazione. Soluzione possibile per le grandi aziende, impossibile per le imprese minori o polverizzate.

Qualche cosa si può continuare a fare estendendo la internazio-

nalizzazione. Ma ciò esige una politica efficace di fusione e concentrazione delle medie imprese e medio piccole imprese, sia per filiera che per distretto territoriale.

Siamo di fronte a compiti molto ardui. Comunque l'indicatore migliore sulla situazione è quello del margine attivo della bilancia commerciale. Per ora modesto ma esistente, grazie alla parte competitiva della nostra industria manifatturiera e ai profitti dei nostri investimenti all'estero.



Più Europa politica, democratica e sociale

Per la UE, la soluzione di fondo, è l'Europa Politica. Qualche cosa di molto prossimo alla situazione istituzionale degli USA. Per arrivarci gli stati membri della UE potranno utilizzarlo a) se lo vogliono, b) se sono disposti a cedere la parte di sovranità nazionale necessaria allo scopo.

In tale contesto l'Unione Europea ha i suoi bravi compiti in classe da realizzare. Se non può adottare gli Euro Bond può operare nei limiti dei Project Bond. Si potrebbe, cioè, riattivare una soluzione tipo ceca mirata alla realizzazione di obiettivi comuni. Ad esempio, la valorizzazione delle foreste europee (includendovi quelle italiane del tutto trascurate) a fini energetici ed ambientale. Con filiere di attività guidate da risorse imprenditoriali sperimentate, nel contesto di una programmazione europea.

Nella situazione attuale inoltre potremo attenderci qualcosa dal E.S.M. (Meccanismo Europeo di Stabilità) divenuto operativo ultimamente. Potrà servire ad interventi di salvataggio di varia natura nei limiti dei 200 miliardi che saranno resi disponibili a breve termine.

Sul debito sovrano rimane da chiarire, come e perché rispetto a tutte le esperienze storiche, i diritti dei creditori abbiano assunto un valore assoluto nella valutazione dei mercati.

Nella esperienza storica i debiti sono evaporati con il ricorso alla svalutazione o sono stati ridotti o annullati da decisioni dei paesi creditori. Il valore assoluto del credito parte dal presupposto che il creditore non sia soggetto a rischi e che il rischio riguardi solo il debitore per insolvenza.

L'ingegneria finanziaria ha perso ogni creatività. Alla fertilità dei suoi errori, non fa riscontro la capacità di porvi rimedio. Ne consegue che le economie del pianeta sono bloccate. La UE, ad ogni livello, non sembra in grado di salvarsi con l'Euro, né di salvarsi senza di esso.

In definitiva le nostre divergenze dai paesi del Nord Europa devono essere affrontate. In difetto, il nostro declino può diventare irreversibile.

Dobbiamo porre rimedio ai limiti della nostra regolazione economico-sociale. La Banca Mondiale (Doing business) ed il rating dell' "Economist Intelligence Unit", e quelle di altre agenzie internazionali, richiamano l'entità delle divergenze che emergono tra noi e gli altri.

Dobbiamo porci il problema della ripartizione del lavoro. Keynes e Leontieff, a loro tempo, sostennero che la crescita della produttività avrebbe consentito un dimezzamento degli orari di lavoro. I paesi del Nord Europa hanno esteso il part-time fino al 30% dei lavoratori (Olanda), in Germania dagli inizi del 2000 si è annunciata la strategia "Zukunft in Arbeit" (il Futuro nel lavoro) e del "Kurzarbeit" (lavoro corto) che si realizza gradualmente con la riduzione degli orari di lavoro seguendo sia il ciclo economico che la dinamica della produttività.

Non ultimo – conclude Merli Brandini - il problema di trovare le risorse, un miliardo di euro l'anno, per finanziare non già i malfamati e condannabili lavori socialmente utili, ma usando la formula più adeguata di lavori "economicamente" utili che implicano una gestione seria del personale da valorizzare ed utilizzare a vantaggio della collettività. A conti fatti, con circa 7 euro orarie e 5 ore di lavoro giornaliero, si potrebbe ottenere l'impiego di 150.000 lavoratori per 180 giornate generando un reddito annuo pro-capite di circa 6.000 euro. A beneficio soprattutto di giovani, donne e uomini che vivono a carico dei loro genitori. Ma tutto ciò dipende anzitutto dal disporre del miliardo annuo e, in secondo luogo, di una gestione accurata seria e responsabile. Infine occorre riapprofondire l'opportunità di stabilire salari minimi orari, differenziati per settore e territorio, da valere per tutte le attività economiche. La sanzione dovrebbe riguardare reati penali.



Il dossier-trasporti dopo un anno di “Governo Tecnico”

Intervista all' On. Michele Meta, Capogruppo del Pd nella IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Sembra incredibile ma è quasi passato un anno da quando il Governo “tecnico” del Prof. Mario Monti si è insediato in un contesto storico-politico molto particolare.

A noi interessa valutare gli effetti concreti della sua azione di governo nell' immediato e anche a lunga scadenza in un settore vitale come quello dei trasporti dove

è in gioco oltre che il futuro dell'economia e del sistema Italia, la sopravvivenza di milioni di lavoratori (ferrovieri, autotrasportatori, marittimi, portuali, gente dell' aria ecc.).

Per proseguire nella messa a fuoco, dai molteplici punti di vista, di questi temi ci avvaliamo, questa volta, di quell' osservatorio privilegiato che è la Camera dei

Deputati, per capire meglio cosa si nasconde dietro la facile ma a volte fuorviante politica degli annunci.

E' la volta dunque dell' On. Michele Meta, autorevole e ascoltato parlamentare, nonché Capogruppo del Pd – della IX Commissione Trasporti della Camera.

D. Tra poco, a novembre il Governo Monti avrà compiuto il suo primo anno di vita. Come giudica i primi risultati del ministro ex banchiere Corrado Passera ai trasporti?

R. Dal ministro Passera abbiamo avuto segnali incoraggianti per l' intero settore dei trasporti che per il Governo è tornato ad essere finalmente centrale dopo anni di sbando. Si torna a parlare, come proponiamo da anni nel pd, di integrazione e di riequilibrio modale dei trasporti su gomma e ferro (evidenziato anche dal ministro Clini) che nel nostro Paese vengono offerti in maniera alquanto disordinata. Abbiamo chiesto al ministro di fare passi in avanti mettendo al centro delle politiche governative il trasporto pubblico locale che rischia di essere gravemente azzoppato per effetto dei tagli del precedente Governo.

Appreziamo in questo senso che una delle prime misure del Governo appena insediato sia stato il recupero di parte dei fondi sottratti alle Regioni per il TPL, anche se serve più coraggio per investire nel rinnovo del materiale rotabile, che per il Paese significa anche lavoro per le aziende ferroviarie.

Registriamo, inoltre, un ulteriore passo in avanti con le indicazioni della Legge di stabilità.

Con la nascita del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, che conterà su risorse pari a 1,6 miliardi di euro, anche se non ancora sufficienti, nei prossimi due anni, viene definita una sorta di spesa standard per il diritto alla mobilità dei cittadini, al pari di quelli costituzionali alla sanità e all' istruzione.

Non mi stancherò mai di ripetere che si tratta di mettere in campo un meccanismo virtuoso che offra ai pendolari treni sicuri, efficienti e più moderni per farli viaggiare in condizioni dignitose.

Le regole europee non possono valere solo per l' alta velocità. Nel trasporto per i pendolari siamo diventati la cenerentola d' Europa. Si possono coniugare crescita e sviluppo sostenibile solo se si sostengono politiche industriali in favore dell' industria ferroviaria, della cantieristica navale e dell' aeronautica per sollevare dalla crisi e dall' incertezza aziende storiche come Ansaldo Breda o Fincantieri e per scongiurare la chiusura della Iribus che è rimasta l' ultima realtà italiana che produce autobus. Il comparto dei trasporti è decisivo per l' intera economia italiana.

Urgono strategie e politiche industriali che rilancino la rete di aziende italiane produttrici di materiale rotabile, ad alta innova-



zione tecnologica.

Rilanciare il settore vuol dire affrontare insieme i temi del lavoro, del diritto alla mobilità e della competitività del Paese.

Il Pd, quando sarà al Governo del Paese, dimostrerà coerenza con ciò che abbiamo iniziato a fare quando si è trattato di rivestire responsabilità istituzionali di governo, poi saccheggiate dalla destra.

Ripartiremo da lì con coraggio e con l' ambizione di mettere al centro le questioni dei trasporti.

D. Dopo un lungo travaglio è stata finalmente istituita la nuova Authority per i trasporti, con compiti molto ampi in tutti i settori assicurando terzietà e indipendenza rispetto agli interessi in campo. I nomi dei prescelti iniziali (Mario Sebastiani, Pasquale De Lise e Barbara Marinali) erano indubbiamente di peso. Tuttavia, in Parlamento non si è registrato il necessario consenso dei 2/3. Ora si profila una nuova "troika" composta da Mario Valducci, Vito Riggio e Rita Lorenzetti. Intanto, non è stata neanche individuata una sede idonea per svolgere una attività così impegnativa (dalle tariffe alle liberalizzazioni). Come valuta?

R. Non posso nascondere la soddisfazione per aver contribuito, come Pd, alla nascita di un' Autorità di regolazione terza nel settore dei Trasporti, tanto attesa e prevista sedici anni fa almeno con la legge sulle autorità per i servizi pubblici.

In questi anni nel nostro Paese ci sono stati diversi interventi di apertura al mercato del settore ferroviario, merci prima e passeggeri poi, e di quello marittimo.

Si è trattato di iniziative spesso scoordinate e che hanno fatto rilevare la mancanza di un controllore nei processi di liberalizzazione.

L' Autorità indipendente per i trasporti dovrà garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture e alle reti ferroviarie, aeroportuali e portuali e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti; dovrà definire criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni e dei pedaggi, degli oneri di servizio pubblico e delle eventuali sovvenzioni pubbliche concesse; dovrà stabilire requisiti "minimi" di qualità dei servizi di trasporto sui quali gravano oneri di servizio pubblico o che beneficiano di sovvenzioni.

Si tratta di sfide importanti per il settore dei trasporti.

Per quanto riguarda l' operatività dell' Authority siamo in presenza di uno stallo sulle nomine.

Abbiamo sollevato dubbi di merito su uno dei componenti della terna indicata dal Governo per motivazioni esclusivamente di curricula, esperienza e competenza, così come prevede la legge.

E' noto che la nomina dei commissari debba avvenire con la maggioranza qualificata delle commissioni parlamentari competenti e tutto si è arenato, per quanto ci riguarda, su uno dei nomi proposti.

Attendiamo fiduciosi che il Governo sciolga quanto prima le riserve e proponga una nuova terna che valuteremo, come abbiamo fatto nelle scorse settimane, con audizioni in Parlamento e sulla base dei curricula.

D. E' stato da non molto tempo firmato il rinnovo del contratto per le attività ferroviarie del Gruppo F.S. Scaduto da oltre 5 anni.

I giornali hanno sintetizzato e forse banalizzato parlando di un aumento economico medio a regime di 160 euro lordi a fronte di una settimana lavorativa che sale da 36 a 38 ore di lavoro.

Alberto Brandani, presidente di Federtrasporto ha dato un giudizio positivo. Altrettanto ha fatto Mauro Moretti, a.d. delle Ferrovie Italiane perché interessato sui versanti della flessibilità e della efficienza. Lei, anche come rappresentante di un importante partito di maggioranza, come valuta?

R. *Complessivamente ritengo che il rinnovo del contratto fs sia stata una novità attesa dai lavoratori e che ha trovato il sostegno delle principali organizzazioni sindacali.*

Non entro nel merito della vertenza ma sono certo che, con il sostegno delle lavoratrici e dei lavoratori del Gruppo FS, si possano ottenere ancora importanti successi per il trasporto ferroviario nazionale nonostante, negli ultimi anni, sia calata l' attenzione da parte delle politiche governative.

D. Un giudizio sui primi mesi di attività della nuova ntv di Montezemolo nel traffico ad Alta Velocità. Al di là della evidente rivalità con le Ferrovie Italiane ritiene che in Italia ci sia spazio per due vettori nella A.V.?

R. *Sono convinto che un processo di liberalizzazione nel settore del trasporto ferroviario faccia bene al sistema e soprattutto ai viaggiatori che stanno riscontrando i primi benefici grazie ad una concorrenza sulle tariffe.*

Non sottovaluto, d' altro canto, la debolezza di un sistema che a livello infrastrutturale risente di investimenti che sono stati in questi anni esclusivamente alla "polpa" del trasporto su ferro, ovvero all'Alta Velocità, tralasciando il diritto alla mobilità di milioni di pendolari che utilizzano le linee regionali.

Come sappiamo, si tratta di competenze affidate alle regioni e ritengo interessante, laddove se ne dia seguito, l' interesse di competitori privati ad effettuare il servizio anche su queste linee.

D. Alitalia. Sono note le vicende del "salvataggio" dei "patrioti coraggiosi". In seguito è scaturita la gestione Colaninno-Sabelli. Ora, dopo il ritiro di quest' ultimo, è subentrato il nuovo a.d. Andrea Ragnetti. Come giudica i primi risultati della nuova gestione? Alitalia ha trovato l' uomo giusto? In ogni caso, il "male oscuro" del trasporto aereo è anche "europeo"?

R. *L'intero settore del trasporto aereo ha risentito pesantemente dell' operazione di privatizzazione di Alitalia voluta in quei termini dall' allora premier Berlusconi, grazie al quale una grande compagnia internazionale è stata declassata a vettore regionale.*

Non dimentichiamo i costi di quella privatizzazione: migliaia di lavoratori in esubero e ancora oggi senza risposte per il loro futuro, oltre tre miliardi di debiti scaricati con la Bad Company sulle

spalle dei contribuenti, una deroga della normativa antitrust sulla tratta Roma-Milano, una delle più redditizie d' Europa, che è finita sotto la lente dell' Authority.

Non è esagerato affermare che con quella privatizzazione, e senza un solido rapporto con un vettore importante a livello internazionale, Alitalia ha avuto una maggiore difficoltà a ripartire.

Oggi ci troviamo al punto di partenza, i vertici della Compagnia ci dicono che è sempre più difficile il pareggio di bilancio nel 2013, si prevedono nuovi esuberi.

Tutto questo avviene in un contesto di forte crisi del settore aereo in tutto il mondo se pensiamo che anche Air France e Lufthansa prevedono migliaia di licenziamenti. Ecco perché ritengo che parlare oggi di una fusione con Air France, sia alquanto tardivo e piuttosto fuori luogo visto che il tempo è abbondantemente scaduto ed una simile scelta andava fatta quando invece al Governo si millantava la presunta "italianità" della Compagnia di bandiera, da difendere a tutti i costi. Poi abbiamo visto come è andata a finire.

D. Il ministro Passera ha predisposto con la collaborazione dell'Enac di Vito Riggio e della società di consulenza Kpmg il piano

degli aeroporti del futuro. La filosofia è quella della razionalizzazione puntando sugli aeroporti maggiori a scapito degli scali minori antieconomici. Condivide l' impostazione?

R. Ritengo che si debba innanzitutto ripartire dal Piano Nazionale degli Aeroporti, annunciato nelle scorse settimane dal Governo ed ancora fermo al palo.

E' evidente che la commistione di interessi localistici, quella sorta di federalismo aeroportuale promosso in questi anni soprattutto al Nord, abbia danneggiato in primo luogo scali come Malpensa, rendendo frammentata e a macchia di leopardo, insostenibile per le casse pubbliche, la nascita di un aeroporto in ogni Provincia.

Il Governo ha annunciato inoltre un ddl costituzionale di riforma del Titolo V che attribuisce nuovamente le competenze sugli aeroporti allo Stato centrale.

Sono convinto da tempo che questa sia una soluzione. L' unica ragionevole, che consenta di togliere le competenze alle regioni sugli aeroporti.

Ciò vale per porti ed aeroporti visto che in questi anni, come dimostra la presenza di un aeroporto ogni 50 km al Nord, nessun ente locale si è fatto mancare uno scalo sotto casa.



Frank Andiver

Ma la vita trionferà ancora!

Il Basso impero è purtroppo alle porte (se non già oltre la soglia di casa nostra). Ormai lo sfasciume copre l'intero arco dei partiti. Il cerchio magico dei Lusi e dei Belsito si chiude (magicamente?) con "Er Batman" Fiorito e col mercato dei voti gestito dalla Ndrangheta. Ma non è questo che deve assorbire la nostra attenzione. Fuori il porcile, pur tra mille insidie, c'è una vita che continua.



La crisi ha eroso ancora di più le opportunità, con il tasso di occupazione sceso tra aprile e giugno a un minimo del 16,9 per cento per le giovani tra i 15 e i 29 anni, vale a dire che meno di due su dieci ha un posto. Una quota così bassa non si registrava dal 2004. La conferma delle difficoltà per le under 30 meridionali emerge dagli ultimi dati trimestrali dell'Istat.

La nuova pensione? Più avara e più lontana. Lavoratori d'Italia preparatevi: il vitalizio sarà più basso, in media del 3 per cento. E per avere la pensione si dovrà lavorare almeno tre mesi in più. Ecco le novità che scatteranno il primo gennaio 2013 sul fronte previdenziale. La causa è il meccanismo che adegua alle aspettative di vita i coefficienti di trasformazione in rendita e i requisiti di età. Le simulazioni sono state realizzate dalla società di consulenza Progetica.

Sulla Stampa, il quotidiano di Torino, Francesco Grignetti parla dell'inefficienza della giustizia in Italia e spiega come i 1.210 giorni necessari in media per risolvere una controversia commerciale siano una delle cause principali dei mancati investimenti nel nostro Paese. In Irlanda, per esempio, ne bastano la metà. Le perdite attribuibili ai difetti della giustizia avrebbero inoltre un costo sociale altissimo: 18 miliardi di euro all'anno, un punto di Pil.

Sulla Stampa, il quotidiano di Torino, Francesco Grignetti parla dell'inefficienza della giustizia in Italia e spiega come i 1.210 giorni necessari in media per risolvere una controversia commerciale siano una delle cause principali dei mancati investimenti nel nostro Paese. In Irlanda, per esempio, ne bastano la metà. Le perdite attribuibili ai difetti della giustizia avrebbero inoltre un costo sociale altissimo: 18 miliardi di euro all'anno, un punto di Pil.

La campanella è suonata per tutti e anche quest'anno si torna sui banchi e nelle

aule, dagli asili alle università. Ma quanto costa l'istruzione dei propri figli ai genitori italiani? Dalla tenera età fino ai 25 anni, l'investimento, in media, supera i 44 mila euro per ogni pargolo. Cifra che, ovviamente, bisogna raddoppiare o triplicare per le famiglie più numerose. Pagare l'istruzione di due o tre figli, insomma, può costare quanto un monolocale in centro a Milano.

Uno dei giornali più influenti del mondo lo è di sicuro. Stiamo parlando del New York Times. Che in merito al futuro della carta stampata ha le idee assai chiare. Nel 2012, a fine settembre, gli abbonamenti digitali sono 509 mila (+80 per cento rispetto allo scorso anno). La diffusione cartacea è scesa a 800 mila copie (flessione di circa il 4,5 per cento rispetto a settembre 2011). C'è bisogno di un'interpretazione?

2,08 minuti la durata media delle chiamate da cellulare. È crollata negli ultimi 6 anni. Se nel 2006 una telefonata durava 3,03 minuti, oggi non va oltre i 2,08. La causa? L'arrivo dell'iPhone (2007) e di tutti gli smartphone sempre connessi al web. Facebook, Twitter, WhatsApp e iMessage sarebbero, quindi, i colpevoli del calo di conversazione globale.

Over 50 con una sfilza di legislature alle spalle e 5 mila euro netti di stipendio base. L'identikit di un onorevole standard parla chiaro: in Italia chi trova uno scranno trova un tesoro. E una volta appesa la politica al chiodo l'onorevolino si porta a casa un vitalizio che oscilla intorno ai 2.400 euro mensili

Mentre gli impianti dell'Ilva di Taranto si stanno spegnendo, la famiglia Riva, scrive Il Mondo, immette 3,6 milioni di franchi svizzeri (3 milioni di euro) in Utia, società lussemburghese che detiene il 39,9 per cento di Riva Fire, holding che a sua volta controlla l'acciaieria pugliese.

Femminicidio, 98 vittime nel 2012. I numeri arrivano da Telefono Rosa. Lo scorso maggio, quando le donne scesero in piazza Montecitorio per denunciare il dramma della violenza, erano 55 quelle che erano state uccise per lo più per mano di partner, mariti e padri possessivi. Chiedevano quale sarebbe stata la prossima vittima: da allora, ben altre 43 hanno perso la vita.

Nel Mezzogiorno, la probabilità di lavorare per le ragazze è ridotta al lumicino.

Geivù

Costo del lavoro

Cuneo fiscale, un imputato quasi innocente

Fra i costi dell'impresa in Italia, quello del lavoro è il più importante? o almeno, tra i più rilevanti? A rispondere "no" con convinzione potrebbero bastare i lavoratori e i sindacati. Ma vuoi mettere se lo dice un professore, a conclusione di un'accurata analisi scientifica?! La parola dunque a Luca Ricolfi, ordinario di Psicometria all'università di Torino, autore di testi di statistica sociologica ed editorialista de "La Stampa" che spiega: In tutte le economie avanzate il costo di un prodotto dipende molto di più dagli altri input (energia, acquisto di semilavorati, servizi) che non dal costo del lavoro. E in nessun Paese esso supera il 50% del costo degli altri input. In Italia è ancora più basso: meno del 30% contro il 40% della Spagna, il 43% della Germania, il 45% della Francia. Ma allora perché il costo del lavoro è così cruciale? La ragione – dice Ricolfi – è che in Italia è basso il valore aggiunto, ossia il valore aggiunto, ossia il valore che viene prodotto a partire dagli input. In Italia a un input di 100 euro corrisponde un valore aggiunto di soli 42, contro i 54 della Spagna, i 57 della Francia, i 60 della Germania, gli 80 della Norvegia. Essendo basso il valore aggiunto, ovvero la torta da spartire, la quota che va al lavoro diventa critica: se è grande, saltano i conti delle imprese.

È dunque questo che succede in Italia? Le

imprese non hanno margini sufficienti perché la quota di valore aggiunto che va al lavoro è troppo grande? La risposta di Ricolfi è di nuovo "no". I lavoratori dipendenti hanno un busta paga, in media, di circa 1900 euro al mese. Il loro potere di acquisto è basso non solo rispetto a quello di Paesi ricchi, come Norvegia, Svizzera e gli Stati Uniti, ma anche rispetto ai Paesi con cui di solito ci parliamo: Spagna, Francia, Germania, Regno Unito. Se un lavoratore italiano andasse in Francia i 1900 euro diventerebbero 2200, in Germania 2600, nel Regno Unito 2900.

Chi si frega il valore aggiunto?

Ma allora chi si appropria del valore aggiunto? Se le imprese hanno margini risicati e i lavoratori hanno buste paga misere, chi è che ci guadagna? La risposta che comunemente si dà anche da parte nostra a tale domanda, chiama sul banco degli imputati il "cuneo fiscale" e cioè la quota prelevata forzatamente e "alla fonte" cioè dell'impresa in qualità di sostituto d'imposta sui salari e stipendi, se ne va in fiscalità e contributi. Ma è qui la novità dello studio del prof. Ricolfi. È vero che l'incidenza del "cuneo" in Italia è tra le più pesanti al mondo. Ma quand'anche, per miracolo, il cuneo fosse abolito, non solo in Italia ma in tutti i paesi e le retribu-

zioni nette del lavoro divenissero pari a quelle lorde, le posizioni relative non cambierebbero granché. I nostri divari negativi rispetto agli altri rimarrebbero.

La verità – conclude Ricolfi – è che in Italia il costo del lavoro è basso comunque lo si calcoli, al netto o al lordo del cuneo fiscale. E poi con gli elevati costi degli input e la bassa produttività che caratterizza il sistema, le imprese non possono reggere nemmeno un costo del lavoro così basso. Il cuneo aggrava certamente il problema, ma non è il nodo fondamentale. Il punto dolente del fare impresa in Italia resta il basso valore aggiunto: ossia quanto poco siamo in grado di produrre, rispetto agli input che immettiamo nel processo produttivo. Non c'è riforma o rimodulazione del cuneo fiscale che possa risolvere questo problema.

Bene. Cioè male. Vuol dire che siamo a livello zero quanto a soluzioni del problema. E dunque tocca non solo ai cattedratici (non parliamo della politica, finché continuerà a dormire da piedi, occupandosi delle strette incombenze della riproduzione perpetua del suo potere). Ma tocca innanzitutto alla capacità di produzione di cultura (e di azione conseguente) dei creatori di valore aggiunto: imprenditori e lavoratori organizzati.

Il crollo della produttività in Italia rispetto all'Ue

Pil a prezzi costanti per ora lavorata; var. % medie annue

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Area Euro	2.2	1.4	-0.2	-1.2	2.1	1.2
Francia	3	0	-1.1	-0.5	1.4	1.3
Germania	3.5	1.7	0	-2.6	2	1.4
Piigs						
Portogallo	0.6	4.1	-1.1	1.1	2.8	1.6
Irlanda	1.4	2.2	0	5.4	3.6	2.5
Italia	0.3	0.3	-0.6	-2.2	2.2	0.3
Grecia	5.1	2.9	-1.4	-0.5	-2.9	-0.5
Spagna	0.7	1.4	0.7	2.4	2	1.3

Il drago che sbarra la vista dell'orizzonte

Dov'è il cuore profondo del malessere del nostro tempo? Non basta rispondere alla domanda indicando e descrivendo minuziosamente, e perfino acutamente, le mille e mille sfaccettature del prisma che chiamiamo "crisi". Né è sufficiente farlo emergere, come facciamo in questo numero de "La Voce", care amiche ed amici, attraverso la pur potente rappresentazione datacene a metà 800, da una grance artista orientale.

Certamente tutto questo aiuta e conforta. Conoscere e guardare negli occhi "il Drago" che minaccia ancora una volta l'umanità delle generazioni contemporanee, serve a combattere e a superare la paura di non potercela fare più, questa volta, a saltare il baratro ... E allora tanto varrebbe aspettare il fantomatico 12.12.12 delle pseudo-profezie degli incolpevoli sacerdoti Maja, ridotti a pupazzi dei cialtroni che spaventano le anime (e i cervelli) deboli delle società (cosiddette) moderne!

Il punto profondo e oscuro da toccare e scavare, tutti e ciascuno di noi, 7 miliardi di viventi oggi, per ritrovare il filo ed il senso della storia umana, sta nel costruire un nuovo, inedito modo di stare insieme, nelle nostre comunità e nell'intera collettività globale. Un modo e un mondo di cui ognuno possa essere orgoglioso, sia di appartenervi che di contribuire a sviluppare. Ma se questo è l'orizzonte del nostro cammino, qual è la via e quali i primi passi da muovere?

L'esperienza dell'uomo-viandante, che è tale, e cioè migrante, fin dal tempo in cui l'antenato homo erectus si lasciò alle spalle, con la sua donna e la prole, la culla primigenia dell'Africa Orientale in cui sembra che la nostra specie abbia avuto origine, questa esperienza inserita nel nostro dna arcaico, ci suggerisce di muoverci col bagaglio più ristretto e leggero possibile, limitato all'essenziale e all'indispensabile. Cosa significa? Cosa dobbiamo lasciare senza rimpianti per intraprendere un nuovo esodo da un contesto che non ci piace più? Che ci è diventato insufficiente? Che ci soffoca?

Il fardello dell'Uomo Bianco

La risposta a tali domande tocca ancora una volta, come da tre-quattro secoli a questa parte, all'Uomo Bianco e cioè a noi vecchi europei, più i nord-americani, più i giapponesi, cioè a ciò che ancora dieci anni fa chiamavamo orgogliosamente "Primo Mondo". Sarebbe infatti ingiusto e ingeneroso chiederla agli ultimi arrivati all'illusorio Bengodi della ricchezza e dell'abbondanza: cinesi o

sud orientali in genere, sud-americani o sud-africani del cosiddetto "Gruppo Brics". Tanto meno possiamo chiedere la risposta che occorre agli africani, dal Nord in giù, del Continente Nero, che alla mensa dell'abbondanza non sono ancora arrivati (se mai ci arriveranno). No. Non possiamo pretendere dai tardi epigoni-imitatori delle nostre antiche civiltà industriali e dei consumi di massa, di rinunciare ai "beni" che (sempre meno) qualificano il nostro decrepito "stardard of life": un'auto a quattro posti o un SUV su cui girare da soli in città, quantità di cibo esorbitanti di cui la metà finirà in pattumiera, smartphone per ogni infante sui 7-8 anni, cataste di vestiti e accessori comprati a vil prezzo sulle bancarelle (per un pugno di centesimi o a prezzo d'affezione se ci si applica su una "griffe" prestigiosa, tanto a confezionarli sono le sottoproletarie del Quarto mondo) ... E via via elencando i fasti e i nefasti della nostra ridicola "Civiltà dei Rifiuti". Quale volta, cari lettori, il vostro cronista si chiede cosa mai penseranno di noi gli archeologi tra 3mila anni. Quelli di oggi, quando vanno a scavare in Medio Oriente o nelle pianure ucraine o in Guatemala, rinvergono i resti di civiltà che avevano il culto dell'eternità e del sacro (degli dei, come antenati che seppellivano amorevolmente mettendo accanto alle loro spoglie cibo e fiori per il viaggio) che erigevano mura megalitiche che noi non sapremo come tirare su, o manufatti e oggetti creati da artigiani che, viceversa, non sapevano di essere artisti astrattisti, vanamente imitati ai giorni nostri. Ma di noi cosa rimarrà? Depositi di materiali radioattivi abbandonati nel Sahara, continenti di plastiche affondati negli abissi oceanici, fusti di liquami tossici sepolti dalla camorra nelle terre della Campania Felix, come chiamavano, ancora 2mila anni fa, quella disgraziata e infamata (e amata) regione del Meridione e poi ferraglia di macchine e lattine di coca cola, macerie sfarinate di case terremotate, mal costruite o di viadotti mai allacciata ad alcuna strada...

Ma torniamo ai nostri sogni e alle nostre speranze, amiche ed amici. Un nuovo modo di stare insieme nelle nostre società, di cui possiamo andare orgogliosi. Non il pauperismo di chi predica la decrescita. Non il ritorno a miserie e malattie e fatiche inumane di un mondo che, ancora cent'anni fa, non aveva conquistato i livelli scientifici, tecnologici, meccanici, biochimici, raggiunti adesso. Niente di ciò che l'uomo ha continuato a creare, dopo il "Settimo Giorno", è infatti maledetto in sé e per sé. Lo è invece il suo uso perverso, sfruttatore, stupratore a fini di "solo" lucro (perché anche il profitto non è peccato in sé). E oggi invece a questo siamo! Al punto che il cancro divora se stesso e l'eco-

nomia reale, produttrice di cose, via via sempre più inutili e superflue, quando non dannose, viene cannibalizzata dalla finanza virtuale, dalla carta straccia che finirà (finirebbe) bruciata in un falò se non riusciremo, tra donne e uomini di buona volontà, a bloccare la metastasi con l'unica arma (ma potente) disponibile: la sobrietà, l'essenzialità sostanziale.

Un concetto professoral-montiano?

Come dite amici? Ho usato un concetto "professoral-montiano"? Sto predicando la sobrietà mentre bevo champagne alla faccia di chi non può ubriacarsi neppure a Tavernello? Forse. Ecco perché ho messo avanti le mani dell'autocritica preventiva, a nome e per conto non solo personale, ma dell'"Uomo Bianco", del cui fardello, da portare sul groppone a redenzione dell'intera umanità, il cantore dell'Imperio Vittoriano, Rudyard Kipling, scriveva, con qualche vena di sottile razzismo, nella seconda metà dell'800 britannico. Dunque: sobrietà volontaria, sobrietà come scelta e conquista di un bene superiore che (ahinoi) siamo in grado di apprezzare solo dopo l'abbuffata o magari, vomitata. Purtroppo. Ma niente prediche al cinese che "smazza" 16 ore al giorno in uno scantinato, inseguendo la conquista del suo piatto di carne di cane alla domenica (o altro giorno comandato, secondo la religione del capital-comunismo).

Un "vasto programma" per il futuro post-moderno dei miserabili del pianeta, lasciando paternalisticamente (e saggiamente da parte nostra) che percorrano la strada che noi abbiamo aperto prima di loro? Che vadano a sbattere pure loro, assieme a noi, con l'esaurimento delle fonti di energia, con l'inquinamento globale, con la desertificazione, avvelenamento e sterilizzazione delle terre e del mare, così impareranno anche a loro spese ciò che noi solo adesso cominciamo a intravedere di poter imparare.

Non è così. Almeno nelle intenzioni del vostro affezionato cronista. Vogliamo e dobbiamo dire invece che con le residue

energie di cultura e di esperienza storica che noi dell'ex-Primo Mondo abbiamo, dobbiamo sentire il dovere etico e politico, collettivo e individuale, di porre le prime pietre di una nuova società che faccia un passo oltre la civiltà della produzione dei beni materiali, senza rinnegarla ma facendo di essa le fondamenta materiali per edificarvi sopra la nuova civiltà della produzione dei servizi a valore aggiunto ancora maggiore rispetto a quello con cui, lavoratori e produttori assieme, hanno arricchito e moltiplicato i doni della Natura, non solo i frutti ma anche i minerali, gli idrocarburi e le tante risorse che giacevano (e ancora giacciono da milioni di anni) inutilizzate nelle viscere del Pianeta.

Diciamola in sindacalese

Naturalmente, amiche ed amici, queste idee non zampillano dalla testa del vostro modesto scrivano. È da tempo che i migliori pensatori delle generazioni contemporanee parlano e scrivono di civiltà dei beni immateriali: ricerca, istruzione, professionalizzazione del "capitale umano". E poi servizi: alla persone, alla loro cura, alla bellezza, alla salute, alla mobilità, alla conoscenza e agli scambi tra le genti e le loro ricchezze, all'elevazione degli spiriti e del piacere di vivere ... Hai voglia a far girare le ruote di un "nuovo modello di sviluppo" per dirla in sindacalese! Hai voglia a creare occupazione qualificata e pulita per noi e per i nostri figli e nipoti!

E allora? E se il nuovo orizzonte del sindacalismo mondiale potesse essere questo? E se fosse questo il campo di battaglia sacrosanto per le nostre lotte comuni? E se fosse anche la nostra Federazione dei Trasporti, più quella delle comunicazioni, più quella della ricerca e dell'università, più i lavoratori dell'energia, della chimica e della biochimica, quelli della sanità e delle amministrazioni pubbliche a dover rispondere: Presenti! Eccoci? ... Certo i lavoratori dell'auto, quelli delle miniere sarde, quelli dell'acciaio di Taranto e via esemplificando, non sono carne da rottamare o avviare alla macelleria! Nessuno deve essere





lasciato solo, alla retroguardia della storia della civiltà del lavoro. Ma questo, per fortuna, a noi della Cisl non può e non deve insegnarlo nessuno.

Un saluto dal vostro

Affezionato Cronista
c.candida@cisl.it

La crisi di inizio secolo nei gorghi di Naruto

In questo inizio di secolo caratterizzato dalla grande incertezza dovuta alla profonda crisi economico-finanziaria che il mondo sta vivendo, l'immagine che potrebbe essere presa come emblema è l'opera di Hiroshige intitolata I gorghi di Naruto (o Navaro rapids) dipinta nel 1855 a dimostrazione di come l'arte possa spesso descrivere la realtà in modo più immediato rispetto alle parole.

Ando Hiroshige nacque a Edo (ribattezzata Tokyo nel 1869) in Giappone nel 1797 e a solo quindici anni diventò apprendista del maestro Utagawa Toyohiro, dello stile Ukiyo-e, ovvero "immagini del mondo fluttuante".

L'artista ha avuto una straordinaria influenza sulla pittura europea di fine '800, principalmente sull'impressionismo e post-impressionismo, venendo imitato da diversi artisti, tra cui Claude Monet e Vincent Van Gogh.

Nell'opera I gorghi di Naruto la natura è impetuosa e si manifesta con i vortici del mare e con le onde che si infrangono sugli scogli. I gabbiani, dall'alto, sembrano osservare la scena aspettando che le acque si calmino per potersi poggiare sulla superficie dell'acqua in cerca di un po' di pace e di riposo, cullati dal mare finalmente di nuovo calmo. Anche noi in questo periodo di grandi cambiamenti sembriamo impauriti e travolti dall'impetuosità e incontrollabilità degli eventi. Sembra che tutto venga risucchiato nel vortice della crisi mondiale e non pare possa esserci una via di fuga o che le acque possano calmarsi in breve tempo. Come gabbiani ci libriamo sopra la superficie del mare cercando di scorgere un angolo calmo in cui poter finalmente trovare un po' di pace e di ristoro. *(Guendalina Capece)*

BNC

Assistenza e Solidarietà
O.N.L.U.S.

L'Associazione in collaborazione con **Fondazione B.N.C., HDI ASSICURAZIONI S.P.A. e IBL BANCA** indice per il 2013 un concorso per titoli per la partecipazione ad un Master di II Livello di formazione assicurativa – bancaria denominato:

“GESTIONE DELLA BANCA E DELLE ASSICURAZIONI”
Organizzato dall'Università degli Studi di Roma Tre

Il Master è riservato esclusivamente ai figli laureati dei Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie.

Il Master sarà strutturato come segue:

- **4 mesi di formazione in aula** presso l'Università di Roma TRE;
- **6 mesi di Stage** nelle rispettive aziende HDI Assicurazioni, IBL Banca ed InLinea S.p.A.;
- **Prova finale e rilascio attestato universitario.**

Le domande di partecipazione al Master dovranno pervenire inderogabilmente presso la sede dell'Associazione a Roma - Via Abruzzi, 10, **entro il 15 dicembre 2012**, utilizzando l'apposito modello che potrà essere ritirato presso le Unità di Vendita di HDI Assicurazioni S.p.A..

Maggiori dettagli sono presenti sul sito www.inlinea-hdi.it.



ASSISTENZA E SOLIDARIETA' O.N.L.U.S.
CODICE FISCALE 97177760580
Via Abruzzi, 10 - 00187 Roma
Tel. 06-42103707
associazione.bnc@hdi.it

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 COMPRESSE 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.

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



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.