Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti

12 Dicembre 2012

LXII anno dalla fondazione

Poste Italiane s.p.a. - Sped. in abb. post. - D.L. 353/03 (conv. in L. 46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autorizz. del Trib. di Roma n. 350 del 16./06/1987. Una Copia € 0,51

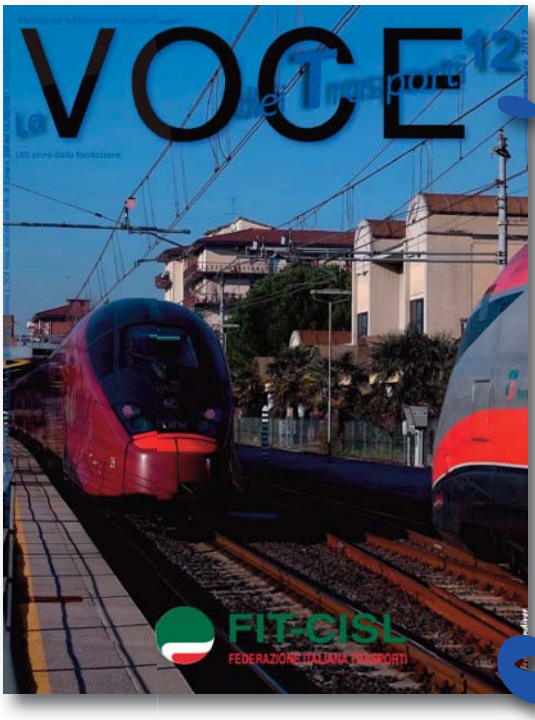
SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria

La nostra storia **Siamo Voi**

Informati e aderisci su
www.mutuacesarepozzo.org

Assistenza sanitaria integrativa e sussidi professionali

per i lavoratori e famiglie del settore trasporti



Sommario

Editoriale

2 *Sindacato 2013*
Aprire spazi al bene comune

Sindacato & Strategie

6 *La Linea politica della Cisl*

11 *Lavoro pubblico, lavoro sociale, servizi e bene comune*

Vertenze & Attualità

16 *Il collasso della mobilità in Italia*

20 *Tpl. Una svolta*

22 *Tpl. Quanto ci costa il marasma*

23 *Rfi. E' Pausa di riflessione o malavoglia?*

25 *Appalti ferroviari. Il contratto non è un optional*

26 *Trasporto Aereo. Da dove cominciare per voltare pagina*

31 *Igiene ambientale. Gli enti locali esercitano i lloro ruolo*

33 *Mentre scade il Cccnl dei portuali...*

34 *Anas. Accordo sul "modello dell'esercizio"*

Sindacato & Territori

35 *Flash da regioni e città.*
Trasporti e servizi nelle realtà locali

Sindacato & Socialità

41 *Riforma del mercato del lavoro. Nuove regole per la convalida delle dimissioni*

Sindacato & Mondo

43 *Trasporto su strada e ferro. Conferenza Itf a Toronto*

45 *Traghetti nel Mediterraneo*

Lavoro & Scenari

46 *Economia marittima e fattore-lavoro*

51 *Il 90% delle merci viaggia via-mare*

53 *Potenzialità economiche e occupazionali nei servizi*

Generi & Generazioni

55 *Sindacato grida: Basta strage delle donne*

58 *La sicurezza sul lavoro nell'ottica di genere*

61 *Un manuale per il lavoro da inventare*

Opinioni & Colloqui

62 *Trasporti. Ciò che Governo e Parlamento lasciano in sospeso.*

Parole & Numeri

66 *Tra ribrezzo e interesse peloso*

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

N. 12 - Dicembre 2012 - LXII anno dalla fondazione
Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.
Direttore: **Giovanni Luciano**
Direttore Responsabile: **Carlo Candida**
Redazione: **Gaetano Riccio, Massimo Malvisi, 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 18/12/2012
Finito di stampare nel mese di dicembre 2012
Tiratura: 28.000 copie

Giovanni Luciano

Sindacato 2013

Aprire spazi al bene comune

Questo editoriale è volutamente stringato. Non perché non vi siano tante cose da dire, approfondendo e commentando la miriade di aspetti che ci riguardano alle porte dell'anno entrante, ma essenzialmente per dedicare la riflessione ai temi che sono stati sviluppati il 1° dicembre al Teatro Brancaccio di Roma.

L'iniziativa messa in piedi da noi della Fit, unitamente agli amici della Funzione Pubblica e della Scuola della Cisl, è stata di grande spessore culturale ma, soprattutto, politico.

Insieme alla centrale Confederale della Cisl le tre categorie hanno pensato di mettere al centro del dibattito il tema del lavoro e dei servizi pubblici sottolineandone l'importanza come "bene comune".

Ed è stato fatto partendo da un passaggio emblematico dell'enciclica Caritas in Veritate:

"La complessità e la gravità dell'attuale situazione economica giustamente ci preoccupa, ma dobbiamo assumere con realismo, fiducia e speranza le nuove responsabilità a cui chiama lo scenario di un mondo che ha bisogno di un profondo rinnovamento culturale e della riscoperta di valori di fondo su cui costruire un mondo migliore".

Preoccupazione, realismo, fiducia, speranza ma responsabilità per un profondo rinnovamento basato su valori di fondo per un mondo migliore. C'è tutto!

Ci si fermi a riflettere un attimo e ci si accorgerà di quanto questa sintesi dica chiaramente di cosa avremmo bisogno e di cosa si dovrebbe fare veramente, lasciando perdere questo fiume di talk show pieno di politici che ci vengono a spiegare cosa bisogna fare, dimenticando che loro hanno fatto il contrario di quello che dicono.

Uno spettacolo deprimente e vacuo.

La legge elettorale, dopo un fiume di chiacchiere da parte di tutto l'arco parlamentare è rimasta quella, il porcellum. Le provincie, anziché essere tutte abolite, sono state oggetto di surreali ipotesi di fusioni della serie Guelfi con i Ghibellini, per poi scoprire che non se ne fa niente e restano così. La riduzione dei parlamentari? Non pervenuta. Riduzione dei costi della politica? Dispersa. E così via.

Ed è da questo che bisogna ripartire. Attenti. Non da una sterile quanto modaiola voglia di antipolitica, ma da una presa di coscienza che va, appunto, politicamente ricostruita. Una coscienza collettiva del bene comune sconfiggendo il nemico numero uno: l'individualismo sfrenato che ha preso il sopravvento negli ultimi decenni e che è alla base di tanti guasti della nostra nazione.

Non vogliamo assolutamente paragonarci alla statura culturale del Presidente Giuliano Amato, che ha fatto una vera e propria lectio magistralis sullo sviluppo dell'individualismo a scapito del bene comune durante i lavori al Brancaccio, ma pensiamo che molto abbia fatto anche lo sviluppo della televisione commerciale soprattutto nei primi anni del suo avvento alla fine degli anni 70.

Una classe politica interamente da buttare? Sicuramente no, ma certamente complessivamente eletta da un popolo che riflette la sua classe politica.

E' la società che deve cominciare a ricostituirsi.

Roberto Benigni alla tv ci ha fatto commuovere per la sua inimitabile bravura nello spiegare a milioni di noi la tanto bistrattata Costituzione della Repubblica Italiana. E' arrivato solo all'articolo 12 ma è bastato per far capire quale statura morale abbiano avuto i padri costituenti.

Una nuova Costituente

A noi serve una nuova fase costituente per rimettere l'Italia nella

carreggiata che una Costituzione scritta subito dopo i lutti, le macerie ed il sangue versato dalla Seconda Guerra mondiale.

Per poterci solo pensare occorrerebbero nuovi padri costituenti, sì, ma soprattutto la statura morale che, ahinoi, non abbonda ultimamente.

Anche in questo passaggio, vorremmo tranquillizzare il lettore: non è un facile discorso moralistico il nostro.

E' che siamo convinti che bisognerebbe cambiare strutturalmente molte cose e che per farlo occorra in primis una presa di coscienza collettiva ma soprattutto una maggioranza politica composta da gente che tende a fare le cose per il bene comune, collettivo, e non per altro.

Mission impossible? Beh, se pensiamo a quello che hanno fatto da Cavour a Mazzini a Garibaldi e via discorrendo per arrivare fino al boom economico degli anni 50, forse non è così impossibile.

Anche perché questa è una fase identica ad uno scenario di guerra, economica sì, ma pur bellica.

Ed è in queste fasi eccezionali che avvengono le trasformazioni sostanziali. Si è chiusa da tempo una fase di crescita. Il mondo che abbiamo conosciuto in oltre un sessantennio di pace europea, Balcani esclusi, è definitivamente tramontato. Il welfare state col quale siamo cresciuti non è più disponibile perché non più sostenibile. E' un continuo cambiamento al quale ci dobbiamo abituare e saper essere in grado di affrontarlo costantemente ma prendendo coscienza che questo è.

Chi guiderà questa fase vitale in Italia? Non poniamo la domanda pensando a dei nomi, quanto al pensiero ed all'azione politica. Chi?

Retorica, populismo e vendita di fumo ce n'è a gogò. Ma la sera cosa portano a casa?

Una delle riforme strutturali che il Paese dovrebbe mettere al primo posto è quella dell'eliminazione dei cinque livelli amministrativi: Stato Centrale, Regioni, Provincie, Comuni, Comunità Montane.

Perché: è il primo veicolo per abbattere strutturalmente i costi della politica ma anche per poter promuovere gli investimenti. In Italia non c'è lavoro perché le imprese estere non vengono e le italiane se ne vanno. Per una serie di motivi infiniti sui quali nessuno ha mai messo le mani veramente. Costo dell'energia superiore del 30% alla media europea e infrastrutture carenti con reti di trasporto insufficienti e meridione sempre più lontano dall'Europa.

Un sistema Paese inesistente e sbrindellato dove il problema anche più forte di quelli elencati sopra, già formidabili, è che non si sa chi decide cosa.

Troppi vincoli e troppa legislazione concorrente.

Questo è il prodotto del federalismo malato, dell' "albero storto" che la riforma del Titolo V della Costituzione ha prodotto ai tempi del Governo di una certa sinistra che oggi dice agli italiani cosa va fatto. Cominciassero a far pagare qualche soldo in più alle autostrade che hanno privatizzato per far aggiustare le strade disastrate che ci sono in giro.

Un federalismo che non va eliminato tornando al centralismo assoluto ma non può continuare così.

Ci sono stati esempi eclatanti di imprese straniere che dopo anni di attesa di autorizzazioni che non arrivavano mai, perse nei labirinti estenuanti dei mille e uno pareri vincolanti delle centomila istanze dai Ministeri ai comitati di quartiere, se ne sono andate ad investire altrove.

E nel frattempo aumenta il debito pubblico, nonostante i tagli, perché stiamo diventando un popolo di cassintegrati... finché ce n'è.

Basta con l'avanspettacolo tv!

Però in televisione fa fico invitare sempre e solo Landini che ci spiega che non c'è democrazia nelle fabbriche (perché vuole che chi perde i referendum comandi?)

Nei trasporti e nei servizi ambientali locali, di cui ci occupiamo noi, questi aspetti ne-

gativi di legislazione concorrente li scontiamo quotidianamente. Il servizio ferroviario dei pendolari è alla canna del gas e tutti se la prendono con le ferrovie, ma in pochi chiedono alle Regioni che hanno la cassa, se il servizio lo pagano e quanto.

Il Contratto nazionale degli autoferrotranvieri non si riesce a rinnovare e con il Governo facciamo a botte, ma sono le Regioni che distraggono i fondi destinati al trasporto pubblico, accusando poi il Governo dei tagli ma guardandosi bene dal porre in essere azioni di riordino e razionalizzazione virtuosa. Siamo noi, solo noi a chiedere di fare le cose seriamente.

Poi, visto che siamo in tempo di bilanci di fine anno e di prospettive per il 2013, , vi poniamo una domanda: visto quello che sta venendo fuori ovunque, ma non è che anziché le Provincie andrebbero abolite le Regioni?

Parliamo chiaramente degli scandali che qua e là sono all'ordine del giorno, tutti sulle tasse degli italiani che si devono svenare ed intaccare il vero welfare state che ci è rimasto, ovvero i risparmi delle famiglie che mantengono i figli quarantenni e disoccupati, finché ce n'è. Parliamo di questo, dei Batman e di chissà quanti Robin di tutte le Pisane d'Italia e di quanto questo possa essere il prodotto di una società dove, lo ribadiamo, finché non pagare il biglietto è un vanto anziché una vergogna, non vi potrà essere: "…fiducia e speranza di nuove responsabilità a cui chiama lo scenario di un mondo che ha bisogno di un profondo rinnovamento culturale e della riscoperta di valori di fondo su cui costruire un mondo migliore".

Cultura ed Arte per rilanciare il costuzionalismo repubblicano

Ci piace pensare di non essere in pochi a volerlo, invece, un mondo migliore dove il bene comune, l'interesse collettivo venga prima di quello individuale.

Speriamo in una nuova stagione costituente e nell'avvento di persone di Governo giuste in questa nostra Italia che merita di meglio di quello che ha.

Buon anno nuovo e un abbraccio a tutti.

Claude Monet. Treno nella neve (1875)

Buon Anno Nuovo

A Chiunque si metterà in viaggio!

La linea politica della Cisl

La relazione di Raffaele Bonanni al Consiglio generale della Confederazione (13-12-2012)

L'economia, l'UE

Dopo una crisi che dura dal 2008, l'economia globale sta di nuovo rallentando. Gli Usa, pur con qualche risultato per l'occupazione, ha una crescita inferiore alle attese, intorno al 2%. Il rischio di un avvitamento recessivo è collegato al fiscal cliff (precipizio fiscale), qualora Obama non si accordasse, entro dicembre, con i Repubblicani per evitare l'applicazione degli aumenti fiscali sui redditi inferiori ai 250 mila dollari, che comporterebbe un crollo dei consumi, incrementando, in alternativa e sempre in funzione anti debito, il prelievo sui più abbienti. In frenata sono anche le economie emergenti, Cina e India, per la minore domanda dei Paesi sviluppati. La Cina, che pur ha la prospettiva di una crescita del 7,5% del PIL, non può fare da volano dell'economia mondiale per una miscela di problemi interni, dal ricambio della direzione politica agli squilibri sociali ed economici irrisolti, che riducono la domanda di importazioni.

L'area Euro rimane esposta alle turbolenze dei mercati finanziari, subisce la riduzione di mezzo punto di PIL. In un quadro depresso una modesta ripresa è prevista dall'OCSE solo per la fine del 2013. Anche la Francia registra un crollo dalla produzione ed una crescita del deficit per il 2013- 2014. Delle difficoltà cominciano a risentire anche i Paesi del Centro e del Nord.

Come era da attendersi, la caduta delle economie mediterranee e più in difficoltà ha contagiato anche la Germania; la crescita sarà pressoché nulla nel 2013 (dal previsto 1,6 allo 0,4% di PIL) e la disoccupazione sarà in aumento, anche se a partire da una situazione favorevole.

I mercati finanziari sono in standby. Efficaci sono stati in questi mesi volontà politica ed interventi della BCE, spesso, invece, inconcludente la politica europea, indotta di fatto a posporre ogni decisione risolutiva alle elezioni tedesche.

Pur con lungaggini e rinvii è stato dato il via alla prima tranche (37 mld) di ricapitalizzazione delle banche spagnole e ai prestiti (47 mld) alla Grecia fino al 2014, condizionati a gravosi impegni di bilancio entro il 2016. E la Merkel ha riconosciuto che la salvezza della Grecia è nell'interesse della Germania. "E' in gioco la fortuna storica dell'unificazione europea".

Ma soprattutto per le resistenze tedesche e nordiche sono in alto mare i negoziati sulla sorveglianza ancaria da parte della BCE, per sbloccare gli aiuti del Fondo Salva Stati, per la definitiva attuazione del salvagente europeo ESM.

Il negoziato sul bilancio pluriennale 2014 – 2020 è stato aggior-

nato all'inizio del prossimo anno; hanno inciso i micro interessi nazionali, lo scontro tra contribuenti creditori e debitori netti, gli orizzonti elettorali di ciascuno, e poi la spending review comunitaria è apparsa ispirata alla logica dei tagli lineari piuttosto che a nuovi equilibri che privilegino lo sviluppo, l'innovazione, la coesione.

A giugno scorso si è deciso di rafforzare l'integrazione politica europea a fronte della moneta unica, ma il cammino è apparso incerto e lento. Si tratterà nel medio termine (18 mesi – 5 anni), secondo l'agenda di fine novembre del Presidente Barroso e quindi le sue proposte al Consiglio Europeo di oggi e domani, di portare avanti nell'area Euro l'obiettivo di quattro unioni, che si affianchino all'Unione monetaria: quella fiscale, economica, finanziaria ed, infine, quella politica con i conseguenti complessi cambiamenti dei trattati.

Dopo l'approvazione del bilancio UE 2014-2020, Barroso propone, per contrastare il "rallentamento da rigore" che si sta estendendo, l'istituzione di un bilancio per la competitività per sostenere le riforme che generano crescita. Occorre un Fondo Europeo per lo sviluppo, per finanziare investimenti nelle reti europee e nella ricerca. Anche la golden rule, sostenuta dal Presidente Monti, è ritenuta fattibile da Barroso a condizioni certe di bilancio.

In Italia continua la recessione e soltanto alla fine del prossimo anno è attesa una limitata ripresa, che dovrebbe riportare a valori appena positivi nel 2014. La domanda estera resta la principale fonte di crescita. Le famiglie sperimentano forti riduzioni del reddito e la domanda interna, sia dal lato dei consumi, che da quello degli investimenti, è precipitata, una tendenza negativa che proseguirà nel 2013.

Negli ultimi mesi la crisi e il rallentamento dei prezzi petroliferi hanno portato ad un calo dell'inflazione (dal 3,8 al 2,5%; "il carrello della spesa" dal 4 al 3,5%), tendenza che continuerà nel 2013, secondo l'ISTAT soprattutto per la riduzione dei costi delle materie prime.

La conseguenza socialmente più grave della recessione è la *disoccupazione (soprattutto nel Sud, nell'industria e nell'edilizia, mentre cresce l'occupazione nel terziario).Secondo i più recenti dati ISTAT: 11,1% i disoccupati complessivi (2.870.000 con circa + 650.000 rispetto ad un anno fa) a fronte di 11,7 Eurozona, 26,2 Spagna; 36,5%. i giovani (a fronte di 23,9 Eurozona, 25,5 Francia, 55,9 Spagna, 8,1 Germania); 43,2% le giovani donne del Sud.

E' una emergenza non da piangerci addosso né su cui speculare politicamente con messaggi populistici, occorre l'assunzione da parte di tutti di straordinarie responsabilità.

Nel corso del 2012, nonostante la drammatica caduta del PIL e dell'occupazione, l'Italia ha rispettato l'impegno europeo sui

conti pubblici, con un pregevole avanzo primario nel 2013 del 3,5% Le entrate tributarie dello Stato sono aumentate nonostante l'economia in frenata: vi è stato un aumento strutturale della pressione fiscale del 4,4%, l'IMU ha un ruolo rilevante.

Tutto questo non è avvenuto per caso, ma ha richiesto pesanti misure di aggiustamento della finanza pubblica, con sacrifici che hanno interessato tutto il tessuto sociale e, purtroppo, anche i soggetti più deboli. Dalla scelta del rigore non si deve tornare indietro, per cui l'agenda Monti deve restare un saldo riferimento anche per il futuro Governo, ma occorre una svolta nella politica economica: i conti devono tornare con la crescita e l'occupazione.

La politica e l'impegno costituente

La legislatura e il Governo Monti sono ormai alla conclusione, con la posizione assunta dal PDL e la dignitosa decisione politica annunciata dal Presidente del Consiglio di dimettersi appena approvata la legge di stabilità. Monti ha evitato l'esercizio provvisorio che sarebbe stato quanto mai devastante per i mercati finanziari, ma ha messo il PDL di fronte alle proprie responsabilità, dopo il giudizio "di categorica sfiducia nei confronti del Governo", espresso alla Camera dal suo segretario.

Il problema non è l'anticipazione di qualche settimana delle conclusioni della legislatura, quanto invece il segno che la crisi contiene, di una sfida populista ed antieuropea: un precipitare all'indietro rispetto a questo anno di impegno per ristabilire un clima condiviso di responsabilità e collaborazione rispetto al degrado del bipolarismo, e la credibilità politica dell'Italia al livello internazionale ed europeo.

Secondo l'economista americano Friden, più un Paese perde credibilità, più sono i sacrifici che gli vengono chiesti, più questi sacrifici provocano recessione. Da qui a febbraio in cui c'è il rischio che tutti cercheranno, nella campagna elettorale, non più solo la Lega e l'estrema sinistra, con CGIL e FIOM, di smarcarsi dall'austerità e dall'Europa, il Tesoro dovrà piazzare oltre 130 mld di titoli pubblici!

Questa fine traumatica di legislatura non solo si consuma in una situazione economica e sociale ancora estremamente difficile per l'Italia e l'UE, ma conferma la crisi morale e politica che avvilisce il Paese: è determinata da una irresponsabilità egoistica e distruttiva e fa correre il rischio di una vanificazione dei grandi sacrifici, pagati anche dai più deboli. E' l'antitesi di quanto servirebbe per recuperare credibilità alla politica rispetto all'astensionismo e al populismo dilagante.

E' la risposta ingannevole all'esasperazione dei meno abbienti, alla rabbia del così detto ceto medio che, come dice il CENSIS, sta "smottando" in basso o teme che gli accadrà.

La Cisl non entra ovviamente nell'agone politico dei partiti, ma rispetto a questa complessa e concitata ristrutturazione del loro sistema, non può restare senza una sponda culturale e politica che comprenda e condivida i suoi valori e la sua strategia riformatrice, oltretutto con il permanere di un sistema elettorale che dà un forte potere di condizionamento alle forze estreme degli schieramenti.

Tanti sacrifici che hanno coinvolto anche i più deboli, non devono essere vanificati, per cui l'Agenda Monti non va ripudiata, come ci si propone da destra e da sinistra. Non basta però che siano a posto i conti pubblici; vanno implementate le riforme strutturali avviate e tanto avversate;

occorre, anche con il sostegno dell''UE, una politica per la crescita, che promuova la domanda interna con un fisco più equo, con la lotta alle grandi diseguaglianze di reddito, che si sono determinate in questi anni a danno dei salari e dei posti di lavoro.

Il Parlamento ha mancato l'impegno che si era riservato, delle riforme istituzionali, compresa ormai quella elettorale. Ciò che è ancora più grave, ha fatto resistenza in ogni modo alle "riforme strutturali" del Governo per reperire enormi risorse mal spese e creare le condizioni esterne per la crescita (semplificazione, liberalizzazione, riduzione dei costi della burocrazia, delle istituzioni e della politica, contrasto alla corruzione,dai lavori pubblici alla sanità.

E' proprio la dipendenza dalla spesa pubblica per soddisfare gli interessi corporativi e l'organizzazione feudale del potere a togliere credibilità e autorevolezza ai partiti. Il Governo e il Paese pagano anche lo scotto di una struttura burocratica, trasformatasi sempre più in casta con la crisi della politica.

Tutti abbiamo visto le difficoltà parlamentari del Governo rispetto alla legge sulla corruzione, le reazioni corporative e localistiche sulla giustizia, i tentativi dello stesso Parlamento di vanificare le misure sui costi della politica al livello nazionale e locale, la lentezza di realizzazione dell'associazionismo comunale e dell'area vasta dei servizi.

Ora è a rischio l'approvazione parlamentare di importanti provvedimenti di rilievo istituzionale, di cui si attende l'eventuale calendarizzazione. Certezza c'è solo per la legge di stabilità e per la conversione del Decreto legge sull'ILVA.

Per affrontare efficacemente ed organicamente tutti i problemi istituzionali, nella nuova legislatura, occorre un grande cambiamento politico da affidare all'apertura di una fase.

costituente per una ampia condivisione attraverso la concertazione politica, interistituzionale e delle forze sociali. Nessun partito e schieramento è in grado di affrontare da solo i temi indicati.

Risolverli vuol dire trasformare l'Italia, proseguire nei processi di liberalizzazione colpendo interessi diffusi, riformare il sistema po-

litico e l'assetto istituzionale. E' necessario un grande impegno collettivo.

Abbiamo preannunciato un "documento di saggi" per aprire il dibatto con tutte le forze politiche già nella fase elettorale, innanzitutto, sul piano costituzionale e legislativo ordinario, sui nodi di questo "federalismo pasticciato e in fondo ingestibile".

Vanno recuperati valori e impostazioni del federalismo solidale con al centro i valori dell'autonomia e della sussidiarietà istituzionale e sociale, condizioni della partecipazione e della responsabilizzazione dei cittadini. Va messo ordine nelle competenze concorrenti e va realizzata la corresponsabilizzazione delle Regioni con il Senato federale. Va semplificato il sistema istituzionale rispetto a Province (da abolire), Comuni (da associare e definendo le aree vaste per i servizi), i tanti enti inutili creati da Regioni e AA. LL., nonché i costosi apparati e organismi societari dei servizi pubblici locali.

Vanno definiti i livelli essenziali di assistenza e prestazioni da assicurare a tutti, con i relativi costi e fabbisogni standard, anche per consentire processi responsabili di spending review. Va riconsiderato con attenzione e alla luce di questi interventi il federalismo anche sotto il profilo fiscale, che sia solidale, non viva di trasferimenti statali e addizionali ma sia veramente responsabile nel prelievo e nella spesa rispetto ai cittadini.

Rispetto alla recente provocazione del Presidente Monti sulla prospettiva della sostenibilità finanziaria, siamo decisamente contrari a mettere in discussione la scelta universalistica, e ad aprire a prospettive di una sanità pubblica per i poveri e di una per i ricchi, finanziata dalle assicurazioni private.

La revisione del federalismo deve comportare anche una profonda riforma di sistema del Servizio sanitario nazionale, che non chiuda gli occhi rispetto ad una dinamica della spesa insostenibile per i nostri conti pubblici.

I termini di una strategia riformatrice per migliorare il servizio e ridurre i costi sono quelli della definizione dei livelli essenziali di assistenza da garantire a tutti, con i relativi bisogni e costi standard (condizione per una efficace spending review), della priorità della prevenzione, della integrazione socio sanitaria nel territorio, della specializzazione dell'accesso ospedaliero, di una governance per una gestione virtuosa e partecipata. Nella gestione della sanità va combattuta a fondo la piaga della corruzione.

Per noi la strada della partecipazione dei cittadini alla spesa è quella della sussidiarietà sociale, soprattutto di un welfare, a partire dalla sanità, sostenuto dalla contrattazione e dalla bilateralità, fiscalmente agevolate, che comprenda anche familiari e pensionati. Il presupposto è sempre un servizio pubblico universalistico, rinnovato e qualificato.

La legge di stabilità

L'approvazione della legge di stabilità è un vincolo di responsabilità per tutti prima dello scioglimento del Parlamento, quindi entro questo mese di dicembre, con la doppia lettura alla Camera.

Nel Consiglio generale di fine ottobre avevamo dato un giudizio articolato del provvedimento del Governo, apprezzando particolarmente l'introduzione della Tobin tax, che il Senato vorrebbe rendere più incisiva, lo stanziamento per incentivare il salario di produttività, ma soprattutto la novità dell'avvio della riduzione della pressione fiscale di un punto delle prime due aliquote per circa 6 miliardi. Il punto critico da affrontare in Parlamento doveva essere, per noi, quello di una imposta negativa a favore degli incapienti.

Il passaggio alla Camera ha profondamente modificato i contenuti, con un dietrofront sulle aliquote IRPEF e con un aumento delle detrazioni per i figli a carico. Le altre risorse del mancato avvio della riforma fiscale sono state utilizzate per aumentare le deduzioni forfettarie IRAP, a favore delle imprese, dal 2014 (954 mln), per eliminare l'aumento della aliquota IVA del 10%, per potenziare le risorse della detassazione dei premi di produttività 2013-2015. E' solo una presa in giro l'introduzione del Fondo taglia tasse alimentato dalla lotta all'evasione "al netto delle risorse necessarie all'equilibrio di bilancio ed alla riduzione del debito".

Il risultato concreto di questa modifica è che essa è profondamente svantaggiosa per lavoratori, pensionati e famiglie, assumendo quest'ultime come una etichetta ideologica. rispetto a quella originaria del Governo. E' stato ben documentato dal dipartimento confederale.

Questo stravolgimento è stato possibile per la rivendicazione di visibilità nelle scelte di ciascuna delle forze della maggioranza all'approssimarsi delle elezioni. Il Governo non ha voluto aprire un confronto, ha inteso garantirsi solo sui saldi e, presentatosi in Parlamento senza alcun preventivo confronto sociale, ha lasciato le scelte alle logiche elettoralistiche, in gran parte di facciata, ideologiche e improvvisate, non attente ai risultati concreti per i cittadini, delle forze della sua composita maggioranza ! La riforma fiscale è dunque questione del nuovo Governo.

E' stata ampliata la platea dei lavoratori salvaguardati interessati da accordi stipulati entro dicembre 2011; è stato potenziato lo stanziamento per la produttività nel triennio da 269 a 950, da 400 a 1000, 200 mln (lo abbiamo dovuto difendere dai tentativi di un suo diverso utilizzo, ad iniziare dalle proposte strumentali della segretaria generale della CGIL raccolte da deputati del PD, e siamo impegnati per reintegrarlo per il 2013 di 250 mln. dirottati verso i comuni terremotati).

Abbiamo chiesto a Governo e Parlamento – il riscontro sembra

essere positivo - un congruo aumento delle risorse necessarie a fronteggiare la crisi dell'occupazione con le diverse tipologie di ammortizzatori sociali già efficacemente utilizzati. Su nostra richiesta sarà inserita la proroga al 30 giugno 2013 dei contratti triennali dei lavoratori pubblici in scadenza ora (80 mila). Abbiamo ottenuto l'eliminazione del prolungamento dell'orario di lavoro degli insegnati, finalizzato solo a fare cassa, senza un confronto negoziale ed in modo avulso da qualsiasi progetto didattico.

Il confronto e il negoziato, sostenuti dalla mobilitazione della categoria, ci ha permesso oggi di siglare l'accordo sugli scatti retributivi 2011 del personale della scuola, secondo gli impegni a suo tempo assunti.

Ulteriori sviluppi avrà la mobilitazione unitaria delle Federazioni dei Pensionati della fine della scorsa settimana, per alleviare una situazione sempre più grave degli anziani rispetto al reddito e all'assistenza sociale. Sono una assoluta priorità legge e stanziamenti per la non autosufficienza.

L'accordo sulla produttività

L'Accordo sulla produttività è un grande risultato della nostra iniziativa e fa avanzare la nostra strategia partecipativa. Si è raggiunto anche senza la firma della CGIL, bloccata dal solito abbraccio paralizzante della FIOM. Si sono messi a nudo, ancora una volta, un condizionamento tutto politico sempre più a sinistra e la vecchia cultura rivendicazionista, minoritaria e deresponsabilizzante, allergica a relazioni sindacali partecipative. La CGIL ha visto spezzarsi suoi antichi legami con parti dell'associazionismo imprenditoriale. Ha creduto fino alla fine che avrebbe retto una illusoria alleanza con Confindustria.

La CGIL, smentendo perfino l'assenso dato al documento di ottobre che conteneva già la sostanza dell'Accordo ma era stato oggetto di riserve da parte di alcune associazioni imprenditoriali, si è avvitata su se stessa, sempre più indisponibile ad un reale confronto. La pregiudiziale finale è stata la richiesta impropria dell'accordo contestuale sulla rappresentanza, quindi della rimessa in giuoco della FIOM, sottrattasi ad ogni impegno contrattuale e spezzante di ogni esito referendario. Sulla rappresentanza è giunta a chiedere un decreto governativo! In realtà per la CGIL l'Accordo non può essere condiviso in un contesto di totale bocciatura della politica economica del Governo Monti.

Su tutto ha vinto la nostra determinazione rispetto ad un percorso volto a spostare il baricentro della contrattazione dal livello nazionale a quello aziendale/territoriale per favorire la produttività, valorizzare il lavoro, incrementare i salari.

Puntiamo a consolidare l'impresa, facendo prevalere le spinte cooperative su quelle conflittuali e rendendo coprotagonisti il management, i lavoratori, i rappresentanti sindacali. La crisi rappresenta il terreno più difficile per svolgere la prova, perché ci fa smarrire il senso di quello che noi possiamo fare come individui e persone. Non possiamo chiuderci in difesa; dobbiamo uscire dall'isolamento e dall'impotenza, assumerci le nostre responsabilità.

Certo l'Accordo sarà tanto più efficace quanto più il mercato sia liberato dalle posizioni di rendita e le imprese investano nelle innovazioni tecnologiche e organizzative, di processo e di prodotto; in questo contesto la contrattazione aziendale/territoriale deve premiare la produttività da innovazione e dal maggiore impegno dei lavoratori che partecipano a questa continua riprogettazione dei processi produttivi.

Non hanno alcun fondamento le obiezioni strumentali sul venire meno della difesa del salario reale, sulla compromissione dei minimi contrattuali uguali per tutti, su una deregolazione selvaggia di orari, mansioni, applicazione delle nuove tecnologie, in quanto oggetto di contrattazione. Secondo l'impegno previsto si stanno rinnovando i CCNL da quello dei Chimici, degli Alimentaristi, da ultimo a quello dei Meccanici, ancora una volta non firmato dalla FIOM, senza un'ora di sciopero e, in questa situazione, con 130 euro di beneficio.

Per noi la sfida è dimostrare che la contrattazione decentrata è incentivata, perché è una risorsa vera per il paese, in grado di mobilitare energie ed aprire a nuove soluzioni.

L'Accordo sulla produttività va esteso al settore pubblico. In tutta Europa i lavoratori pubblici sono sotto attacco. Una politica di pura difesa e di rifiuto degli interventi non porta alcun risultato, anche a fronte di scioperi ripetuti. E' necessario sporcarsi le mani, affrontare i problemi con soluzioni alternative.

Il punto è che sistema produttivo e sistema amministrativo, entrambi, azienda per azienda attraverso gli specifici piani industriali, devono misurarsi con gli stessi indicatori di efficienza e di efficacia. Dobbiamo creare una moderna coerenza tra modello produttivo e modello amministrativo; anche quest'ultimo, abbandonando ogni autoreferenzialità, deve misurarsi con profonde trasformazioni, nuove esigenze e priorità, nuove domande e competenze professionali, innovazioni tecnologiche ben integrate ed efficienti.

Dobbiamo sfidare il governo, sapendo che contemporaneamente ciò rappresenta una sfida anche per noi. Per dare gambe e forza a questa strategia complessiva siamo impegnati a riformare la nostra organizzazione.

Lavoro pubblico, lavoro sociale, servizi e bene comune

Convegno nazionale Cisl, Funzione pubblica, Scuola e Trasporti

Si è svolto a Roma, Teatro Brancaccio (1^ dicembre) un meeting nazionale organizzato in comune dalla Cisl con le sue federazioni della scuola, della funzione pubblica e dei trasporti. Al convegno, concluso da Raffaele Bonanni, hanno partecipato l'ex premier Giuliano Amato (Il Paese tra crisi economica e crisi etica) il preside di Sociologia alla Cattolica prof. Mauro Megatti (Servizi, comunità, capitale sociale) il prof. Luca Antonini (Raddrizzare l'albero storto del federalismo all'italiana) oltre che, naturalmente, Giovanni Faverin (Fp), Francesco Scrima (Cisl-Scuola) e Giovanni Luciano. Qui di seguito un testo predisposto per l'occasione, di cui riteniamo utile conservare memoria, per future iniziative di ulteriore approfondimento.

Reti di servizi pubblici e partecipazione

Crisi e domanda di servizi pubblici

Quanto più si prolunga la crisi, quanto più il disagio sociale aumenta, quanto più gli indicatori economici restano bloccati in direzione della stagnazione e non indicano prospettive di sviluppo, tanto più aumentano le domande rivolte alla politica. La politica tuttavia non sembra in grado di rispondere né di essere interlocutore affidabile: quella dei partiti, che sono passati dalla crisi di credibilità ad una fumosa campagna elettorale; quella del governo tecnico, che completata la fase della "messa in sicurezza" del Paese, non sembra in grado, ormai a fine mandato, di innescare quelle politiche di sviluppo e di equità che erano anch'esse al centro del suo programma. Le stesse intese per la crescita, la produttività e la competitività, che le parti sociali sono riuscite a sottoscrivere seppure in un clima difficile, non trovano finora una sponda politica che le sostenga e che innesti un volano di ripresa economica.

Superare la logica dei tagli lineari

Tagli, e sempre tagli lineari. Nella pubblica amministrazione, nella scuola, alle Regioni e agli enti locali, nella sanità, alla rete infrastrutturale e ai servizi locali ambientali e dei trasporti. I governi da troppo tempo hanno sposato la logica che gli inglesi riassumono nell'espressione "affamare la

bestia" per renderla più ragionevole. Una logica per molti versi "immediata", ma inefficace e totalmente fuori luogo se l'obiettivo è affrontare problemi di sistemi complessi con attese assai elevate come il settore dei servizi alla comunità.

Il punto è che, anche in una situazione difficile per il paese e per la finanza pubblica, bisogna entrare nel merito dei problemi, con strumenti analitici, interpretativi e decisionali adeguati. Ridurre i finanziamenti o tagliare i budget di spesa pubblica, di per sé non determina automaticamente un processo di razionalizzazione. Questo vale nel privato, dove di fronte ad un calo dei ricavi a sopravvivere sono solo le imprese che riducono i costi attraverso la riorganizzazione e l'innovazione dei processi produttivi e non quelle che si limitano a tagliare voci di bilancio. E accade nel pubblico dove di fronte a fenomeni di corruzione, spreco, cattivo uso di risorse, la riduzione non selettiva dei finanziamenti può tradursi facilmente in comportamenti che penalizzano servizi e attività utili, senza intaccare inefficienze, sperperi, uso del denaro pubblico per fini illeciti.

Ciò che va cambiato allora sono le logiche e le regole di gestione di aziende ed amministrazioni. Nessun provvedimento legislativo - né la spending review, né la legge di stabilità, né alcuna altra manovra di carattere finanziario – può determinare di per sé un cambiamento del funzionamento "reale" del sistema. Come non è ponendo vincoli rigidi rispetto ai soli parametri di bilancio che si possono ottenere i risultati desiderati. In particolare nel pubblico, con interventi di solo taglio, la conseguenza più probabile è vedere solo un progressivo decadimento dei livelli di qualità e di copertura dei servizi. Lo stesso vale in presenza di tagli agli investimenti nelle infrastrutture: cresce il disagio degli utenti, cala la competitività del sistema, il Paese arretra. Questa situazione produce un deficit sia di utilizzo che soprattutto di investimento nell'ammodernamento delle infrastrutture, pagate tanto care dalla fiscalità generale e con un ritorno così mediocre per i cittadini.

Ciò che occorre è l'attuazione vera di una logica di responsabilità condivisa e partecipata, tra istituzioni, amministratori e lavoratori dipendenti: gli interventi di lotta agli sprechi, di recupero dell'efficienza e di reale riorganizzazione dei processi produttivi non possono essere imposti per legge, ma si ottengono con il coinvolgimento, con la partecipazione e la formazione di dirigenti, professionisti e lavoratori in ordine agli aspetti ri-organizzativi, gestionali, di valutazione economica, di innovazione tecnologica. I provvedimenti di contenimento della spesa, al contrario, tendono sempre ad azzerare l'investimento e la fiducia nel capitale umano, nonostante si dichiari continuamente che le persone sono il patrimonio più importante per l'economia e la società.

Federalismo strabico e moltiplicazione dei centri di costo

Lo stesso modello di federalismo sul quale si puntava per portare i centri della decisione politica e dell'azione amministrativa più vicino alle esigenze delle persone è in via di ripensamento a causa degli scandali e degli sprechi che si sono evidenziati ai diversi livelli del governo locale, dove prospera un sottobosco diffuso in tutti i gangli degli enti strumentali e delle aziende di servizio pubblico, che grava pesantemente sui bilanci a scapito dei servizi resi alla comunità.

Spaventa un certo ceto politico economico e affaristico che alberga in troppe realtà periferiche, dove le municipalizzate sono terreno di scorrerie di troppi interessi. Non di quello dei lavoratori.

Conflitti di competenze, duplicazione di funzioni, proliferazione di enti strumentali: tutto ciò ha impedito l'affermarsi di una moderna governance multilivello e ha gonfiato la spesa pubblica. Emblematica, anche per la condizione di eterna incompiuta, l'operazione di trasferimento delle competenze assegnate alle Regioni dalla riforma del titolo V in tema di istruzione: già diversi i masterplan messi a punto, con l'indicazione di scadenze puntualmente disattese e procrastinate. Nel frattempo, al principio della "leale collaborazione" fa riscontro una prassi di "sleale concorrenza" spesso condizionata più da ragioni di schieramento politico che da un sano e trasparente confronto di merito. Si contano a centinaia le occasioni in cui è dovuta intervenire la Corte Costituzionale a dirimere i conflitti di competenze fra Stato e Regioni.

Se il federalismo all'italiana ha prodotto più danni che vantaggi, occorre correggerlo, pena l'inevitabile insorgere di spinte verso il ritorno a logiche di tipo centralistico. Bisogna passare ad una logica nuova, in cui anche il trasferimento di risorse dal centro alla periferia sia parametrato su criteri di appropriatezza, di buon utilizzo della spesa pubblica, di verifica rispetto alla qualità dei servizi erogati a livello territoriale. Vale a dire a trasferimenti decisi in base a fabbisogni e costi standard, e controllo efficace sui risultati. Attraverso strumenti che premino in termini di risorse chi fa bene e taglino invece a chi dimostra di non saper amministrare.

Da parte nostra è chiara la volontà di confermare la scelta di un federalismo incardinato sui valori dell'autonomia, della solidarietà, e soprattutto della responsabilità che chi amministra si assume in un rapporto più vicino e diretto con la comunità a cui è chiamato a rispondere.

Questo Paese non può permettersi, per la stagione che attraversa, un decentramento che alimenti squilibri e generi un'insostenibile moltiplicazione dei costi.

Dai nuovi bisogni alla progettualità sociale

Nonostante i fenomeni degenerativi della politica esplosi di recente, i lavoratori dei pubblici servizi e le federazioni che nella Cisl li rappresentano non sono per l'antipolitica né per il disimpegno civile; al contrario vogliamo una politica più dignitosa e all'altezza dei compiti, e ci proponiamo come soggetti attivi della sua rigenerazione.

Proprio perché operiamo a stretto contatto con le esigenze delle persone e proprio perché anche noi viviamo del nostro lavoro, ne condividiamo le aspettative e le aspirazioni di sviluppo e di benessere.

Per noi queste aspirazioni e queste aspettative si devono trasformare in una nuova progettualità sociale nei nuovi contesti istituzionali, dove sia anche la nostra professionalità a garantire la gestione al meglio delle risorse e l'efficacia dell'organizzazione. Per fare questo, intendiamo stringere alleanze sempre più stabili e strategiche con chi esprime la domanda sociale ed economica nei diversi territori: trasformandoci dunque da semplici operatori alle dipendenze di una qualche amministrazione o di un'azienda di pubblico servizio in operatori al servizio della società.

Reti di servizi d'eccellenza per un'economia della qualità

Occorre puntare a sviluppare una economia della qualità nel quadro di una democrazia moderna, che non si basi unicamente sui meccanismi della rappresentanza, ma incorpori strutturalmente la partecipazione come luogo della coprogettazione delle scelte e della governance del sistema delle aziende, degli enti, delle istituzioni.

Ricomporre la dicotomia fra sistema produttivo e Pa

In particolare va ricomposta la dicotomia tra un sistema produttivo che, almeno a livello locale, sta configurando un nuovo modello di sviluppo post-crisi e un sistema amministrativo che rischia di restare indietro se non imbocca un percorso di riforma strutturale centrato sulla selettività delle politiche di risanamento, su logiche di innovazione/progettazione di nuove soluzioni organizzative e sulla qualificazione professionale continua del personale. Perché la Pa torni ad essere un driver dello sviluppo serve cioè coerenza fra i due sistemi, tanto nella comprensione della domanda, nella ridefinizione del "prodotto-servizio pubblico", nell'organizzazione della produzione per rete o filiera, nella specializzazione rispetto a segmenti di offerta, quanto nella capacità di decisione condivisa rispetto alle strategie e nella creazione di consenso intorno alle politiche pubbliche. Occorre in sintesi ridisegnare l'offerta di servizi attraverso una reinterpretazione della missione del pubblico, una coprogettazione innovativa e una coproduzione responsabile che coinvolga lavoratori, cittadini, imprese, corpi sociali intermedi.

Istruzione e formazione come leve di sviluppo

Dei tagli alla scuola può sembrare persino superfluo parlarne, dato lo spazio che da tempo stanno avendo nel dibattito e nella cronaca, con approcci più o meno strumentali che tuttavia fanno riferimento a una realtà incontestabile, che ha visto sottrarre al capitolo istruzione risorse per oltre 8 miliardi in un triennio.

Il danno arrecato è duplice, perché oltre alla deprivazione che la scuola ha subìto, si corre il rischio di veder sacrificata all'urgenza di recuperare almeno in parte le risorse sottratte un'esigenza che finisce per essere accantonata, quella cioè di riprendere un ragionamento necessario sulla crescita di qualità, efficacia e produttività del servizio di istruzione, che accompagni e avvalori la nostra rivendicazione di più decise scelte di investimento. Una richiesta che oggi trova motivazione anche per il ruolo che istruzione e formazione possono giocare per ridare al Paese opportunità di ripresa della crescita, puntando sulla risorsa del capitale umano.

Nel contesto della riflessione di oggi, è opportuno concentrare l'attenzione su un aspetto di importanza rilevante ai fini di un efficace governo del sistema di istruzione e formazione. Un sistema che vogliamo unitario, per la necessità di assicurare pari opportunità di fruizione del diritto allo studio su tutto il territorio nazionale; un sistema che tuttavia deve raccordarsi con le nuove attribuzioni di potere alle Regioni, in attuazione della riforma del titolo V della Costituzione; un sistema che affida all'autonomia delle singole istituzioni scolastiche la progettazione e la realizzazione del suo compito fondamentale, che è quello dell'educazione e dell'istruzione.

Che si tratti di un sistema dagli equilibri delicati e complessi, non facilmente governabili, lo dimostrano il ritardo nel trasferimento di competenze alle Regioni, o il ritorno di logiche centralistiche nella gestione dei flussi di spesa, che sottrae alle scuole la possibilità di disporre "fisicamente" delle risorse economiche di loro competenza.

Non vorremmo che sull'onda delle emergenze economico finanziarie si innescasse un ritorno del centralismo regionalizzato, invertendo il processo di avvicinamento della scuola alla società avviato già nel lontano 1974 con la costituzione degli organi collegiali e ripreso anche nella proposta di legge unificata sulla governance del sistema scolastico.

Vorremmo invece che trovasse nuova spinta quel modello di partecipazione responsabile e di governo condiviso del servizio scolastico da parte di tutti i soggetti che concorrono alla sua erogazione, rendendo più stretto e visibile il legame che unisce la comunità scolastica al contesto sociale in cui opera.

Un sistema dei trasporti alla continua ricerca di equilibrio

L'assenza di una politica integrata dei trasporti ha creato situazioni di crisi e diseconomie non più sopportabili dal Paese. Una situazione che va riequilibrata, ridando a tutti opportunità di utilizzo omogeneo delle infrastrutture di trasporto.

Abbiamo un sistema di Alta Velocità che copre poco più di mille chilometri sui sedicimila che formano la rete ferroviaria; ma assorbe molta più attenzione e cura di quella riservata alle reti regionali che servono due milioni e mezzo di pendolari ogni giorno e che risultano assai meno efficaci e confortevoli.

Altro squilibrio è quello della rete viaria, dove agli utili giganteschi delle società autostradali fanno riscontro i problemi enormi della rete nazionale affidata all'Anas e di quella locale delle provincie e dei comuni, con un'assoluta insufficienza di fondi per la manutenzione anche solo ordinaria. Basta fare un qualunque tragitto per rendersene conto.

La rete Aeroportuale è cresciuta a dismisura per la smania di ogni comunità di avere il proprio aeroporto a prescindere dall'effettivo livello della domanda.

D'altra parte viviamo una debolezza strutturale dovuta alla mancata integrazione della portualità, all'assenza di veri hub, alla assoluta insufficienza di una rete logistica che risulta poco interconnessa con la rete autostradale e ferroviaria.

Il tutto in un sistema di trasporto complessivo che vede la modalità su gomma trasportare in pratica il 90% delle merci, con gravi danni ai cittadini, in termini di congestione e inquinamento, e alle casse dell'erario per gli esorbitanti costi da esternalità che ammontano a decine di miliardi di euro ogni anno.

Ma il problema forse più urgente attiene al sistema del trasporto pubblico locale e dei servizi ambientali, che sconta gli effetti nefasti di un federalismo mal attuato.

La necessaria riforma in senso industriale, da tempo auspicata, è stata sistematicamente rinviata.

Nei trasporti l'aver assegnato la competenza legislativa agli enti locali ha prodotto più guasti che vantaggi, seppur non in modo omogeneo sul territorio nazionale. Non mancano infatti gli esempi virtuosi, quelle buone pratiche che vedono realtà come Lombardia, Friuli o Emilia Romagna riuscire a fornire servizi apprezzabili mantenendo i conti delle aziende pubbliche pressoché in ordine.

Purtroppo nelle altre realtà la situazione è ben diversa, anche se

non è possibile fare una generalizzazione tra "nord buono" e "sud cattivo", un abusato luogo comune.

Gli esempi delle crisi delle municipalizzate di Torino, Genova e Firenze testimoniano che i problemi sono ovunque e lo sono paradossalmente in un periodo ove maggiore è la richiesta di un servizio di qualità: mentre la domanda di trasporto pubblico cresce, le aziende che dovrebbero fornirlo stanno fallendo.

I tagli di questo e del precedente governo sono stati assolutamente indiscriminati ed eccessivi, colpendo ugualmente chi ha fatto bene e chi ha sprecato. Non è più rinviabile a questo punto una riforma strutturale dei trasporti. Vogliamo che l'intero sistema sia rinnovato assumendo parametri di tipo industriale, con obiettivi e risultati chiari e verificabili, con il criterio dei costi standard e non con quello, iniquo, della spesa storica, con un'allocazione delle risorse legato a risultati verificabili in base a parametri di qualità e di efficienza. Questo interesse lo devono avere anche le aziende il cui fallimento genera drammi sociali, come lo sono le migliaia di licenziati a Napoli: le aziende tornino a produrre occupazione, non crisi occupazionale. E' paradossale che né la politica né le parti datoriali abbiano accettato la sfida che con le sue proposte concrete ha messo in campo la Cisl per salvaguardare l'occupazione e migliorare il servizio. Basterebbe ad esempio ridurre le oltre 1200 aziende che vivono grazie alle risorse pubbliche frutto della tassazione diretta e indiretta. Non si può continuare a pretendere finanziamenti dallo stato senza che questo abbia poi titolo a chieder conto del loro utilizzo.

Ridurre i livelli amministrativi e ridisegnare le reti di servizi: qualità e diversificazione

L'architettura amministrativa, d'altra parte, non ha seguito l'evoluzione dei bisogni sociali ed economici. Occorre una riduzione e ridefinizione dei livelli amministrativi, anche attraverso il principio di sussidiarietà. L'offerta di servizi di utilità pubblica deve essere uniforme sotto il profilo degli standard di prestazione e di qualità, dell'esigibilità in termini di diritti, del controllo sotto il profilo dei costi, ma deve interpretare flessibilmente la composizione della domanda locale e le diverse articolazioni del rapporto pubblico-privato: l'obiettivo diventa quello di progettare, sviluppare e gestire ecosistemi sociali efficienti e diversificati. Così come le politiche pubbliche devono interpretare il nesso competitività-competenza-benessere collettivo.

Bilanci trasparenti e governance partecipata

Nella gestione dei bilanci pubblici il tema strategico è il rapporto tra equilibrio, autonomia gestionale, coinvolgimento dei soggetti interessati. C'è troppa opacità nella tenuta dei conti: il "rosso" di bilancio di molte regioni, i bilanci "fasulli" di molte amministrazioni centrali dove il disavanzo non appare mai formalmente, la moltiplicazione delle società partecipate dagli enti locali, il lievitare dei costi della politica per sperperi e spese illecite. E poi la mancata applicazione di criteri adeguati per la destinazione dei fondi pubblici come i costi standard e la mancata introduzione di logiche di premio/sanzione che distinguano gli enti virtuosi da quelli non virtuosi. Con il paradosso di una sanità declinata a livello regionale, ma in cui l'esborso di risorse non garantisce livelli omogenei di prestazione per i cittadini. Così come per i ministeri, dove il decentramento delle funzioni verso gli enti territoriali non ha fatto che raddoppiare i centri di costo. Oppure per gli enti previdenziali che vedono i tagli di spesa concentrarsi sui progetti per la produttività piuttosto che sulle consulenze, sugli appalti o sulle commesse a società esterne.

Piani industriali di ente

In questo senso la chiave organizzativa è costituita dai "piani industriali di ente", vale a dire da strumenti gestionali che garantiscano: miglioramento costante dei servizi, continuità amministrativa (nei cambi di vertice politico); vera trasparenza (come obbligo per il "controllo sociale" sui conti), collegamenti efficaci tra strategia, pianificazione e gestione operativa; sostenibilità economico-finanziaria di lungo periodo, progressivo allineamento agli standard di eccellenza.

La chiave è la partecipazione

Ecco perché come categorie CISL dei servizi alla comunità chiediamo sempre più partecipazione, ma anche sempre più trasparenza: la prima per poter essere con dignità soggetti organizzativi ed evitare che ci si additi come capri espiatori del malfunzionamento delle amministrazioni o delle aziende; la seconda perché ogni cittadino, ogni utente possa vedere come le risorse sono utilizzate e le amministrazioni sono governate. E poi chiediamo un percorso per la produttività, per migliorare i servizi in base alla domanda di persone e imprese e per sostenere le nostre retribuzioni sulla base del risultato. Si muove in questa direzione il passaggio verso un assetto contrattuale che accompagni e sostenga quello che viene definito un "decentramento organizzato" delle relazioni sindacali: un assetto in cui le parti sociali giocano un ruolo più rilevante, in cui sono anche i lavoratori a beneficiare del recupero di efficienza o della maggior ricchezza prodotta a parità di costo. La produttività d'altra parte può essere rilanciata da una diversa organizzazione del lavoro che faccia leva sulla disponibilità e l'interesse dei lavoratori a migliorare i processi produttivi e la qualità dei servizi. Sono gli stessi lavoratori che sulla base della conoscenza del proprio lavoro e della sua organizzazione sono in grado di individuare gli interventi necessari per renderlo più produttivo. Servono infatti buone relazioni industriali e buoni modelli organizzativi che valorizzino la professionalità dei lavoratori se si vogliono ottenere quei passi in avanti sul piano dei risultati che i cittadini utenti dei servizi di pubblica utilità si attendono.

Gaetano Riccio

Fit denuncia

Il collasso della mobilità in Italia

La Federazione dei Trasporti, Fit Cisl, ha riunito a Napoli i Coordinamenti Nazionali del Dipartimento Mobilità (12-13 dicembre). Napoli perché la Campania incarna a pieno la crisi del trasporto pubblico regionale sia ferroviario che su gomma. E soprattutto per testimoniare la vicinanza e la solidarietà di tutta la categoria alla popolazione e ai sindacalisti della Fit regionale, emblemi, loro malgrado, di una crisi di tutto il territorio nazionale.

Qui di seguito la traccia dell'intervento di Gaetano Riccio all'assemblea.

La realtà di Napoli manifesta in sommo grado le contraddizioni che ci attanagliano. Si va dalla più bella stazione d'Europa che è quella di Toledo della linea 1 della metropolitana di Napoli alla peggiore rete d'Italia come purtroppo è stata definita la Circumvesuviana.

Questa regione ha molte aziende di trasporto sia su ferro che su gomma, vi sono 4 milioni di abitanti che insistono sulla fascia costiera ed un milione di abitanti nella parte interna con mezzi sempre pieni e una domanda di trasporto sempre crescente, basta guardare l'affollamento che vi è sotto le pensiline alle fermate dei bus o sulle banchine delle stazioni. Eppure, nonostante vi siano tutte le condizioni per determinare lo sviluppo del settore, le imprese sono tutte in crisi e vi sono stati già i fallimenti delle società di trasporto pubblico a Caserta e a Salerno e, soprattutto, vi è la crisi della Holding regionale che raggruppa tre grandi aziende di trasporto.

Quando come Fit Cisl abbiamo affermato a livello nazionale che, per risanare il settore, occorreva accorpare ed aggregare le aziende di trasporto perché 1200 erano troppe e bisognava tagliare sui costi e sui posti dei Consigli di Amministrazione, tale cura appare quanto mai appropriata per questa regione. A questo proposito va sottolineato che quando nei mesi scorsi i lavoratori delle aziende del gruppo Eav sono rimasti senza stipendio, i "manager" si sono regolarmente pagati il proprio lauto stipendio e parliamo di cifre annuali attorno ai 180.000 euro.

L'anno che è ormai alle spalle è stato molto importante, denso di avvenimenti significativi ed ha visto la definizione del Ccnl della Mobilità per la parte che riguarda le Attività Ferroviarie mentre è ancora in corso la discussione per l'altra "gamba" che è quella del Trasporto Pubblico Locale.

Su quest'ultimo aspetto è da evidenziare l'importante passo in avanti che ci ha permesso finalmente di mettere assieme Governo, Regioni e Associazioni Datoriali per verificare le risorse finanziarie destinate al settore e i criteri di erogazione, anche se, ovviamente, sugli sviluppi del confronto pesa la crisi del quadro politico che si è determinata nell'ultima settimana. E' comunque positivo il fatto che la trattativa abbia recuperato il coinvolgimento del Governo e che si sia imboccata la strada giusta: i Rappresentanti dei Ministeri

interessati, infatti, nonostante la crisi si sono impegnati a proseguire il confronto.

La situazione nel Gruppo Fs: Trenitalia

Sul versante del Trasporto Ferroviario le riunioni con le varie società del Gruppo Fs non producono ancora i risultati da noi auspicati: con Trenitalia, infatti, siamo stati costretti, a quattro mesi dalla sottoscrizione del Contratto, ad attivare le procedure di raffreddamento.

Abbiamo iniziato il confronto con l'Amministratore Delegato ing. Soprano a fine ottobre ed abbiamo svolto un calendario di incontri sulle diverse problematiche aperte a partire dalla Divisione Cargo per arrivare al tema delicato di tutta la Manutenzione Rotabili, per poi passare agli Impianti Equipaggio e al sistema di gestione dei turni del personale per poi affrontare gli impianti della Vendita e dell'Assistenza. Le trattative, però, pur affrontando gli aspetti da noi posti si sono mostrate del tutto inconcludenti dal punto di vista dei risultati, per cui la settimana scorsa abbiamo attivato le procedure di raffreddamento e il giorno 7 dicembre le abbiamo chiuse in maniera negativa.

A questo punto vi è stata la novità un po' irrituale che, a procedure già chiuse, è intervenuta la convocazione per stamattina da parte del dott. Braccialarghe, Dcruo di Fs, e dell'Ing. Soprano, Ad di Trenitalia, nel corso della quale i vertici dell'azienda si sono impegnati ad affrontare nuovamente tutte le problematiche da noi poste e, soprattutto, a rimuovere tutte le anomalie presenti nei turni del Personale Mobile, compresa l'equanimità dei servizi, rispetto al dettato contrattuale e alle relative disposizioni attuative. A tal fine abbiamo convenuto di proseguire il confronto in maniera serrata a partire dal 18 dicembre attraverso l'analisi di tutti gli elementi di report dei turni su cui vi è discordanza. Nell'occasione abbiamo rimarcato il fatto che nell'occasione del cambio orario del 9 dicembre, i turni sono stati consegnati con grave ritardo al personale senza il rispetto non solo di quanto previsto dal Contratto, ma delle più elementari norme di programmazione, per cui in un periodo particolare come quello delle festività di dicembre, il personale non era in grado di conoscere i propri riposi e il proprio turno di lavoro.

Tra le altre importanti questioni aperte con Trenitalia vi è quella della Divisione Cargo, in quanto in una delle riunioni l'Amministratore Delegato ci ha comunicato che esiste la possibilità che per l'anno prossimo il Governo possa non prevedere il Contratto di Servizio che interessa il traffico merci per le regioni del sud del paese, che ammonta a circa 130 milioni di euro. Tale situazione si potrebbe determinare a seguito di un intervento della Comunità Europea in quanto tale Contratto di Servizio si configurerebbe come "aiuto di stato" e come indebita ingerenza dello Stato che andrebbe a ledere i principi della libera concorrenza nel mercato delle merci (!).

Nel corso della riunione l'Amministratore Delegato ci ha anche informato di aver inviata una lettera ufficiale ai Ministri dell'Economia e dei Trasporti e ai Presidenti delle Regioni preannunciando, nel caso di mancato rinnovo del Contratto di Servizio, la riduzione di molti dei servizi di trasporto merci della Divisione Cargo per il 2013. Le conseguenze sul piano occupazionale sarebbero notevoli in quanto potrebbe determinarsi un numero di esuberi non ancora quantificato rispetto alle circa 2000 unità attualmente impiegate per i servizi della Divisione Cargo nelle regioni meridionali.

L'odissea quotidiana dei pendolari

Fit: potenziare i servizi su ferro

Non accennano a fermarsi le polemiche sui disagi vissuti ogni giorno dai pendolari. Una situazione, dice Giovanni Luciano, segretario generale Fit, che denunciamo da anni e che danneggia cittadini e lavoratori: il problema vero è la competenza legislativa e di podestà di investimento di questo servizio. È stato sbagliato affidarlo alle Regioni. Non ce n'è una in grado di rispondere al problema. L'Italia deve puntare a un gigantesco piano di rinnovo della flotta e di potenziamento del servizio su ferro. Abbiamo città intasate, autostrade bloccate, ma continuiamo a cincischiare, in un disgustoso balletto di scarica-barile.

In Rfi

Per quanto riguarda Rfi, dopo le riunioni tenutesi nel mese di ottobre e novembre, il confronto ha subito un rallentamento e non vi sono stati più incontri. C'è da dire che non vi sono state neanche novità sostanziali da parte aziendale rispetto alla proposta presentataci nel mese di ottobre, che si sostanzia, nel settore della manutenzione, per una riclassificazione delle linee in base alla frequenza dei treni e i relativi tempi di intervento in reperibilità per il ripristino si differenziano a seconda dell'importanza delle stesse, partendo dai 30 minuti sulle linee AV e Nodi fino alle 3 ore sulle linee fino a 40 treni/giorno.

La conseguenza è che sulle linee AV, pur essendo quelle che hanno meno bisogno di manutenzione, viene spostato la parte più considerevole in termini di risorse e di uomini per garantire un servizio di pronto intervento. L'altra faccia della medaglia è il rischio, da noi evidenziato, che una simile impostazione inneschi una spirale per cui alla diminuzione del numero di treni corrisponda una diminuzione della manutenzione che avrebbe come conseguenza l' ulteriore diminuzione dei servizi fino alla competa dismissione delle linee minori. Abbiamo manifestato da sempre la nostra netta contrarietà rispetto a questa impostazione aziendale anche perché intravediamo il rischio che il combinato disposto di questa proposta con quanto sta venendo avanti con la modifica dell'articolo 16 bis della legge 135/2012 può comportare. Nella Legge di Stabilità per il 2013, che è stata già approvata dalla Camera dei Deputati ed è attualmente all'esame della Commissione Bilancio del Senato ed arriverà la prossima settimana all'approvazione di Palazzo Madama, il testo in discussione prevede l'istituzione, a partire dal 2013, di un Fondo unico ferro-gomma con la definizione delle linee guida per l'allocazione delle risorse tra le Regioni, che dovranno sostituire le "modalità di trasporto ritenute diseconomiche" rivedendo anche i Contratti di Servizio in essere. Vale a dire che in quelle realtà regionali dove non si raggiungerà il 35% di ricavi, anche in presenza di Contratti di Servizio già definiti, si dovranno sostituire i servizi che non garantiscono la copertura economica con quelli che gravano meno sui conti economici. È facile immaginare cosa possa significare questa nuova versione della legge se non dovessero intervenire delle modifiche nella discussione al Senato e quali potrebbero essere le conseguenze per il Trasporto Ferroviario sulle linee cosiddette secondarie.

In Trenord

Quello che è successo in Trenord è gravissimo e riteniamo doveroso affermare che vanno ringraziati i lavoratori di quest'azienda per quello che stanno facendo in una situazione di emergenza determinata dagli errori di programmazione compiuti dalla linea della produzione.

È evidente che vi è stata un'imperdonabile superficialità ed imperizia nel gestire il nuovo sistema informatico goal-rail (che è stato un vero e proprio "autogoal") ed è grave che non si sia previsto un piano B di riserva col ricorso alla vecchia ma sempre efficace modalità di gestione manuale dei turni di servizio e ciò ha esposto i lavoratori alla rabbia dei viaggiatori e solo l'ab-

negazione e il sacrificio dei Macchinisti e dei Capitreno ha evitato che il bilancio fosse ancora più grave. Oltre alla solidarietà per i lavoratori, vogliamo esprimere la nostra convinzione che gli errori di programmazione non possono assolutamente mettere in discussione l'enorme lavoro di un anno e mezzo che ha portato alla definizione di un Contratto di Lavoro che ha fatto la sintesi di due normative di lavoro completamente differenti tra di loro e ha unito due mondi diversi per modalità di impiego del personale. Quello che tanti ritenevano impossibile, a Trenord siamo riusciti a farlo, definendo un Contratto di Lavoro unico per i ferrovieri provenienti da Trenitalia e per gli autoferrotranvieri provenienti da LeNord. Ci teniamo a ribadire la nostra convinzione di aver fatto un buon lavoro e lo affermiamo ancora di più in questo momento in cui da più parti si addebitano al nuovo Contratto i disservizi che si sono avuti in questi giorni.

È un Contratto con molti aspetti ancora da definire e su cui è aperto un tavolo di monitoraggio che dovrà definire nei prossimi 12 mesi le regole sul pagamento di molte delle prestazioni "accessorie" e, a tal proposito, vi è all'articolo 1 una clausola di salvaguardia in base alla quale a parità di condizioni vi sia il mantenimento dei livelli retributivi per i lavoratori confluiti in Trenord. Le stesse regole sull'orario di lavoro sono state impostate per garantire i turni con il meccanismo cosiddetto " a zeta" in modo da assicurare un riposo settimanale più ampio e, soprattutto, con due giornate solari piene. Possiamo affermare con convinzione che le nuove regole contrattuali non c'entrano nulla con i disservizi che sono sotto gli occhi di tutti e che sono stati provocati solo dall'errata impostazione del nuovo programma di gestione dei turni.

Adesso è il tempo di ritornare alla normalità ed auspichiamo che nei prossimi giorni i tecnici della produzione riescano a rimuovere gli errori inseriti nel sistema in modo da garantire alle migliaia di pendolari la regolarità del servizio ferroviario in Lombardia.

Adesso è il tempo, altresì, che emergano in modo chiaro le responsabilità di chi ha determinato i disastri con cui cittadini utenti e lavoratori si confrontano quotidianamente e che si proceda da subito alla nomina di un nuovo Amministratore Delegato.

Per gli Appalti

Altro aspetto importante e che va sottolineato è che la "gamba" del Ccnl della Mobilità/area contrattuale delle Attività Ferroviarie deve essere ancora applicato a molte delle aziende dei servizi complementari ed accessori in appalto. Mancano all'appello, infatti, le aziende del Gruppo Fise-Uniferr e, a seguito delle nostre reiterate richieste, il confronto è ripartito.

La trattativa parte in salita in quanto le linee guida per la discussione che la dirigenza del gruppo ci ha fatto pervenire sono abbastanza provocatorie ma auspichiamo di poter definire in un confronto serrato un accordo di secondo livello che dia certezza e garanzia ai lavoratori e, al tempo stesso, permetta alle aziende di essere competitive.

Francesca Di Felice

Tpl. Una svolta

Ma il percorso è tutto da fare

Questa volta non è stato per assecondare tentativi furbeschi di menare il can per l'aia, che abbiamo deciso, unitariamente, Filt, Fit, Uilt, Uglt e Faisa, di differire lo sciopero del Trasporto pubblico locale, già fissato il 14 dicembre, all'8 febbraio dell'anno entrante. Ma perché qualche cosa, finalmente, si muove nella direzione giusta, anche se i travagli politico-istituzionali in corso, ci obbligano a tenere sempre altra la guardia ed il livello di preoccupazioni rispetto al traguardo del nuovo contratto collettivo di lavoro del settore Mobilità/Tpl". Così **Michele Imperio**, segretario nazionale Fit Cisl, introduce la rassegna degli avvenimenti che si vanno producendo nella vertenza in questione.

Dopo la sequenza di confronti in sede governativa (8, 22, e 30 novembre e poi 3,5, e 7 dicembre) infatti, si può dire che è stata fatta chiarezza sull'ammontare delle risorse trasferite dallo Stato alle Regioni per un totale pari a 6.384 miliardi di euro a partire dal 2013sia per il ferro che per la gomma. La rappresentanza delle Regioni si è impegnata a comunicare le risorse necessarie per coprire il fabbisogno dei contratti di servizio, dato tuttora mancante al quadro complessivo. La delegazione governativa ha poi aggiornato i presenti al tavolo sull'iter legislativo della legge di stabilità attualmente all'esame del Senato, per quanto attiene agli aspetti relativi al tpl. In sostanza si evidenziano rilevanti novità rispetto alla tormentata legislazione che regolamenta il settore. Il testo in discussione infatti prevede:

- l'istituzione di un Fondo unico ferro-gomma a decorrere dal 2013;
- la definizione di linee guida per l'allocazione delle risorse tra le Regioni rinviando la definizione di criteri precisi ad un futuro decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (da emanarsi entro il 31 gennaio 2013);
- che le Regioni dovranno riprogrammare i servizi e dovranno sostituire le "modalità di trasporto ritenute diseconomiche" rivedendo i contratti di servizio in essere entro 60 giorni dall'emanazione del decreto;
- che il Governo centrale assume la possibilità di nominare commissari ad acta e di revocare i vertici delle aziende in caso di squilibri finanziari nella gestione;
- che in attesa dei controlli sull'efficientamento del settore nei diversi ambiti regionali l'anticipazione annua sarà pari al 60% delle risorse.

Per motivi di impegni improrogabili del Governo, proprio legati alla legge di stabilità, la riunione non ha prodotto sviluppi ulteriori rispetto agli aspetti contrattuali esaminati nel precedente incontro – in cui le proposte datoriali, ad eccezione del Fondo bilaterale di solidarietà, non presentarono alcun avanzamento rispetto alle soluzioni presentate a maggio-giugno 2011 esacerbate nel mese di ottobre.

La riunione del 7 dicembre si era conclusa con la condivisione di un verbale, presentato dalla delegazione governativa, in cui si riassumono i risultati raggiunti nel percorso fino ad oggi compiuto e l'invito da parte del Governo alle Organizzazioni sindacali di differire lo sciopero proclamato per il 14 dicembre, al fine di eliminare possibili disagi alla cittadinanza in prossimità delle festività natalizie.

Il confronto sugli aspetti propriamente relativi al rinnovo del Ccnl proseguiva poi il 10 e il 14 dicembre, mentre le Organizzazioni sindacali, accoglievano l'invito del Governo di differire lo sciopero, riprogrammandolo per l'8 febbraio 2013 e mantenendo le stesse modalità già proclamate, compresa la manifestazione nazionale a Roma. Con il differimento dello sciopero il Sindacato voleva infatti rendere disponibile al confronto in sede governativa, un ulteriore arco di tempo allo scopo di risolvere una vertenza che punta a porre il rinnovo del Ccnl del Trasporto Pubblico Locale nell'ambito del nuovo Ccnl della Mobilità e nel più generale contesto del finanziamento e del riassetto del settore.

Tpl. Note in bianco e nero

Qualche nota positiva e molte negative. E' stato in sintesi questo il commento del segretario generale della Fit **Giovanni Luciano**, al termine dell'ultimo incontro tra sindacati, Governo, Regioni, Asstra e Anav, sulla vertenza trasporti. Tra le note positive, l'istituzione di un fondo nazionale per il Tpl, la destinazione "blindata" delle risorse per il trasporto, la definizione di una progressività dell'incremento tra ricavi da traffico e costi operativi. Tra le principali criticità, la rimodulazione dei servizi a domanda debole, sostituendo le modalità ritenute diseconomiche in relazione al mancato raggiungimento del trasporto tra da ricavi da traffico e costi al netto dell'infrastruttura fissato rispettivamente al 35% per il primo e al 65% per il secondo. E' un concetto ha osservato Luciano, che mina alla base l'integrazione dei servizi e la produttività di sistema.

Oggetto del verbale: Esame delle problematiche legate al settore del trasporto pubblico locale e al rinnovo Ccnl.

Presenti: per il Governo, il Vice Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali prof. Michel Martone, il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dott. Mario Ciaccia, e i rappresentanti del Ministero dell'Economia c delle Finanze, Ragioneria Generale dello Stato Presenti ancora: i rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome. Per le associazioni datoriali: i rappresentanti di Anav e Asstra. Per le organizzazioni sindacali i rappresentanti di Faisa -Cisal, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl Trasporti, Uiltrasporti

All'esito di un serrato confronto che si è articolato in sei incontri e ha avuto ad oggetto l'approfondimento delle problematiche generali del settore del trasporto pubblico locale, la ricognizione delle risorse disponibili, le prospettive di una riforma strutturale del sistema di finanziamento del settore e le criticità che da cinque anni impediscono il rinnovo dcl Ccnl, il Governo, le Regioni e le parti sociali hanno condiviso la necessità di una riforma strutturale del sistema di governo e finanziamento del settore. A tal fine, convengono in ordine alla necessità di proseguire le trattative sino nl 31 gennaio 2013.

In questa prospettiva, le parti sociali hanno concordato di definire il perimetro della trattativa sul rinnovo contrattuale sulla base dell'indice di argomenti di seguito elencati, in relazione ai quali le stesse hanno esposto le rispettive posizioni, che sotto state acquisite dal Governo.

Premessa, Campo di applicazione, Decorrenza e durata

Parte I - Sistema di relazioni industriali e diritti sindacali. Art. (1 bis) - Relazioni industriali, Art. (2 bis)- Assetti contrattuali, Art. (6 bis) - Contributi sindacali, Art. (8 bis) - Permessi sindacali, Art. (10 bis)- Rappresentanze Sindacali Unitarie e Rappresentanti dei Lavoratori la Sicurezza, Art. (11bis) - Assemblea e Referendum

Parte II - Mercato del lavoro. Art. (18 bis) - Periodo di prova, Art. (19 bis) - Contratto a termine, Art. (20 bis) - Lavoro a tempo parziale, Art. (25 bis) - Altre tipologie di lavoro flessibile.

Parte III - Classificazione professionale. Art. 27 - Classificazione professionale (ndr: modifiche declaratorie per contrasto evasione tariffaria)

Parte IV - Orario di lavoro. Art. 28 - Orario di lavoro, Art. 29 - Lavoro straordinario, Art. 30 - Ferie, Art. 31 - Trasferta e altri trattamenti per attività fuori residenza di lavoro.

Parte V - Svolgimento del rapporto di lavoro. Art. 32 - Malattia e infortunio sul lavoro, Art. 33 - Permessi, Art. 34 - Tutela legale e copertura assicurativa, risarcimento danni, Art. 35 - Patente di guida e CQC, Art. 36 - Provvedimenti per il contrasto dell'evasione tariffaria, Art. 37- Fondo Bilaterale di Solidarietà.

Parte VI – Retribuzione. Art. 38 – Retribuzione, Art. 39 – Indennità aziendali per modifica orario settimanale, Art. 40 - Aumenti periodici di anzianità.

Il Governo, alla luce del proficuo svolgimento delle trattative qui condotte e al fine di assicurare la serena prosecuzione, ritiene che siano stati superati i presupposti che hanno portato le organizzazioni sindacali a proclamare lo sciopero del 14 dicembre 2012.

Pertanto, anche al fine di evitare gravi disagi ai cittadini nel corso delle festività natalizie, chiede alle organizzazioni sindacali di riconsiderare lo sciopero indetto per il 14 dicembre 2012.

Tpl

Quanto ci costa il marasma

Nello scorso numero de "La Voce" e sempre in rapporto alla tormentata vertenza per il nuovo contratto Mobilità/Trasporto pubblico locale, evidenziammo i costi dell'inefficienza del Tpl in Italia, quantificati in 1500 euro a famiglia da uno studio della Fondazione Caracciolo. Pubblichiamo ora uno specchietto significativo che mette in rilievo la spropositata quantità di auto private, cui siamo costretti a ricorrere, nonostante i costi crescenti per il traffico, per lo stress e per i carburanti che ci tocca sopportare.

Quante automobili girano nelle città italiane

(ogni 100 abitanti)

Pos.	Città	auto
	Città grandi	
1	Venezia	41
2	Genova	47
3	Bologna	52
4	Trieste	53
5	Milano	54
6	Firenze	56
7	Bari	57
	Napoli	57
9	Padova	58
10	Messina	60
	Palermo	60
	Torino	60
	Verona	60
14	Roma	70
15	Catania	72
	Città medie	
1	La Spezia	50
2	Bolzano	52
3	Livorno	54
4	Foggia	56
5	Salerno	57
6	Brindisi	58
7	Bergamo	59
	Taranto	59
	Parma	59
	Vicenza	59
11	Novara	60
	Treviso	60
	Piacenza	60
	Rimini	60
	Alessandria	60
	Ancona	60
17	Reggio C.	61
	Como	61

Pos.	Città	auto
	Pescara	61
	Pisa	61
21	Prato	62
	Ferrara	62
	Pesaro	62
	Forlì	62
25	Grosseto	63
	Modena	63
	Trento	63
	Sassari	63
	Brescia	63
30	Monza	64
	Catanzaro	64
	Varese	64
	Pistoia	64
	Udine	64
35	Ravenna	65
	Terni	65
37	Siracusa	66
	Arezzo	66
39	Reggio E.	67
	Cagliari	67
41	Lecce	68
	Lucca	68
43	Perugia	69
44	Latina	73
	Città piccole	
1	Savona	56
	Sondrio	56
	Crotone	56
	Lodi	56
5	Lecco	57
	Trapani	58
	Imperia	58
8	Pavia	59
	Cremona	59

Pos.	Città	auto
10	Mantova	60
	Massa	60
12	Caserta	61
13	Avellino	62
	Cosenza	62
	Verbania	62
16	Matera	63
	Asti	63
	Vercelli	63
	Rovigo	63
20	Benevento	64
	Chieti	64
	Gorizia	64
	Belluno	64
24	Siena	65
	Enna	65
	Oristano	65
27	Macerata	66
28	Ascoli P.	67
29	Teramo	68
	Agrigento	68
	Campobasso	68
	Cuneo	68
33	Pordenone	69
	Ragusa	69
	Caltanissetta	69
	Biella	69
37	Isernia	70
	Rieti	70
39	Nuoro	71
	Vibo V.	71
	Potenza	71
42	Frosinone	73
43	L'Aquila	75
	Viterbo	75
	Aosta	=

(dati Istat 2011)

Massimo Malvisi

Relazioni sindacali in Rfi

E' pausa di riflessione o malavoglia?

Normalmente quando si parla di riorganizzazione si generano sentimenti contrastanti. Si va da chi ritiene sia un'opportunità a chi la vive con grande preoccupazione. Il sentimento sindacale è di chi vive una fase di disillusione, determinata dalle opportunità derivanti dalla firma del nuovo Contratto collettivo nazionale di lavoro e dai prodromi di una riorganizzazione che in primis doveva, coinvolgendo il sindacato, affrontare e correggere le tante storture presenti nei territori.

Se la firma del Ccnl poteva essere il cambio di passo auspicato, in particolare in tema di relazioni industriali, a tutt'oggi registriamo un perdurante stillicidio di iniziative unilaterali in tanti ambiti, portate avanti in qualche caso con inutile e dannosa grettezza. A titolo d'esempio si va dalla negazione del diritto al pasto, alla condizione di fare 2km per fruire di tale diritto, ad una situazione in cui i dipendenti si devono, eufemisticamente parlando "arrangiare". Se poi inseriamo anche la questione del ticket, si sfiorano livelli "kafkiani" dove si vuole pervicacemente applicare una procedura adatta senz'altro ad un impianto fisso che segue un orario standardizzato ma che nella realtà di Rfi risulta essere sconsolatamente penalizzante nei confronti di chi si vede costretto, se vuole assumere del cibo, ad anticipare i soldi necessari per poi avere dopo due mesi il corrispondente ticket. Ma perché e quale utilità può fornire tale situazione?

Badge. Fin dai sentori di tale volontà societaria di dar vita al controllo degli orari del personale mediante specifici rilevatori di presenza con una conseguente distribuzione capillare di tali dispositivi, come Fit Cisl abbiamo evidenziato le particolarità insite nelle molteplici attività svolte dal personale di Rete Ferroviaria Italiana ed in particolare da chi effettua lavorazioni nella Manutenzione Infrastrutture e dalle eventuali storture da una sua diretta applicazione in tale realtà operativa.

Detto fatto, da parte societaria vi è stato un limitato recepimento delle segnalazioni da parte sindacale e nei territori vi è una situazione altamente caotica su questo fronte, a fronte delle interpretazioni più variegate possibili. Riteniamo che cercare di fare il quadro realistico della situazione possa essere senz'altro di aiuto.

L'installazione dei rilevatori registra una disomogeneità anomala, come quelli installati nei bagni delle donne (?), nei locali di stazioni impresenziate le di cui chiavi non sono in possesso del personale, di rilevatori non funzionanti, di indicazioni che impongono di fare alcuni km per ottemperare all'obbligo della timbratura, di altre volutamente lacunose che lasciano ai Capi impianto l'onere di "inventarsi" soluzioni ad hoc. Di sicuro registriamo una situazione di incertezza generalizzata tra il personale e ci domandiamo: a chi serve ciò?

Premesso che la produttività, o perlomeno la ricerca di un aumento di tale fattore non è che si migliori con tali azioni, resta da comprendere come si realizza la composizione del ruolo-paga che dovrebbe basarsi sulla lettura delle marcature a fronte di disposizioni che obbligano la timbratura solamente in determinati momenti e non in tutte le situazioni.

Comunque è opportuno ribadire ancora una volta, a scanso strumentalizzazioni, che come Fit Cisl non siamo contro un diritto legale che ogni datore di lavoro ha nel poter disporre un rilevamento degli orari dei dipendenti, ma consideriamo utile che da parte della Società vi sia più umiltà nel prendere pienamente in considerazione le segnalazioni avanzate dal sindacato.

Però è doveroso ricordare che come Fit Cisl, molto sommessamente ed in tempi non sospetti, abbiamo avanzato dei dubbi relativi al rapporto costi benefici dall'introduzione del badge in determinati settori come quello della manutenzione infrastrutture che per sua natura necessitano di flessibilità. E che il controllo del personale rientra tra i compiti dei Capi impianto. Tali dubbi non sono stati chiariti, ma siccome la Società ha scelto una strada, questa strada va percorsa fino in fondo e come Fit Cisl siamo contrari alle soluzioni pasticciate a cui stiamo assistendo nei territori. Inoltre, ci viene da chiederci se dato che nei diversi territori vi è un esplosione di lettere, comunicazioni, stati di agitazione, in particolare su atti unilaterali e mancato rispetto degli impegni sottoscritti, l'aumento di produttività, che è tra gli obiettivi del Ccnl è riferito forse all'attività epistolare tra le organizzazioni sindacali e Rfi?

Sulla proposta di riorganizzazione vi è da registrare una pseudo pausa di riflessione chiesta da Rfi a seguito della forte presa di posizione sindacale in particolare della Fit Cisl sulla ipotesi di riclassificazione ai fini manutentivi delle linee, che come più volte ribadito sarebbe la preannunciata "morte" di circa il 35% delle linee ferroviarie, quelle per intenderci con un traffico fino a 40 treni/giorno. Una vera e propria ingiustizia sociale che ricadrebbe in ma-

niera più pesante su quei territori che già pagano un forte disagio infrastrutturale.

L'abbiamo chiamata “pseudo” perché in maniera sotterranea, delle azioni vengono comunque portate avanti, come sempre per eludere le “fatiche” del confronto nazionale. In risposta a chi come Società si lamenta del fatto che la trattativa nazionale ha tempi infinitamente lunghi, rispondiamo che se vi fosse un confronto concreto in cui le osservazioni nonché le proposte delle organizzazioni sindacali trovino ascolto, ovviamente su questioni praticabili, riteniamo che i tempi potrebbero ridursi. Tutto ciò avendo ben presente che serve un attenzione altissima su tutta la partita prima di procedere.

Last ma but not last, siccome negli incontri avuti su Direzione Commerciale Esercizio Rete vi è stata in più occasioni la conferma dei 13 Centri Operativi Esercizio Rete che sulla scorta dell'ipotesi societaria dovrebbero divenire Gestione Esercizio Programmazione Operativa, risulta assolutamente non condivisibile e da rigettare fermamente al mittente l'indiscrezione che riduce a 5 i Centri di regolazione della circolazione ferroviaria!

Sinceramente ci siamo stancati di indiscrezioni, illazioni ecc. fatte veicolare ad arte. Che si apra un confronto vero e si abbia, da parte societaria, la correttezza di stare fermi aspettando e lavorando per una conclusione positiva di tale processo, sapendo che vi sono alcune priorità, per non dire emergenze, a cui va data una risposta immediata, partendo da quelle delle assunzioni di personale, che possa concretizzare l'internalizzazione di attività pregiate connesse ad un vero e proprio piano industriale che colga l'opportunità di creare sviluppo, ma che nel contempo assicuri l'effettuazione della manutenzione come previsto garantendo la piena sicurezza degli operatori.

Risulta incomprensibile spingere sull'efficientamento di Rfi di fronte ad azioni quali i travasi repentini di personale in possesso di ben altre professionalità ed in alcuni casi impossibilitato ad essere proficuamente utilizzato nell'esercizio. Cosa che oltretutto rischia di mortificare le legittime aspettative in tema di prospettiva di sviluppo professionale, del personale già inserito nei ruoli di Rfi.

Infine può risultare superfluo ma è doveroso ricordare che, come Fit Cisl abbiamo più volte richiesto, è necessario che si affrontino anche le questioni attinenti le altre strutture di Rfi, come Direzione Tecnica, Sanitario, Diagnostica Mobile, ecc, non riducendo il confronto a due soli argomenti.

Michele Castellano

Appalti ferroviari

Il contratto non è un optional

A circa cinque mesi dalla sottoscrizione del Ccnl della mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie nel settore degli appalti ferroviari si registra una condizione di grande confusione e tensione.

Da una parte ci sono le aziende affiliate ad Ancp, unica associazione datoriale firmataria del contratto, che dal 1 settembre applicano il Ccnl decidendo unilateralmente, però, di dilazionare l'una tantum in più tranche e corrispondendo ai lavoratori solo le quote riferite ai periodi in cui risultano essere da esse dipendenti. Ne consegue che per recuperare le spettanze mancanti i numerosi interessati stanno ricorrendo ad iniziative di carattere legale nei confronti delle aziende stesse o della Committenza.

Dall'altra parte ci sono migliaia di lavoratori dipendenti dalle imprese associate a Fise-Uniferr, Confcooperative e Legacoop che ancora attendono di poter beneficiare del nuovo contratto perché le aziende non hanno intenzione di applicarlo, dichiarando di non poterlo sostenere sia per la parte economica che normativa. Tale decisione persiste nonostante l'ennesima giornata di sciopero, per l'esattezza la settima dall'inizio della vertenza contrattuale, effettuata lo scorso 1-2 ottobre.

Appare in tutta la sua evidenza la gravità della situazione che se fino ad oggi non è degenerata lo si deve esclusivamente all'operato del sindacato, impegnato responsabilmente a mantenere all'interno delle regole il diffuso e profondo malessere dei lavoratori esasperati per il mancato riconoscimento del sacrosanto diritto della rivalutazione della retribuzione ferma da anni.

A rendere ai dipendenti più insopportabile la condizione si aggiunge la grave situazione occupazionale presente nel settore, il ricorso costante agli ammortizzatori sociali, il progressivo ridursi delle attività, dei servizi a cui si aggiunge una quotidianità fatta di omesse o non corrette applicazione di istituti contrattuali da parte di diverse imprese, oltre alle mancate, ritardate o parziali erogazioni degli stipendi.

In un simile preoccupante contesto sorprende la condotta adottata dalle committenti società del Gruppo FSI che evitano ogni coinvolgimento nelle problematiche riguardanti il personale nelle aziende appaltatrici, in molti casi, persino quando previsto dalle norme.

L'unico rapporto che viene instaurato con l'appaltatore è di mera natura commerciale basato sul controllo e rendicontazione delle lavorazioni, prestando poca attenzione se mancate o carenti prestazioni siano dovute all'inadeguato numero di addetti impiegati. Si ha la netta sensazione che interessi più ridurre all'appaltatore i corrispettivi per attività non eseguite invece di preoccuparsi di quali ricadute tali mancanze determinano sulla qualità del servizio da offrire alla clientela.

Si rende, quindi, necessario una rivisitazione del comparto, prevedendone una nuova riorganizzazione dove il fattore lavoro deve rappresentare una risorsa indispensabile per il buon andamento delle aziende invece di essere considerato solo un costo da dover ridurre. Si dovrà da parte delle committenti evitare di aggiudicare gli appalti a quelle imprese che per essere prescelte propongono ribassi di percentuali rilevanti sugli importi di base di gara che poi pretendono di recuperare riducendo sensibilmente l'impiego di lavoratori o ricorrendo all'attivazione di ammortizzatori sociali.

Ora però la priorità è rappresentata dall'estensione del Ccnl a tutti gli addetti del settore attraverso l'adesione di quelle associazioni che durante la fase del rinnovo si sono incomprensibilmente sottratte al confronto, forse convinte che il sindacato non sarebbe mai riuscito a raggiungere quel traguardo, e che dal momento della sottoscrizione sono impegnate nel tentativo di riuscire ad ottenere maggiori risorse economiche dalle committenti, lamentando un aumento dei costi non coperti dagli attuali compensi percepiti per le lavorazioni contrattualizzate.

Per le aziende operanti negli appalti ferroviari nel nostro paese il rinnovo dei contratti sembra non rientrare nelle normali previsioni dell'operare di un'impresa per cui dovrebbe essere scontato programmare nel corso degli anni uno specifico accantonamento da utilizzare alle scadenze prefissate per retribuire in modo adeguato i propri dipendenti.

Probabilmente agli imprenditori sfugge che il rinnovo di un contratto può rappresentare una importante opportunità potendo contare, attraverso un nuovo accordo tra le parti, su una forza lavoro più motivata, perché ripagata con migliori trattamenti, per affrontare le sfide sempre più difficili del mercato.

E' quanto si aspettano i lavoratori degli appalti dall'esito dei prossimi incontri con le parti datoriali, quale giusto e tangibile riconoscimento di essere una delle componenti fondamentali per la realizzazione di un prodotto ferroviario di qualità da offrire al servizio della collettività. Diversamente, lo scontro sarà inevitabile.

Trasporto aereo

Da dove cominciare per voltare pagina

Il comparto del trasporto aereo attraversa una fase travagliata come non mai, alla ricerca di nuovi equilibri, più avanzati e corrispondenti alla domanda di servizi che il momento storico, economico e sociale richiedono. Immaginare un ordine più efficace, efficiente e produttivo per tutti, non può che cominciare, per il nostro sindacalismo, dall'assetto del fattore lavoro, un capo del filo che potrebbe essere considerato secondario dai punti di vista di altri fattori e protagonisti del settore ma che è oggettivamente fondamentale anche nell'ottica delle imprese e dell'operatore pubblico.

In questo senso riteniamo che un buon "incipit", rispetto ad un riepilogo degli avvenimenti in corso, sia quello fornito dall'accordo siglato il 6 dicembre scorso presso il ministero dei trasporti, non solo dal Mit, ma anche da Assaereo, Assohandlers, Assaeroporti, Assocatering, Neps, oltre che da Filt, Fit, Uilt e Ugl trasporti. Un accordo che rinnova l'impegno a proseguire il confronto e che qui sotto riportiamo.

"Le Parti, al termine di una valutazione comune in ordine alla opportunità di avviare un percorso negoziale volto alla definizione dei Ccnl di Settore, accolgono l'invito del Sottosegretario di Stato, Dr. Guido Improta, a definire in sede sindacale uno specifico protocollo finalizzato ad individuare obiettivi, struttura e caratteristiche del nuovo impianto contrattuale.

In tale ambito, le Parti ritengono di poter strutturare il Ccnl articolandolo su una parte generale comune, sottoscritta dall'insieme delle Associazioni datoriali e dalle Segreterie Generali/nazionali di categoria (Assaereo, Assohandlers, Assaeroporti, Assocatering) che si applicheranno, pertanto, ai dipendenti di Società aderenti all'Associazione Datoriale stipulante la medesima parte specifica. Il Ccnl di settore, riferimento per l'intera industria del trasporto aereo italiano, dovrà assumere una valenza ampiamente inclusiva e generalizzabile, in modo da poter attrarre anche soggetti rientranti nella filiera del trasporto aereo ancorchè non aderenti, al momento, alle Associazioni stipulanti. In relazione a quanto sopra le parti convengono di procedere negozialmente a verifiche successive, ciascuna delle quali propedeutica alla seguente, con la progressione temporale di seguito riportata: 1. Protocollo d'intesa su obiettivi, struttura e caratteristiche del nuovo Contratto di settore (da sottoscrivere entro il 20 dicembre 2012); 2. Definizione della Parte Generale del Ccnl di settore; 3. Definizione delle parti specifiche.

Si conferma inoltre l'impegno a proseguire il confronto avviato il 24 settembre u.s., finalizzato alla definizione delle regole di sistema per il trasporto aereo nazionale. In relazione a quanto sopra, al termine di ogni fase, e preventivamente rispetto all'avvio della successiva, le parti si incontreranno presso la sede istituzionale del Ministero per esaminare lo stato di avanzamento del negoziato".

Il verbale sottoscritto da Alitalia, Assaereo e sindacati

Ma ecco ora il testo e i contenuti del verbale sottoscritto il 10 dicembre, su cui convengono: Gruppo Alitalia con Assaereo, in assistenza delle società che fanno capo al Gruppo Alitalia e Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti.

"In relazione al confronto avviato con la presentazione dei lineamenti di piano industriale ed alla riscontrata criticità della situazione congiunturale e strutturale del settore in cui opera il Gruppo Alitalia; - alla costatata sussistenza di fattori esogeni che hanno fortemente ridotto la capacità espansiva e le performance del gruppo, con particolare riferimento al calo della domanda di mobilita ed alla relativa composizione, alle dinamiche del tasso di cambio e degli oneri del carburante, alla sovraccapacilà immessa da compagnie low-cost avvantaggiate da asimmetrie competitive; alla sussistenza di connotazioni peculiari del contesto operativo del trasporto aereo, tra le quali, l'elevata frammentazione della domanda non concentrata sull'hub nazionale, la diminuzione dei revenues medi generata dall'espansione delle low-cost, l'elevata competizione su alcune direttrici dell'Alta Velocità; - all'esigenza di creare nuove condizioni regolatorie di riferimento omogenee ed esigibili tra i vettori, anche sul versante del fattore lavoro, in grado di salvaguardare lo sviluppo ordinato della concorreza e del mercato; all'impegno assunto da parte del gruppo Alitalia di sviluppare e stimolare tutte le opportunità di mercato, attraverso, tra l'altro, l'apertura selettiva di nuove rotte internazionali ed intercontinentali, la promozione di un nuovo modello pricing e di feed back dei clienti, lo sviluppo del traffico incoming dai principali mercati esteri e degli investimenti in advertising; alla necessità di indi-

viduare soluzioni specifiche condivise in grado di concorrere positivamente al riequilibrio dei risultati economici aziendali per migliorare la capacità competitiva ed organizzativa dell'azienda e l'efficienza dei fattori produttivi; alla necessità comunemente ravvisata e ritenuta non più rinviabile di affrontare e risolvere le questioni di carattere interpretativo generate dalla recente legislazione in materia di ammortizzatori sociali del settore che non consentono di garantire la piena efficacia e sostenibilità nel tempo delle prestazioni erogate dal Fondo di Sostegno al Reddito del Trasporto Aereo, ancorché oggetto di adeguamento e di riforma nel corso del 2013.

Ciò che si è convenuto

Industry. Alitalia ed Assaereo ritengono che l'iniziativa promossa dalle Organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rappresenti un'importante occasione, utile per affrontare e approfondire, congiuntamente alle altre associazioni datoriali e alle istituzioni interessate, le principali problematiche industriali riportate in premessa del presente accordo. In particolare, le parti ritengono altresì di poter svolgere, ciascuna nell'ambito delle proprie distinte responsabilità, un ruolo propositivo nell'ambito della definizione di politiche industriali del Trasporto, attraverso un confronto che determini un coerente quadro regolatorio, la razionalizzazione dell'assetto infrastrutturale e l'eliminazione di pratiche lesive della concorrenza, al fine di favorire lo sviluppo ed il rafforzamento delle imprese del settore e dell'occupazione in un quadro di consolidamento e di rafforzamento dei raggruppamenti nazionali, volto a razionalizzare e risolvere progressivamente le diverse questioni e problematiche di volta in volta comunemente individuate. A questo scopo è di rilevante importanza proseguire il lavoro al tavolo del trasporto aereo presso il Ministero dei trasporti anche con il contributo del Ministero del lavoro e ricercare come avvenuto in una prima analisi della riunione del 5 novembre scorso la corretta applicazione degli strumenti di ammortizzazione sociale previsti per il settore aereo.

Contratto di settore del trasporto aereo. Alitalia ed Assaereo, al termine di una articolata valutazione interna avviata a partire dal primo semestre del corrente anno e conclusasi il 23 ottobre u.s., hanno promosso un intenso dialogo con i soggetti datoriali interessati per individuare le connotazioni fondamentali di una regolamentazione contrattuale di sistema per tutta la filiera degli operatori del settore. A fronte del quadro citato, le parti hanno ravvisato il comune interesse nell'avviare nel più breve tempo possibile un negoziato sulla definizione e stipula del Ccnl del Trasporto Aereo strutturato, su una parte comune e su sezioni specifiche, tra le quali, quella relativa ai vettori, articolato a sua volta per piloti, assistenti di volo e personale di terra.

Relazioni industriali. Nell'oggettivo difficile contesto in cui si trova l'Azienda, le parti ritengono di investire sulla qualità del sistema delle relazioni industriali e di avviare un confronto immediato in grado di individuare con efficacia e tempestività, le soluzioni più idonee anche sul versante del lavoro, anche attraverso la piena applicazione delle vigenti disposizioni di legge, di contratto e per l'esigibilità degli accordi sino ad oggi sottoscritti, con i diversi livelli di interlocuzione sindacale e nelle diverse sedi in cui si svilupperà il confronto. In tale

quadro le parti hanno oggi condiviso di attivare diversi tavoli, tra i quali quello che si pone l'obiettivo di implementare strumentazioni alternative a quelle presentate dall'azienda. Si procederà inoltre al confronto sulle linee di Piano industriale per singole macro aree di attività del Gruppo (Commerciale-sviluppo ricavi, Operations-volo e manutenzione, Handling). Non escludendo la possibilità che dopo un confronto di merito, possa emergere la concreta fattibilità di implementare alcune attività lavorative nella logica del pieno e razionale utilizzo delle professionalità esistenti anche con riferimento alle attività manutentive. Il monitoraggio dell'implementazione del Piano Industriale sarà caratterizzato da incontri tra le Parti a livello nazionale per analizzarne gli effetti sulle condizioni occupazionali del lavoro con cadenza quadrimestrali e comunque, qualora intervenissero successive modifiche o aggiornamenti significativi del Piano. I confronti tra le parti sopra previsti terranno inoltre conto del peculiare andamento ciclico e stagionale della domanda nel corso dell'anno. Si accentua in termini sempre più evidenti la necessità di garantire una capacità di risposta efficiente tra flussi e picchi di attività, con l'obiettivo del contenimento delle diseconomie nell'impiego della forza lavoro”

Il confronto con Air France/Klm

Tra i più importanti capitoli che impegnano i sindacati italiani nel settore del trasporto aereo, è anche certamente Air France/Klm. In questo senso il 4 dicembre scorso le organizzazioni sindacali, Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl trasporti, hanno incontrato la delegazione aziendale della compagnia Air France – Klm capitanata dalla country manager Italia Sig. ra Bènèdicte Duval.

La riunione tutta incentrata sull’evoluzione della crisi finanziaria ancora viva e sulle inevitabili conseguenze che di riflesso incidono sul settore del trasporto aereo, si è caratterizzata sui precari risultati finanziari e sulle performance negative del mercato operato dalla compagnia Air France.

Sulla scia delle azioni individuate a livello globale che richiedono una particolare attenzione della posizione finanziaria del gruppo, il management della compagnia ha comunque scelto di mantenere l’ampia portata della sua attività commerciale potenziando l’area intercontinentale con l’apertura di nuove rotte e investendo sul polo regionale Francese.

Un polo regionale costituito dalle compagnie partecipate Airlinair e Brit Air che nell’ambito del piano transform 2015, opererà con un nuovo marchio commerciale, voli per conto di Air France, ma con un posizionamento differenziato dal Gruppo.

Negli interventi del piano industriale, transform 2015, si evidenziano anche provvedimenti di recupero della produttività e dell’efficienza per una percentuale del venti per cento, un uso maggiore di un’ora al giorno del tempo degli aeromobili e degli equipaggi e una riduzione del personale pari a 5122 unità su una forza lavoro di 49301 risorse umane con contratto francese.

Il ridotto valore di capitalizzazione della compagnia Air France, i costi strutturali troppo alti, il debito contratto dal gruppo pari a sei miliardi netti di euro a dicembre 2011, sta mettendo a dura prova la capacità manageriale del gruppo Air France/Klm.

Nonostante gli effetti dell’attività operativa raggiunti dal gruppo nel terzo trimestre, esiti che hanno superato le auspicabili aspettative di mercato e l’utile operativo del 27% a 506 milioni di euro, più 109 milioni di euro rispetto al periodo dell’anno precedente, le previsioni del quarto trimestre stimano risultati negativi pari a -157 milioni di euro. Sul fronte dei risultati economici del gruppo, l’obiettivo di riduzione di due miliardi di euro, entro la fine del 2014, fissato dal management, appare obiettivamente un traguardo arduo e al quanto impegnativo.

Sul versante del mercato operato in Italia, la delegazione aziendale, utilizzando delle slides, ha illustrato al sindacato, valori di mercato e di fatturato 2012, dalle quali si rileva una quota di mercato pari all’11,4%, con una perdita del 6% rispetto ai dati degli anni precedenti ed un fatturato pari a 510 milioni di euro che risulta essere uguale al fatturato dell’esercizio finanziario dell’anno 2005.

La country manager, sig.ra Bènèdicte Duval, si è soffermata particolarmente sul valore di questi dati evidenziando che la

perdita di un punto percentuale di mercato corrisponde ad un valore economico pari a 25 milioni di euro. La precaria condizione finanziaria del gruppo e la ridotta capacità attrattiva delle compagnie sul mercato Italiano impongono azioni ed interventi sul fronte del contenimento dei costi, sul fronte della riduzione del debito e sull'aumento della produttività.

In tale contesto, influenzato dalla crisi finanziaria nonchè del trasporto aereo, che non risparmia nessuno, le affermazioni del management aziendale di non garantire i livelli occupazionali nel prossimo futuro, inducono preoccupazione ed impongono un confronto immediato, serrato ed articolato tra le parti.

Le organizzazioni sindacali tutte, all'interno di un modello relazionale utile ed efficace, si sono rese disponibili ad avviare in tempi brevi, tavoli tecnici volti al confronto e all'individuazione di percorsi e soluzioni funzionali all'emergenza rappresentata.

La situazione aziendale di Meridiana Fly

Di non minore impegno la situazione di Meridiana Fly, a proposito della quale le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugltrasporti, hanno incontrato la delegazione aziendale guidata dall'amministratore delegato della compagnia. La riunione – all'ordine del giorno il tema "Analisi e Situazione Aziendale"- si è focalizzata sui precari risultati finanziari, sull'evoluzione dell'attività commerciale esercitata dalle società del gruppo Meridiana Fly, sugli effetti della crisi sia finanziaria che di sistema attinenti al settore del trasporto aereo.

Il management della compagnia ha evidenziato la precaria posizione finanziaria del gruppo, asserendo la necessità di procedere verso un riequilibrio dell'esercizio di bilancio volto a garantire la sostenibilità economica e la continuità aziendale della compagnia.

Sulla scia delle dinamiche industriali, l'amministratore delegato - pur rievocando tutte le azioni esercitate in precedenza, volte al riordino della catena di comando, all'organizzazione del lavoro, alla rivisitazione del network e agli interventi di correzione dei costi strutturali dell'impresa - in funzione dell'instabilità finanziaria e all'avverso posizionamento di mercato della compagnia, ha annunciato ulteriori ed immediati interventi sul piano industriale, che saranno valutati e deliberati dal consiglio di amministrazione. Tra le azioni che dovranno essere adottate quanto prima, la delegazione aziendale ha informato le rappresentanze sindacali del taglio delle attività di volo di tratte risultanti in perdita, della riduzione di alcune frequenze giornaliere "Linate/Catania", e del ridimensionamento della flotta per un valore di n.10 aeromobili.

Secondo l'analisi del management aziendale, la riduzione della flotta interesserà quattro A320, tre A319, due A 330 e un 767 - che sommati agli interventi adottati in precedenza stabilizzerà la flotta aerea delle società del gruppo Meridiana Fly a 27 aeromobili.

Risulta essere fin troppo evidente –rilevano i sindacati- l'intenzione di marginalizzazione della compagnia per competere in un segmento di business sempre più ristretto, i cui margini di mercato produrranno effetti dirompenti per la stabilità dell'impresa e dell'occupazione. Tale scenario di dissesto si riverserà solo ed esclusivamente sul personale già pesantemente penalizzato dalle riduzioni del costo del lavoro precedentemente applicato e non più sostenibile. Queste azioni di riduzioni della portata dell'attività commerciale sono scelte incomprensibili per

I sindacati: Finalmente le basi per un'iniziativa di sistema

Le segreterie nazionali di Filt, Fit, Uilt, Uglt, al termine dei confronti che hanno coinvolto il governo e le parti datoriali e sindacali, sulle problematiche e le prospettive del trasporto aereo, hanno emesso due note unitarie che qui riportiamo.

Necessarie le regole - l'accordo tra Governo, Sindacati e Imprese del Trasporto aereo, declinato nel solco dell'accordo interconfederale del 28 giugno 2011, pone finalmente le basi per gli interventi di sistema a sostegno dell'industria aerea italiana. L'anomalia tutta italiana di un'industria priva di regole e inquinata da fenomeni diffusi di illegalità trova oggi il primo vero argine in grado di fermare le derive distruttive in cui vive il trasporto aereo italiano. La determinazione, la competenza e la visione comune messe in campo dalle Organizzazioni Sindacali hanno trovato risposte nel confronto coordinato ed agevolato al tavolo del Ministero dei Trasporti dal Sottosegretario Guido Improta dando vita ad un largo tavolo di confronto con tutti i protagonisti dell'industria italiana del settore: Governo, Organizzazioni Sindacali e Imprese per ridisegnare un orizzonte regolato di sviluppo dell'industria del trasporto aereo italiano.

Per il futuro di Alitalia - L'accordo sottoscritto in Alitalia apre una nuova fase di relazioni ed auspicabilmente di confronto propositivo. A partire dalla condivisione circa la necessità di ricercare strumenti alternativi agli esuberi previsti dal piano aziendale. Un piano che sarà al centro del confronto e che vedrà le Organizzazioni Sindacali sfidare l'azienda sul tema della produzione e dei ricavi. L'unica via per la difesa dell'occupazione. Un'assunzione di responsabilità da parte sindacale che necessità coerenza nei comportamenti e negli atti da parte del Capo aziendale e dei suoi manager.

un gruppo dirigente che sostiene di voler rilanciare la compagnia.

Le rappresentanze sindacali, e in particolare la Fit Cisl, hanno chiesto chiarimenti su questa irrazionale posizione politica assunta dall'azienda che tende a trasformarsi nella fabbrica della disoccupazione, ribadendo la necessità di un intervento di ricapitalizzazione e rivendicando una riprogettazione del piano industriale atto a consolidare il posizionamento di mercato delle società del gruppo e a sviluppare politiche industriali tese a favorire possibili alleanze e partnership con altri importanti vettori nazionali ed europei.

Sulla scia di elementi qualificanti ed auspicabili sia per il rapporto delle relazioni industriali sia per confronto in atto, la Federazione Nazionale, unitamente alle strutture regionali Fit e Cisl dei territori, sta valutando tutte le azioni operative necessarie a garantire stabilità occupazionale.

Ryanair: Fit Cisl segna un punto

Sul complesso capitolo delle compagnie low cost intanto, la Corte d'Appello di Roma ha accolto la richiesta della Fit-Cisl contro Ryanair, dichiarando la giurisdizione italiana in merito alle controversie in materia sindacale. La Corte non si è invece pronunciata nel merito sulla pretesa condotta antisindacale della Ruyanair, rimandando al giudice italiano di primo grado, che aveva dichiarato il difetto di giurisdizione.

Una decisione che per il coordinatore nazionale del Trasporto aereo Fit-Cisl, Francesco Persi, è storica. La storicità della sentenza –spiega Persi- sta nel fatto che il giudice ha riconosciuto che un'azienda, dal momento in cui opera in Italia, ha dipendenti italiani e svolge attività sul territorio nazionale, è soggetta alle leggi di questo Paese. Per noi non può che essere positivo visto che avevamo già vinto in primo grado. Oltre a noi, credo sia soddisfatto il movimento dei lavoratori, che da questo momento in poi potranno essere tutelati meglio. Con tale provvedimento il processo torna dunque al tribunale di Velletri, competente, come stabilito dai giudici della Corte d'appello di Roma a decidere nel merito sul contenzioso tra Fit-Cisl e Ryanair.

Al centro della vertenza, la denuncia del sindacato che contestava alla compagnia aerea low cost di violare le norme contributive e fiscali del nostro paese utilizzando strumentalmente la sua nazionalità irlandese ed il relativo regime giuridico. Le aliquote, come noto infatti, in Irlanda sono del 12 per cento mentre in Italia del 37 per cento.

Tamponata la vertenza Air Dolomiti

Tamponata intanto anche la vertenza Air Dolomiti, la compagnia regionale della Lufthansa che aveva avviato le procedure di mobilità per 116 lavoratori, 76 piloti e 40 assistenti di volo. Ciò nonostante i livelli retributivi e normativi degli equipaggi nettamente inferiori rispetto alla casa madre. Il presidente di Air Dolomiti, Kraus, aveva presentato un progetto di drastico ridimensionamento dell'azienda che, oltre a creare un grave problema occupazionale, risultava poco convincente anche sotto il profilo industriale, perché non lasciava intravedere la volontà di puntare ad un reale rilancio della compagnia la cui flotta, da quando Lufthansa ne ha assunto il controllo, ha visto solo progressivi ridimensionamenti. Preoccupazione per il futuro del vettore veronese era che la procedura attivata da Air Dolomiti non prevedeva il ricorso ad ammortizzatori sociali come la Cigs per superare l'attuale momento di difficoltà, in modo da evitare l'espulsione di decine di equipaggi di elevata professionalità e gettare così le basi per un futuro rilancio.

L'accordo intervenuto (11 dicembre) tra Filt, Fit, Ugl, Anpac, Avia e Lare per Air Dolomiti spa, premette che la parti convengono di fare ricorso alla Cigs per un numero complessivo di 116 unità. Peraltro nel corso degli incontri di esame congiunto preliminari alla sottoscrizione dell'accordo, le parti sindacali avevano richiesto la disponibilità della società a prendere in considerazione ogni possibile strumento finalizzato a facilitare la ricollocazione sul mercato del lavoro del personale di condotta. Le parti si impegnano altresì a concordare in sede aziendale eventuali sistemi di incentivazione all'esodo anche per il Personale Navigante di Cabina che ne facesse esplicita richiesta. E pur convenendo sull'opportunità di differire ad incontri successivi la migliore disamina delle possibili forme di incentivazione, manifestavano un reciproco interesse ad addivenire alla stipulazione del verbale di intesa al fine di dettagliare le linee guida dei possibili percorsi concordati.

(ch. camp.)

Igiene ambientale

Gli enti locali esercitino il loro ruolo

Dopo lo sciopero nazionale per la vertenza Aimeri Ambiente che ha registrato oltre l'87 per cento di adesioni

Con "Aimeri Ambiente", primaria azienda privata nel settore igiene ambientale, è in corso da tempo, come sanno bene i lavoratori interessati, in molte realtà locali, una complessa vertenza conseguente alla dichiarazione dello stato di crisi ed alla procedura di licenziamento collettivo, posta in essere dall'azienda per 219 lavoratori. Si tratta infatti di un problema che coinvolge una buona metà dei 79 impianti presenti nel territorio nazionale.

Sulla questione i sindacati Fp-Cgil, Fit-Cisl, Uilt e Fiadel, avevano avuto un confronto a Milano (27 novembre 2012) che si era svolto in una situazione di palese difficoltà, determinata non solo dalla minaccia da parte dell'impresa di procedere ai licenziamenti ma anche dal peso dei gravi disagi che quotidianamente i lavoratori vivono in mancanza delle varie spettanze economiche e normative dovute e per le precarie condizioni lavorative.

Nell'incontro i sindacati in rappresentanza di tutti i territori anche non direttamente coinvolti dalla procedura, hanno ribadito che l'ambito della vertenza per il licenziamento collettivo di 219 lavoratori - ai sensi degli articoli 4 e 24 della legge 223/91 - è caratterizzato da un'iniziativa non ammissibile sia sul piano giuridico sia sul piano politico e che i contenuti dell'incontro di Milano erano riconducibili alla procedura di raffreddamento e conciliazione già avviata dalle organizzazioni sindacali.

Aimeri Ambiente, nel corso del confronto, confermando la legittimità della sua azione "determinata dai ritardi dei pagamenti di alcuni enti locali", ha proposto - per ricondurre la vertenza in un ambito più ragionevole - una serie di misure di contenimento del costo del lavoro in alternativa ai licenziamenti programmati. Nel dettaglio, nelle ipotesi esplicitate dall'impresa, è stato elencato un sommario piano di ristrutturazione di Aimeri Ambiente per efficientare e contenere la spesa complessiva di gestione; e un quadro di misure per il contenimento del costo per il personale, in parte in forma strutturale e in parte in forma temporanea.

Tra le misure da adottare sono state prospettate ai sindacati: l'adozione di un patto di solidarietà difensiva che prevede

Il primato Fit-Cisl nell'area Servizi ambientali

Continua e si rafforza il consenso dei lavoratori dell'area contrattuale dei Servizi ambientali. Nel 2012 gli iscritti alla Fit-Cisl sono aumentati per il secondo anno consecutivo. Dai dati certificati dall'associazione datoriale Federambiente e qui riportati – dicono Pasquale Paniccia segretario nazionale della Fit e Angelo Curcio coordinatore dell'area – risulta che siamo il primo sindacato nel settore delle imprese pubbliche. Questo è il frutto soprattutto dell'impegno collettivo di dirigenti e attivisti nei territori. E considerato il momento di crisi economica che sta attraversando il Paese è un risultato di straordinaria importanza, a testimonianza che l'impegno paga e che la nostra azione positiva è riconosciuta dai lavoratori che rappresentiamo.

ADDETTI	FIT CISL	FP CGIL	FIADEL	FIADEL	UGL
42.202	8.508	8.144	4.598	4.106	1.361

la riduzione dell'orario di lavoro settimanale con una decurtazione della retribuzione a carico del dipendente; la trasformazione, in riposi compensativi, delle quattro festività coincidenti con la domenica; il contenimento delle maggiorazioni del lavoro straordinario e del lavoro notturno; l'adozione totale della banca-ore per annullare ogni effetto retributivo dello straordinario.

Stando così le cose, oltre a ribadire che il diritto all'occupazione e alla giusta retribuzione in questo settore sono stati determinati da leggi e da clausole del contratto nazionale, e pur annotando le misure alternative alla procedura di mobilità, i sindacati hanno confermato che le soluzioni idonee al rilancio dell'azienda - compatibili con la tenuta occupazionale e nel rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro – debbano essere trovate esclusivamente nell'ambito del quadro economico e dell'efficientamento dell'impresa stessa. Inoltre, evidentemente, è stato fatto presente che il perdurare della procedura di mobilita è un elemento di forte criticità che sta condizionando negativamente ogni tipo di confronto. Conseguentemente, vista la presenza ampia delle delegazioni territoriale, si è deciso di interrompere l'incontro per la mancanza di certezze e di rassicurazioni sia in termini occupazionali sia per quanto riguarda il taglio del costo del lavoro che l'azienda intende esercitare. È inaccettabile pensare – affermano i sindacati- che questa crisi aziendale, determinata anche dalla poca lungimiranza e da un cattivo modello gestionale e relazionale con i lavoratori da parte di Aimeri Ambiente, possa essere tutta scaricata sempre sui soliti noti.

Pertanto, nel respingere la procedura di mobilità e le misure proposte, negli intenti convenuti dall'attivo nazionale di Bologna, è stato effettuato (14 dicembre) un efficace e riuscitissimo sciopero nazionale nei confronti di Aimeri Ambiente in ogni appalto o consorzio in cui la stessa opera. Sciopero che ha registrato, in media nazionale, più dell'87 per cento di adesioni.

Contestualmente, però i sindacati continuano a portare avanti con decisione il dialogo con tutte le Amministrazioni locali coinvolte per rappresentare, in maniera aggiornata, le criticità che stanno caratterizzando quest'insolita crisi aziendale nel settore. Le Amministrazioni locali non possano infatti essere estranee a tutto ciò. I sindaci hanno una responsabilità politica e in solido nei confronti dei cittadini e dei lavoratori interessati e il conseguente diritto/dovere di intervenire. Ma contemporaneamente i sindacati si sono impegnati a spiegare ai cittadini le ragioni di questa vertenza non solo legata alla difesa del posto di lavoro ma anche alle gravi conseguenze che stanno avendo in termini qualitativi e quantitativi sui servizi che quotidianamente vengono resi.

(ch.camp)

Mentre scade il Ccnl dei portuali...

1.300 dipendenti dalle Autorità Portuali costretti allo sciopero

Mentre il contratto collettivo nazionale di lavoro dei porti è in scadenza con la fine dell'anno i 1.300 lavoratori dipendenti dalle Autorità portuali italiane sono stati costretti a scioperare con una partecipazione pressoché totale, il 5 dicembre scorso. Lo sciopero era stato proclamato dai sindacati dei trasporti in risposta alla applicazione distorta della spending review, che vede assimilati erroneamente questi enti ad altre istituzioni pubbliche. In questo caso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, con una propria circolare, ha invitato le Autorità Portuali "ad assumere provvedimenti del caso in ordine al trattamento retributivo del personale, con particolare riferimento alla sospensione della corresponsione degli incrementi contrattuali e di eventuali progressioni economiche ed all'avvio di procedure volte all'individuazione delle somme da recuperare per i benefici eventualmente già corrisposti". Ciò significa che i lavoratori dipendenti delle Autorità Portuali dovrebbero restituire quanto ottenuto dagli aumenti contrattuali, dal 2010 ad oggi! Siamo al teatro dell'assurdo.

Lo sciopero si è andato ad inquadrare nel contesto della fase di incertezza che caratterizza il settore portuale, all'interno del quale, a diversi livelli, si assiste ad un nuovo attacco al lavoro ed ai lavoratori di questo settore. Si parte dagli indirizzi di liberalizzazione incontrollata del lavoro portuale e dei servizi tecnico nautici, che la Commissione europea sta riproponendo, alle richieste formulate ad alcuni armatori, di modificare l'ordinamento attualmente in vigore per poter fare autoproduzione portuale senza regole, e cioè confusione interessata tra lavoro marittimo e lavoro portuale, di cui abbiamo scritto nello scorso numero de "La Voce".

Nonostante l'altissima partecipazione allo sciopero però, i sindacati accusano l'atteggiamento negativo del Governo e, per esso, del ministro Vittorio Grilli e del vice ministro Mario Ciaccia, per non aver voluto ricevere la delegazione dei lavoratori per confrontarsi sulle criticità che ricadono sui porti per effetto della normativa di revisione della spesa pubblica. Alla luce di questa ingiustificata chiusura - hanno annunciato le organizzazioni sindacali – proseguirà a tempo indeterminato lo stato di agitazione nei porti attraverso il ricorso a molteplici iniziative quali l'astensione dal lavoro straordinario, la proclamazione di assemblee dei lavoratori ed altri scioperi che avranno riflessi negativi sul sistema portuale nazionale di cui le Ap costituiscono il traino.

Secondo Filt, Fit e Uilt, aprire un conflitto nei porti è dunque una scelta scellerata e dannosa sotto molti profili. Peraltro i provvedimenti che hanno scatenato la reazione dei sindacati sono tecnicamente inapplicabili, stante la natura privata del rapporto di lavoro nelle Ap.

L'atteggiamento di totale assenza dei ministeri competenti nell'assumere provvedimenti atti a correggere la problematica in ordine a trattamento retributivo del personale delle Autorità Portuali denota dunque la scarsa consapevolezza di ciò che a breve potrebbe ripercuotersi anche sull'intero comparto, soprattutto nella fase delicata del rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti in scadenza il 31 dicembre. La Fit-Cisl come le altre organizzazioni sindacali affermano in conseguenza che se la questione non dovesse risolversi con esito positivo, sarebbero pronte a mobilitare l'intero comparto portuale, e a ricorrere a vie legali nei confronti di chi manca di prendere in considerazione le problematiche esistenti. (ch.camp.)

Il deficit di politica portuale causa di mille contraddizioni

Esiste un solo modo per coordinare, regolare, regolamentare, potenziare ed amministrare i nostri porti: i soldi. Così l'attacco di una nota del Coordinatore nazionale per la portualità, Ugo Milone, che soggiunge: A monte di tutto ciò, però, il nostro Paese avrebbe bisogno di una politica nazionale dei porti, che purtroppo non c'è. Non esistendo una politica nazionale ed un'idea unica, si lascia spazio a dinamiche locali di progettazione di infrastrutture impossibili e di autonomia/anarchia nella gestione dei finanziamenti pubblici. Il governo dovrebbe fare una pianificazione strategica delle infrastrutture nazionali, cosa che ormai non si fa da molti anni, delegando le scelte a necessità politiche locali che tendono a non scontentare il politico di turno e la sua base elettorale.

Il riferimento – chiarisce Milone è al blitz fatto in Commissione bilanci7o della Camera dei deputati che ha assegnato 100 milioni di euro al porto di Venezia, e che nel contesto dato, risulta legittimo. Il documento votato dal comitato portuale di Genova, con il parere contrario del dirigente Fit-Cisl Ettore Torzetti, promosso dal sindaco, ricalca dunque quella logica di campanile che non dovrebbe appartenere a un porto internazionale come quello di Genova. Questa la critica di Fit.

Anche noi - conclude il dirigente nazionale della Fit – non volendo entrare nel merito della necessità o meno per Venezia di ricevere quei soldi, siamo contrari a quanto accaduto per ragioni di metodo. Pertanto chiediamo "al numero uno" di Assoporti, Luigi Merlo, (così già come fatto nel denunciare l'inutilità di aumentare le Autorità Portuali da 24 (diciamo noi già troppe) a 26 di insistere a favore della categoria che bene rappresenta, nei confronti del Governo, affinché si tracci una lista di priorità infrastrutturali strumentali al rilancio della portualità nazionale.

Anas

Accordo sul "modello dell'esercizio"

A seguito di serrati incontri sul "Modello dell'Esercizio", Filt, Fit, Uil-pa, Snala, Sada e Ugl hanno sottoscritto con l'Azienda Anas un Accordo nel quale, "ripartendo" dall'Accordo del 2008, si è ribadito come tale segmento organizzativo stia diventando sempre più centrale soprattutto per rendere più efficace ed efficiente il servizio da fornire all'utenza.

Nel contestualizzare le difficoltà del momento imposte dalle restrizione delle attuali leggi, che sostanzialmente vietano la possibilità di assunzioni e che vedono in particolare sofferenza proprio il settore dell'Esercizio, si è deciso di dar corso all'attuazione di un modello di ampio respiro che passi attraverso una sua definizione per fasi, dando priorità a tutto ciò che da subito può trovare applicazione.

In sintesi l'intesa prevede: una diversa modulazione delle sale operative compartimentali di nuova costituzione rispetto a quanto previsto dall'accordo del 17 luglio 2008, distinte in h.24, per le quali si prevedono 13 unità (un responsabile, 6 assistenti e 6 operatori) ed in h.12, con 7 unità (un responsabile, 3 assistenti e 3 operatori), evidenziando che questa seconda articolazione in doppio turno lavorativo, precedentemente, non era stata prevista; la ripresa del confronto in alcuni dei compartimenti pilota (Sardegna e Campania), volto a riattivare i percorsi finalizzati ad assicurare una maggiore presenza del personale su strada anche secondo i processi di mobilità già previsti dall'accordo del 2008 e alla reinternalizzazione delle attività affidate all'esterno e considerate strategiche (operazioni invernali e taglio dell'erba).

Tra gli aspetti certamente positivi dell'accordo, i sindacati citano in particolare:

la definizione di una turnazione omogenea in h 12 per le sale dove non è previsto il ciclo continuo h.24; la salvaguardia occupazionale, in presenza di una composizione organica maggiore rispetto al modello e presente in alcune sale operative, con intervento diretto del confronto a livello locale; la trasformazione in full time dei contratti part time presenti presso le sale operative, salvaguardando la volontarietà dell'adesione; l'avvio immediato delle selezioni interne e successivamente esterne, salvaguardando il preventivo inquadramento al livello superiore delle attuali risorse umane che prestano servizio presso le SOC, secondo le attività effettivamente svolte; l'applicazione anche alla tipologia di turno h 12, dell'indennità già prevista per l'h 24 dall'accordo del 4 febbraio 2009; la possibilità di avviare concreti progetti sperimentali di internalizzazione, anche avendo a riferimento il noto art. 55 della legge sulle liberalizzazioni; l'impegno ad un confronto sui modelli organizzativi per le diverse tratte autostradali gestite dall'Anas; il riavvio del confronto sull'esercizio, dal punto di vista più generale, a partire dal mese di gennaio.

Flash da regioni e città

Trasporti e servizi nelle realtà locali

Festa del socio Fit Cisl in Abruzzo

Un pranzo è pur sempre un pranzo… e il cibo non è di certo scarseggiato né in quantità né in qualità, ma oltre al lauto desinare, questa era una festa: e che festa. "Fit in famiglia", così il nostro Segretario generale regionale, Alessandro Di Naccio, ha ribattezzato, in assonanza all'evento "Fit incontra", la Festa del socio Fit-Cisl Abruzzo 2012. E a ragion veduta vista la grande partecipazione delle famiglie degli associati: circa 340 persone.

La presenza di tanti bambini ha ispirato anche il discorso del Segretario nazionale Giovanni Luciano, che ha raccontato come il duro impegno che un sindacato riformista come il nostro deve affrontare quotidianamente, per garantire e migliorare il lavoro e risolvere i tanti problemi che ogni giorno si presentano, lo si affronta con il cuore proprio per le generazioni future, per assicurare loro il miglior mondo (almeno lavorativo!) possibile. Luciano ha ricordato anche la concomitanza della nostra festa con la giornata contro la violenza sulle donne, rimarcando come un mondo che le rispetti sia migliore per tutti.

Significativa anche la presenza del dirigente nazionale dell'area contrattuale trasporto ferroviario e servizi, Michele Castellano, del dirigente nazionale dell'area contrattuale dei marittimi, Giovanni Olivieri e di tutti i componenti della segreteria regionale.

La consegna poi dei riconoscimenti per l'impegno profuso nella Federazione regionale a Antonio Mancinelli, Gaetano Mambella e Roberto Cordoni, è stato un momento toccante in cui tutti ci siamo sentiti orgogliosi per gli amici premiati. Simpatica anche l'iniziativa della lotteria a premi che tra una barzelletta e una canzone ha allietato i momenti di comune divertimento, in cui non è mancato come da tradizione chi si è esibito in danze sfrenate!

Ma la parte del leone l'hanno fatta gli iscritti che con l'altissima adesione alla festa, al punto che per poco la grande sala del ristorante rischiava di non riuscire ad accogliere tutti, hanno dato dimostrazione ancora una volta della coesione e della partecipazione attiva che nel nostro sindacato non è mai mancata, anzi ne è sempre stata uno dei cardini principali. Partecipazione che oggi più che mai è essenziale per combattere l'impasse in cui il mondo lavorativo tutto e purtroppo anche buona parte dei trasporti si trova.

In Cisl siamo contrattualisti, non di certo ciechi antagonisti si sa; ma ciò che da la forza all'atti-

vità contrattuale è l'unità e la solidità degli associati e, come tante volte già è stato dimostrato in passato, anche ora in tempo di crisi l'Abruzzo c'è e ci sarà! C'è e ci sarà con i suoi dirigenti.

C'è e ci sarà con i suoi delegati che in prima fila dedicano tanto tempo alla contrattazione e all'organizzazione sindacale nelle aziende. C'è e ci sarà con tutte le donne, gli uomini, i lavoratori, i pensionati, del mondo dei trasporti iscritti alla Fit-Cisl che con dedizione, serietà e simpatia aiutano questa organizzazione a crescere e a rappresentarli sempre meglio. *(Filippo Tassinari)*

Disservizi ed esternalizzazioni di Trenitalia in Toscana. Fit accusa

La Fit/Cisl Toscana a distanza di circa 8 mesi dall'ultima denuncia, ha fatto nuovamente il punto sulla manutenzione dei rotabili, sia per le lavorazioni sui treni del trasporto regionali che per le lavorazioni nazionali sulle carrozze media distanza effettuate nelle officine dell'Osmannoro. L'analisi parte da alcuni dati elaborati direttamente da un apposito gruppo di lavoro e riferiti ai treni regionali in Toscana.

Nel periodo che copre tutto l'anno, sono stati soppressi circa 1800 treni di cui circa la metà 900, sono stati sostituiti dopo la partenza, perché si sono guastati in linea per scarsa manutenzione, mentre il resto, nonostante abbia viaggiato, ha registrato in molti casi l'impossibilità di usufruire dei bagni, del condizionamento e del riscaldamento non sempre funzionante e poi le porte delle vetture per l'uscita dei viaggiatori sono risultate spesso guaste. Anche nei primi undici mesi del 2012 le cose non sono andate bene, ma anzi, si registra un lieve aumento dei treni soppressi circa 1850 e manca ancora il mese di dicembre; di questi circa 1000 per scarsa manutenzione. Naturalmente sono continuati i disservizi riguardo al condizionamento e al riscaldamento, con un aumento delle vetture con porte guaste e, dopo tanti anni, un peggioramento della puntualità complessiva che nel 2012 si attesta mediamente intorno all'84% (sotto alla media degli anni scorsi che era del 91%).

Una delle cause principali, secondo Fit Cisl Toscana, va trovata nella scarsa manutenzione che viene fatta sui nostri treni; in primo luogo per mancanza di pezzi di ricambio, che, molto spesso costringe a cannibalizzare altri treni per recuperare i pezzi mancanti, con aumento dei costi in termini di energie e tempo prezioso. Non esiste una politica organizzativa efficiente in quanto anche gli ultimi accordi, fatti in Toscana, come quello dell'agosto 2010 per la manutenzione dei treni regionali e quello del maggio 2011 per la manutenzione delle carrozze media distanza, sono stati completamente disattesi, nonostante gli stessi contenessero aumenti di flessibilità, turni manutentivi h24, assunzioni, e soprattutto progetti di internalizzazione del lavoro.

Insomma si porta avanti una strategia di logoramento, per poi trovare le giustificazioni per continuare ad esternalizzare la manutenzione dei circa 20 treni (6 elettrici e 14 diesel) "Minuetto", quella di 1° livello, ma anche quella più importante e pregiata di 2° livello, nonché la manutenzione delle locomotive 464 sempre di 2° livello, oppure la manutenzione (R.O + Face Lift) delle 100 carrozze media distanza del trasporto regionale Toscana, la manutenzione sempre di 2°livello dei treni AV ETR 600 e 610, così come la manutenzione dell'ERT 500, già oggi, quella di 1° livello è assegnata per il 50% al privato e domani si conta di assegnare interamente quella di 2° livello. Altra questione da chiarire riguarda i 10 treni diesel del gruppo Pesa (Polonia), comprati dalla Regione Toscana e dati in gestione a Trenitalia; ad oggi non è chiaro chi farà la manutenzione, come anche non è chiaro a chi verrà assegnata la manutenzione al nuovo treno ETR 1000.

Una cosa importante

da segnalare e verificare, riguarda la manutenzione del Minuetto. Come mai questa è affidata ad una ditta privata che effettua le riparazioni in una officina delle FS a Firenze Romito? E perché l'officina, a spese di Trenitalia, è stata messa in sicurezza ed attrezzata per circa 2 milioni di euro? Ora che ne sarà del nuovo capannone, quasi ultimato e appositamente costruito, adiacente alle officine nazionali dell'Osmannoro, per un costo di circa 3 milioni di euro per le lavorazioni (R.O + Face Lift), se le lavorazioni ivi previste sono state esternalizzate?

Insomma bisogna chiarire diverse questioni e comunque, dentro le officine FS, si fa ormai poca cosa e quello che viene fatto, è tutto su rotabili ormai datati, che presto verranno dismessi, impoverendo così il know-how dei ferrovieri, i quali non saranno più in grado di intervenire sui rotabili nuovi, nonostante il recente aumento di produttività mensile del 5,4% previsto nel nuovo Ccnl. Una situazione gravissima che se non verrà invertita metterà in crisi le nostre officine dove attualmente sono occupati complessivamente circa 9.000 addetti (3.000 nelle officine nazionali, 4.000 nel trasporto regionale e circa 2.000 nei servizi accessori); di questi, circa 1500 sono utilizzati in Toscana.

L'allarme deve in primo luogo far riflettere i politici romani ed in particolare quelli toscani; non si possono accettare i comportamenti del Gruppo FS, finalizzati ad assegnare le lavorazioni pregiate a gruppi esterni privati nonostante le lavorazioni fatte nelle officine Fs potrebbero costare meno.

La nostra principale preoccupazione –conclude il Segretario Generale di Fit Toscana, Stefano Boni- è quella di salvaguardare e rilanciare le Officine di Pisa, Siena ed in particolare quelle dell'Osmannoro, interessando sia gli enti locali sia la Regione Toscana; l'intento è quello di assicurare la funzionalità dei nostri treni, la nostra immagine e un servizio sicuro, efficiente e puntuale ai nostri viaggiatori. Inoltre, non dimentichiamo, che queste lavorazioni possono rappresentare un'opportunità di sviluppo e occupazione nel nostro territorio; i ferrovieri sono pronti a fare la loro parte dobbiamo costringere anche le ferrovie a cambiare politica e ad investire nelle nostre officine, a partire dal rispetto degli accordi in essere, facendo le assunzioni previste.

La Fit/Cisl Toscana condivide dunque la decisione delle segreterie nazionali di attivare le procedure di raffreddamento, rispetto alle decisioni di Trenitalia di non rispettare il Ccnl appena firmato, ed in particolare proprio nel settore della manutenzione del materiale rotabile.

Friuli V. G. a stecchetto il Trasporto pubblico

La Regione Friuli Venezia Giulia adopera la lesina in materia di trasporto pubblico locale. Rispetto a un fabbisogno di circa 134 milioni per il 2013, al Tpl ne verranno destinati 120 con una riduzione all'inizio dell'anno, rispetto allo stesso periodo del 2012, del 4,5%. A tracciare il quadro ai sindacati dei trasporti è stato l'assessore alle infrastrutture Riccardo Riccardi che ha invitato a pensare ad un patto sociale che va fatto e garantito globalmente. In sicurezza sono state messe le misure legate al porto di Trieste e garantiti i collegamenti ferroviari che uniscono Udine e Trieste a Roma e Milano (da soli valgono 2 milioni di euro). Ma tutte le altre voci di spesa sono sostanzialmente "azzerate", ha precisato Riccardi, aggiungendo che i tagli sono comunque inferiori a quelli nelle altre regioni.

L'assessore ha quindi ribadito che le province devono fare un fronte comune nei confronti delle aziende dei trasporto locale ragionando sulla riduzione di parte dei costi d'esercizio, anche perché alcune province e alcuni comuni sono anche azionisti delle aziende stesse.

Eccessiva per i sindacati, la riduzione dei fondi, specie se rappresenta il primo passo di un work in progress che proseguirà negli anni e che potrebbe comportare sin da ora il taglio di circa 150 posti di lavoro.

Sindacati e crisi del Tpl nelle Marche

Riteniamo incredibile, assurda e inconcepibile la notizia di un tagli ulteriore del 10% al fondo del Trasporto pubblico locale, tentando anche di farlo passare come una conquista perché il taglio doveva essere del 23%. Il servizio di Tpl nelle Marche era già ampiamente insufficiente, e le risorse impiegate dalla Regione sono tra le più basse d'Italia superati solo da Molise e Valle D'Aosta. Così Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti marchigiane. Con il taglio dello scorso anno del 5%, la mobilitazione generale della categoria è stata impedita, ricordano i sindacati, solo dopo un protocollo tra organizzazioni sindacali e assessore regionale. Ora sembra che quel protocollo è carta straccia, e che la Regione colpirà ancora i soggetti più deboli, lavoratori, studenti, abitanti di piccoli centri, comunità montane.

Questo segnala la fine completa di un minimo di welfare sociale, e ripercussioni gravissime sui livelli occupazionali già duramente colpiti dal taglio del 5%, che potrebbero attestarsi sulle 100 unità. E' chiaro –concludono i sindacati- che in assenza di risposte positive ci sarà la mobilitazione dei lavoratori a salvaguardia dei posti di lavoro.

Umbria Mobilità. Le proposte di Cisl e Fit

Battaglia sull'ingresso dei privati in Umbria Mobilità. La Cisl ha ribadito che non è contraria all'ingresso di soggetti privati che dovranno essere garanti della qualità del servizio e dell'equilibrio dei costi. I lavoratori, ad oggi circa 1200, sono stanchi di pagare le conseguenze imputabili alla mala gestione che ha imperato negli ultimi anni e per questo auspicano che il nuovo Consiglio di

amministrazione attui una politica all'insegna dello snellimento dei costi, che dia certezza e semplifichi la partecipazione azionaria.

La Cisl e la Fit dell'Umbria hanno proposto meccanismi di controllo diversi dagli attuali, sulla scia di quelli europei (per esempio quelli tedeschi) che da anni, prevedono la presenza dei lavoratori all'interno dei Consigli di amministrazione. Siamo quindi disponibili –hanno aggiunto i segretari Sbarra e Giorgi- a ragionare in modo costruttivo se una soluzione condivisa, ipotizzando un ruolo he renda i lavoratori maggiormente partecipi della vita aziendale. La strada da intraprendere deve essere quella della costituzione di un Comitato di indirizzo e di controllo in grado di vigilare sulla effettiva realizzazione di quanto specificato nei piani previsti dalla legge regionale.

Vento di democrazia sindacale nella Fit - Lazio

Concluse le votazioni per l'elezione dei delegati Fit-Cisl dell'AMA all'assemblea congressuale di Roma. Lo rende noto il reggente della Fit-Cisl del Lazio Pasquale Paniccia. Erano, inoltre, state già integralmente rinnovate le Rsa in tutti i posti di lavoro. Queste ultime sono attualmente 133, con una forte riduzione rispetto alle precedenti di circa il 50%, si realizza così una presenza più incisiva e dinamica tra gli iscritti e sui posti di lavoro.

La partecipazione alle elezioni dei lavoratori iscritti alla Fit-Cisl Lazio è stata superiore al 72%. Le due fasi di elezioni hanno impegnato complessivamente 56 presidenti di seggio elettorale tutti esterni all' Ama e nominati dalla Segreteria Nazionale, come previsto dal Regolamento. La lista dei delegati all'Assemblea congressuale era formata da 33 candidati tra iscritti, rappresentanza di genere e dirigenti sindacali. Gli eletti sono stati complessivamente 25. Queste elezioni – ha ribadito Paniccia - sottolineano l' assoluta trasparenza e il valore di elevata democrazia voluto con ferma determinazione dalla Fit-Cisl. La partecipazione degli iscritti a tutta questa fase di rinnovo congressuale dimostra l'incisività dell'organizzazione, la sua vitalità e il forte radicamento della federazione tra i lavoratori dell'Ama.

Superare la crisi della raccolta rifiuti nel Lazio

Per superare la crisi del consorzio di raccolta rifiuti Gaia nel Lazio si è intrapresa la via giusta. Ne sono convinte le organizzazioni sindacali che hanno firmato la nota con cui si sottolinea un incontro molto importante presso il Ministero dello Sviluppo Economico. La Cgil Fp, la Fit Cisl, Uiltrasporti e l'Ugl sono convinte "della correttezza" delle scelte fatte finora. I sindacati, infatti, sostengono che il passaggio al commissariamento di Gaia prima, in applicazione della legge Marzano, e successivamente la dura battaglia per costituire Lazio Ambiente la società regionale nata "ad hoc" per porre in essere il salvataggio del Consorzio stesso, è stato tracciato un sentiero che deve essere portato avanti e che, sempre secondo i sindacati, garantirà in tempi brevi reddito e mantenimento dei livelli occupazionali degli oltre 500 lavoratori coinvolti in questa vicenda estremamente delicata.

Cgil Fp, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl sottolineano come al tavolo fossero presenti, oltre alle rappresentanze dei sindacati, anche il commissario del consorzio Gaia Lolli, nonché il presidente e legale rappresentante di Lazio Ambiente SpA, Ilario Marotta. E aggiungono che l'incontro è stato un primo passo preliminare nel quale si è ribadito, da parte della società cessionaria, un impegno ad assorbire tutti i lavoratori del consorzio Gaia comprendendo anche gli attuali lavoratori in cassa integrazione straordinaria.

Per accelerare i tempi e definire la soluzione della vicenda l'intenzione è ora quella di definire le modalità e le tempistiche per il passaggio definitivo di tutto il consorzio alla società regionale.

Cisl e Fit Campania: garantire lavoratori e utenti del trasporto

La Regione Campania deve offrire garanzie certe a lavoratori e utenti, sciogliendo i nodi che riguardano sia il trasporto su ferro che quello su gomma e presentando un piano industriale per Eavbus che chieda sacrifici ai piani alti, a cominciare da quella dirigenza lautamente pagata per raggiungere gli obiettivi disastrosi che tutti possono valutare. Così la segretaria generale della Cisl Campania Lina Lucci, nel corso di un incontro sui trasporti che si è tenuto in Regione Campania. Attualmente i lavoratori, esasperati dalla mancanza di notizie certe, stanno manifestando spontaneamente –ha aggiunto Giuseppe Esposito segretario della Fit Cisl Campania-. Da parte della Regione va garantito il pagamento di tutte le spettanze.

Troppe contraddizioni nella politica dei trasporti in Abruzzo

Regione Abruzzo sotto accusa da parte dei sindacati regionali dei trasporti che hanno mobilitato la categoria e denunciato comportamenti contraddittori degni di dottor Jekyll e mister Hyde. Il trasporto pubblico locale, secondo i segretari regionali di Filt Cgil, Fit Csil. Faisa Cisal, e Ugl trasporti, evidenzia disservizi sempre più gravi, sconta ritardi strutturali e non riesce a liberarsi dalla morsa della mala politica. Il tempo è ormai scaduto. Chiediamo fin da ora comprensione e sostegno ai cittadini per i disagi e le ripercussione che questa battaglia comporta sull'utenza, stiamo lottando per un trasporto pubblico più efficiente e per una necessaria riorganizzazione del settore che passa per la fusione delle tre Aziende pubbliche.

Alla base della protesta quello che i sindacati definiscono "uno spread sulla mobilità". La crisi del trasporto pubblico locale inte-

ressa l'intero territorio nazionale ed è accentuata dal costanti taglio delle risorse, che oltre a tradursi in minori servizi, intacca la vita, le abitudini e le tasche di milioni di pendolari.

Il taglio dell'offerta dei servizi, in una fase storica nel corso della quale, a causa della crisi e del carocarburante, si assiste a una maggiore richiesta di mobilità pubblica –affermano i sindacati- incarna un autentico paradosso. Un paradosso che l'Abruzzo tende ad accentuare.

Il binomio politica-imprese sta determinando, ancora una volta, sia un aumento dei costi impropri e non necessari, sia ulteriori tagli e penalizzazioni nei servizi. Quindi un duro e circostanziato atto d'accusa: sembra che alcuni esponenti politici regionali, incuranti di quanto sta accadendo nel Paese, delle difficoltà economiche degli abruzzesi e degli scandali che investono i partiti, stiano procedendo alla nomina di un nuovo consigliere nel cda dell'Arpa, così come sembrano delinearsi in altre aziende pubbliche del settore, e proprio nella fase di costituzione dell'azienda unica dei trasporti, alcune promozioni di personale, anche in figure apicali, la cui utilità ed indifferibilità in molti casi è tutta da dimostrare. Accuse che gettano un'ombra sull'operazione-trasparenza e sulla politica di lotta agli sprechi rivendicata dal presidente della Regione Chiodi.

I sindacati, inoltre, denunciano l'impantanamento del progetto di costituzione dell'Azienda unica dei trasporti. Una riforma congelata in Consiglio regionale, ormai da troppo tempo, per motivazioni riconducibili a logiche di campanile e alla difesa di interessi personali e politici, nell'indifferenza del presidente della Regione.

Sit-in contro il taglio dei treni a Taranto

Un presidio alla stazione di Taranto contro i tagli dei treni. Lo hanno organizzato ed effettuato i sindacati provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. I sindacalisti hanno informato della manifestazione tutti i rappresentanti istituzionali del territorio e della Regione sino ad arrivare ai rappresentanti di Camera di Commercio, di Confindustria e associazioni dei consumatori. L'iniziativa è stata estesa anche ai parlamentari che si stanno adoperando insieme agli enti locali per scongiurare che Taranto diventi per sempre un binario morto. Ma l'invito è stato soprattutto rivolta alla cittadinanza che l'ha accolto, per dimostrare a Trenitalia l'importanza di preservare l'efficienza e l'efficacia della stazione di Taranto .

Intendiamo –affermano i sindacati- rivendicare con forza a Trenitalia il ripristino dei collegamenti con il resto del Paese a suo tempo soppressi e mai ripristinati, per dare dignità e diritto alla mobilità ad un territorio da troppo tempo pesantemente penalizzato.

Intanto il comitato esecutivo della Cisl, in riferimento ai trasporti, ha ribadito che la penalizzazione del territorio da parte di Trenitalia non è più sopportabile anche perché a Taranto e provincia abitano oltre 600mila cittadini. Il capoluogo, strategico dal punto di vista logistico per i collegamenti con la dorsale adriatica e con la Calabria, continua ad essere danneggiato a discapito del diritto costituzionale alla mobilità che deve essere garantito a tutti i cittadini. Di qui anche la richiesta di ripristinare i collegamenti notturni con i treni a lunga percorrenza.

Polemica contro Anav Calabria

Dura polemica delle segreteria calabresi di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl trasporti nei confronti dell'Anav-Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori. I sindacati confederali sottolineano che il blocco dei servizi attuato in alcune aree della Calabria non ha alcun obiettivo strategico e generale. Dietro questa operazione che strumentalizza il giusto bisogno dei lavoratori alla regolarità del salario –sostengono in una nota- si nasconde, come ormai è del tutto evidente, il tentativo di quella parte più retriva delle aziende di bloccare il processo di riforma del settore che ormai nessuno può più rinviare, pena il definitivo tracollo del trasporto pubblico calabrese.

Ferrovieri e cittadini rigenerano la stazione di Vibo Marina

Tutto comincia da un appello dell'amico ferroviere Giuseppe Ceravolo, animatore della associazione "Nuova Corrado Alvaro", e del dott. Schipilliti, presidente dell'associazione Marea, ai cittadini di Vibo Marina, in Calabria. Leggiamolo assieme.

"Caro cittadino-utente dell'area stazione, grazie all'impegno di numerosi cittadini , associazioni socio-culturali del quartiere e non solo, nonché alla preziosissima collaborazione (Rfi) rete ferroviaria italiana , stiamo cercando di rendere questi luoghi dignitosi e pertanto chiediamo ,soprattutto dopo gli ultimi avvenimenti che hanno mortificato la nostra Vibo Marina (diversi atti di teppismo ,incendi dolosi a strutture turistiche, pestaggi ecc, ecc,) la tua fattiva collaborazione a non sporcare ma anche a vigilare affinché altri non lo facciano .

non possiamo tollerare che Vibo Marina e la stazione ferroviaria ed il suo interland sia preda di vandali e pertanto da oggi la vigilanza dovrà essere serrata e continuativa e comunicheremo i nominativi di coloro che si rendessero responsabili di tali atti alle autorità competenti ,anche perché ricordiamo a tutti che sporcando, insudiciando e rompendo per rimetterle a posto sono risorse che si tolgono e che pesano a tutta la collettività, anche ai pensionati e ai disoccupati. Ad oggi abbiamo provveduto alla pulizia e alla riqualificazione della villetta, compreso il ripristino dello zampillo , quest'ultimo non funzionante da oltre un ven-

tennio , ma ancora molto rimane da fare, mentre la società Rfi, che ancora una volta ringraziamo , ha provveduto al restyling del fabbricato stazione e della sala di aspetto che era stata gravemente deturpata da atti vandalici. L'inizio di questo nuovo percorso ci dovrà vedere tutti insieme protagonisti e rimettere fruibile e vivibile questi nostri luoghi a molti di noi cari. Capisco che non sono poche le difficoltà che dovremo affrontare, ma se siamo in tanti sono convinto che supereremo qualsiasi ostacolo, essendo nostra intenzione di formare un gruppo di lavoro permanente, tipo associativo, ed abbiamo fatto richiesta agli organi Fs di avere dei locali dentro la stazione ferroviaria".

I mezzi di comunicazione, questa volta, hanno amplificato l'appello dei "volenterosi". Ne sono venuti pezzi di sostegno, con adeguato corredo fotografico, su cui si è letto tra l'altro: Per molti saranno semplicemente vecchi locali logori e abbandonati, ricettacolo di ogni tipo di sporcizia e non meritevoli di alcuna considerazione. Anzi, oggetto di maledizioni quando il treno fa ritardo… Per altri, molti altri, i locali delle stazioni ferroviarie sono emblema di una storia e di un tempo andato, ricco di particolari e di fascino. Alcuni di loro, coinvolti da Giuseppe Ceravolo che da sempre si batte per la riqualificazione del rione Stazione di Pizzo, hanno dato vita ad un'iniziativa degna di apprezzamento a Vibo Valentia. A raccontarne i dettagli, lo stesso Ceravolo che spiega come la locale stazione sia lasciata da tempo in stato di abbandono e di degrado. Un elenco di siti in queste condizioni: "la sala d'aspetto, il locale lampisteria, i bagni pubblici da tempo chiusi, il bar da quattro anni chiuso, i locali alloggio sopra la stazione da sette anni non abitati e chiusi, la villetta di stazione che un tempo è stata anche premiata come miglior disegno floreale. E succedeva fino agli anni '80 quando in tutto il comprensorio di Reggio e fino a Battipaglia si usava partecipare ai bandi compartimentali con premi di riconoscenza e on in denaro". Ebbene sì –aggiunge Ceravolo- un volta si usava dare come forma di merito l'attestato al collega da affiggere in stazione, ferroviere che per tutto l'anno si era impegnato, anche fuori dal suo orario, alla manutenzione e all'abbellimento dell'impianto. Con modestia –rimarca Ceravolo- io ero uno di quelli. Qualcuno ricorderà le grosse vasche in cemento con piante acquatiche con all'interno pesci di tutti i colori e di tutte le taglie. Oggi, discutendo con questi amici, innanzi tutto abbiamo pensato che bisogna fare una riunione ancora più allargata perché il nostro progetto è molto ambizioso e quindi bisogna coinvolgere più gente possibile, anche associazioni di volontariato". Al momento hanno aderito la "Marea" di Vibo Marina col presidente Domenico Schipilliti, figlio di ferroviere. Da questo incontro è nata l'intenzione di tenere nei locali sottostanti la nuova chiesa, una assemblea pubblica per discutere tutti insieme delle problematiche che intendiamo esternare, per renderlo pubbliche anche per la responsabilità che gli enti preposti devono assumersi (Comune e Ferrovia). Abbiamo –diceva ancora Ceravolo- il Comune di Vibo quale ente diretto interessato facendogli comprendere ancora una volta, che la stazione ferroviaria di un paese è il primo biglietto da visita, e se queste vengono lasciata all'abbandono e al degrado, sarebbe meglio orientare i turisti che ancora preferiscono ritornare nelle nostre località e farli viaggiare su strada, anche se, pure per questa percorribilità, non c'è molto da scegliere.

Una bella storia di partecipazione, di impegno e di successo dunque. Molte, molte altre –lo sappiamo- dello stesso tipo, nascono e crescono in ogni angolo d'Italia. Questo è certo. Perché altrimenti non si spiegherebbe come un Paese martoriato e saccheggiato quotidianamente da mafie di ogni tipo (non solo quelle che sparano e ammazzano) tuttavia non sprofonda. "La Voce" sarà lieta di far conoscere altre buone vicende di questo tipo, a cui gli amici lavoratori dei trasporti Cisl danno vita ed impulso.

Osvaldo Marinig

Riforma del mercato del lavoro

Le nuove regole per la convalida delle dimissioni

La lotta al fenomeno delle dimissioni in bianco e alle pratiche che tendono ad aggirare la disciplina che tutela i lavoratori in caso di licenziamento illegittimo ha segnato un punto a favore della parte più debole con l'entrata in vigore della legge n. 92/2012, più nota come riforma del mercato del lavoro.

L'articolo 4 prevede che l'efficacia delle dimissioni dei lavoratori e della risoluzioni consensuali dei rapporti di lavoro sia, sospensivamente, condizionata alla loro convalida.

La convalida deve essere effettuata presso le Direzioni territoriali del Ministero del Lavoro o i Centri per l'impiego territorialmente competenti che sono tenuti alla verifica della genuinità della volontà dei lavoratori di dimettersi o di prestare il proprio consenso alla risoluzione del rapporto di lavoro. In alternativa, la norma prevede la possibilità, per i lavoratori, di rilasciare apposita dichiarazione in calce alla ricevuta di trasmissione della comunicazione di avvenuta cessazione del rapporto di lavoro.

Al fine di agevolare i lavoratori è prevista la possibilità di effettuare la convalida anche presso le sedi individuate da contratti collettivi stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Allo scopo è stato sottoscritto da Cgil, Cisl, Uil e Confindustria un accordo interconfederale che riconosce alle sedi sindacali la titolarità a convalidare le dimissioni e le risoluzioni consensuali, di valutare la genuinità della volontà dei lavoratori. L'intesa rinvia alla contrattazione di categoria la possibilità di individuare altre sedi all'uopo dedicate.

Ciò, fornisce ai lavoratori una possibilità aggiuntiva rispetto alle tutele di legge. Va infine ricordato che qualora i lavoratori non dovessero procedere volontariamente alla convalida delle proprie dimissioni, il datore di lavoro dovrà invitarli a provvedere con apposita comunicazione, fatta per iscritto, entro trenta giorni dalla data delle dimissioni, pena la perdita di effetto delle stesse.

L'invito, a cui deve essere allegata la copia della ricevuta della trasmissione della comunicazione di cessazione, va recapitato al domicilio del lavoratore indicato nel contratto di lavoro o ad altro domicilio formalmente comunicato al datore di lavoro; in alternativa l'invito può essere consegnato direttamente al prestatore d'opera che dovrà sottoscriverne una copia per ricevuta. Nel caso in cui i lavoratori non procedano alla convalida o alla sottoscrizione della ricevuta di trasmissione della comunicazione della cessazione del rapporto di lavoro, entro sette giorni, dalla ricezione di detto invito del datore di lavoro, o non effettuino entro il medesimo temine la revoca, il rapporto si intenderà comunque risolto.

Come sindacato riteniamo che tale procedura sia una buona prassi che garantisce sia i lavoratori che le imprese, consentendo un risparmio di tempo e denaro oltre a dare rafforzare la bilateralità e la concertazione.

La riforma del mercato del lavoro porta con sé un'altra novità che riguarda le lavoratrici madri, sempre in tema di dimissioni.

Lottare contro il fenomeno delle dimissioni in bianco e dei licenziamenti illegittimi

Dall'entrata in vigore della legge n.92/2012, la madre dimissionaria deve convalidare le dimissioni entro il terzo anno di età del figlio, pur rimanendo confermato il diritto della medesima a percepire l'indennità sostitutiva del preavviso solo fino al compimento del primo anno del bambino.

La disciplina precedente, art. 55 del Dlgs n.151/2001 prevedeva l'obbligatorietà della convalida delle dimissioni rassegnate dalla lavoratrice durante il periodo di gravidanza e di quelle presentate dalla lavoratrice madre o il lavoratore padre, durante il primo anno di vita del bambino o nel primo anno di accoglienza del minore adottato o in affidamento. La Corte di Giustizia europea (sentenza C-460/2006) ha affermato che nel periodo tutelato è inibito al datore di lavoro di prendere misure preparatorie ad un eventuale futuro licenziamento. C'è anche da considerare che la legge n.92/2012 non ha modificato il comma 1 dell'art. 55 della legge 151/2001, in cui si prevede che in caso di dimissioni volontarie presentate durante il periodo in cui vige il divieto di licenziamento (dall'inizio della gravidanza sino al compimento del primo anno del bambino), la lavoratrice (nonché il padre lavoratore che abbia fruito del congedo di paternità fino al compimento del primo compleanno del bambino) ha diritto all'indennità previste dalla legge o dalle norme contrattuali e, pertanto, anche all'indennità sostitutiva del preavviso.

Fino ad ora non c'erano particolari problemi di coordinamento delle disposizioni, in quanto il periodo in cui operava il divieto di licenziamento, nonché quello in cui si rendeva necessaria la convalida delle dimissioni, coincidevano con quello in cui il dimissionario aveva diritto a percepire le indennità.

Ora con le modifiche intercorse le due disposizioni vengono sfalsate. Per cui il termine per la convalida delle dimissioni o la risoluzione consensuale del rapporto di lavoro presentate da una lavoratrice durante il periodo di gravidanza è stato esteso da uno a tre anni. Rimane, però, inalterato il termine, fino al compimento del primo anno del bambino, sia per il divieto di licenziamento (art. 54 comma 1 Dlgs n.151/2001) che di corresponsione delle indennità sostitutive del preavviso in caso di dimissioni genuine volontarie presentate durante il periodo per cui vige il divieto di licenziamento (art.55 comma 1 Dlgs n.151/2001). Per sintetizzare ne consegue che le dimissioni presentate successivamente al compimento del primo anno del figlio e fino al compimento del suo terzo anno di età devono ora essere convalidate come prevede la legge n.92/2012, pur non dando diritto alla lavoratrice dimissionaria, alle indennità stabilite dalla legge o dal contratto tra cui il preavviso dopo il compimento del primo anno del figlio.

E' doveroso sottolineare che l'attuale orientamento giurisprudenziale prevede che l'indennità non sia dovuta nei casi in cui la lavoratrice abbia, senza intervallo di tempo, iniziato un nuovo lavoro dopo le dimissioni, e la medesima non provi che il nuovo lavoro sia meno vantaggioso sia sul piano patrimoniale che non patrimoniale, ad esempio la gravità di mansioni. La ratio è quella della presunzione della non spontaneità delle dimissioni, dovute solo alla necessità di occuparsi esclusivamente del bambino, con una dedizione tale da poter ostacolare la migliore esecuzione della prestazione lavorativa. Da tenere presente che si tratta di una presunzione che non opera in modo assoluto.

Anche in questo caso, come sindacato, esprimiamo un parere favorevole ad una norma che cerca di limitare quei comportamenti scorretti, purtroppo ancora troppo radicati nel nostro Paese che si ritiene evoluto e si definisce civile.

Salvatore Pellecchia - Maurizio Diamante

Trasporto su strada e su ferro

Confrontarsi globalmente e agire localmente

Oltre 200 sindacalisti appartenenti a 76 sindacati provenienti da 44 paesi, si sono incontrati a Toronto nell'ambito di una Conferenza mondiale organizzata dall'Itf (International Transport Worker's Federation) della quale fa parte anche la Fit Cisl, per condividere informazioni, socializzare esperienze, costruire strategie comuni finalizzate a tutelare i diritti dei lavoratori dei trasporti su strada e dei trasporti ferroviari del mondo.

I primi due giorni del meeting sono stati dedicati alla sezione trasporto su strada, gli ultimi due alla sezione trasporto ferroviario e infine si è svolta una giornata di lavoro e confronto comune di entrambe le sezioni.

Nei giorni riservati alla sezione del trasporto su strada si sono affrontate, principalmente tematiche relative: al rapporto con le multinazionali, alle forme di organizzazione del sindacato nei paesi "difficili", alle donne nei trasporti, a salute e sicurezza collegata anche all'HIV/Aids, agli autisti internazionali e al mondo dei Taxi. Qui di seguito una rapida puntualizzazione delle tematiche affrontate.

Multinazionali

E' emersa la difficoltà di paesi quali il Sud Africa, il Nepal, lo Zimbawe, la Turchia e comunque dei paesi africani e dei paesi Orientali di dover ancora lottare, nel secondo millennio, per la conquista di diritti basilari da un punto di vista del lavoro ma anche sociale. Con le dovute cautele e le tempistiche necessarie anche grazie al supporto che l' Itf riesce a dare si registra comunque un trend di aumento della sindacalizzazione che fa ben sperare per il futuro.

Donne

Sia dal punto di vista dell'occupazione sia dal punto di vista delle donne impegnate nel sindacato, malgrado il numero sia in aumento, la percentuale rimane sempre molto bassa. Parliamo di un 8% di donne che riescono a dedicarsi a tempo pieno all'attività sindacale coniugando tutte le più classiche problematiche collegate allo stato di donna rispetto al mondo del lavoro, quali, solo a titolo esemplificativo, figli, casa, famiglia ecc.. Attraverso opportune campagne si perseguirà l'incremento della percentuale delle donne occupate e, conseguentemente, anche delle donne sindacaliste.

Salute e Sicurezza

La globalizzazione ha influito negativamente sulle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro. Si è evidenziato come l'HIV/Aids, oltre ad essere un'emergenza sanitaria e sociale, stia diventando un problema sindacale per ciò che attiene alle discriminazioni perpetuate nei confronti dei lavoratori sieropositivi. I paesi dove questa malattia è una vera piaga si sono fatti promotori di una specifica clausola di salvaguardia da prevedere nei contratti collettivi.

Autisti Internazionali

L'Etf (European Transport Workers' Federation) ha illustrato la campagna condotta dai sindacati europei, campagna che ci ha visto, come Fit Cisl, protagonisti nell'organizzazione e nella realizzazione della giornata di mobilitazione tenutasi a Bruxelles il 9 ottobre scorso, sulle condizioni di lavoro e, di conseguenza, di vita degli autisti che effettuano viaggi internazionali quali: vivere sul mezzo per periodi troppo lunghi con conseguente lontananza da casa, condizioni igienico sanitarie quasi del tutto assenti, non ultimo salario basso e orari massacranti. Fatta eccezione per l'Europa, negli altri paesi compresi i Usa e il Canada non esiste una legislazione sui tempi di giuda e di riposo.

In Europa viceversa la creazione del mercato unico ha fatto nascere il problema delle differenziazioni degli autisti. In buona sostanza è stato unificato prima il mercato dei diritti. Questo ha agevolato le imprese a utilizzare autisti dell'est europeo a basso costo prima e creare in un secondo momento aziende nell' Europa dell'est. Non delocalizzazioni quindi ma apertura di nuove aziende con lo scopo di eludere sistematicamente le norme esistenti sui trasporti Internazionali e creare quella concorrenza sleale che, aiutata anche dalla persistente crisi congiunturale, sta facendo scomparire l'autotrasporto nazionale e non solo.

Il secondo giorno si sono esaminate le iniziative organizzate a livello di Itf, i relativi effetti, complessivamente positivi e si sono ipotizzate le azioni future anche in funzione del congresso che si svolgerà nel 2014 a Sofia.

Nella giornata in cui vi è stata la compre-

senza delle due sezioni (trasporto su strada e ferroviario) i partecipanti provenienti dai 44 paesi hanno espresso la loro solidarietà nei confronti dei colleghi che operano Iran, Swaziland e Turchia, dove i diritti dei lavoratori sono sotto attacco.

I lavori della sezione del trasporto ferroviario (che è una delle otto sezioni dell'Itf alla quale sono associate 177 organizzazioni in tutto il mondo, in rappresentanza di circa 1.272.181 iscritti) sono cominciati con una relazione sulle attività svolte negli ultimi mesi. Fra i temi affrontati l'attenzione si è concentrata sulle iniziative a tutela dei diritti sindacali e campagne contro le liberalizzazioni, le privatizzazioni e la "deregulation".

Vi è stata poi una relazione sull'indagine condotta dall'Itf per valutare i livelli di sicurezza delle ferrovie. Anche le problematiche relative alla "logistica" e ai lavoratori degli appalti ferroviari, in particolare delle pulizie, sono rientrate fra gli elementi affrontati nel corso dei lavori.

Protezione dei diritti sindacali

Nonostante l'Itf abbia approvato nel corso del 42°congresso nell'agosto del 2010 e nella riunione del Comitato Asia-Pacifico del luglio 2011, risoluzioni per condannare le violazioni dei diritti sindacali, continuano a verificarsi casi di politiche neoliberiste, in molti paesi in tutto il mondo, che opprimono i lavoratori attraverso leggi che colpiscono i sindacalisti per il solo fatto di aver condotto legittime attività sindacali. L'Itf continuerà a protestare nei confronti dei governi che consentono queste pratiche e contro i mass media e le organizzazioni che approvano tali atti, rafforzando ulteriormente la solidarietà globale verso i lavoratori colpiti.

Liberalizzazioni e privatizzazioni

La tendenza crescente dei processi di liberalizzazione dei sistemi ferroviari a livello globale e la volontà di molti governi di estendere la privatizzazione delle reti ferroviarie nazionali oltre a determinare la perdita di posti di lavoro e al peggioramento delle condizioni di lavoro comportano, come testimoniato dalle recenti proposte del governo britannico, aumenti delle tariffe ferroviarie e massicci tagli ai servizi improduttivi.

Relativamente alle direttive europee già utilizzate per introdurre la concorrenza per i servizi di trasporto merci e passeggeri, la conferenza ribadisce che le liberalizzazioni favoriscono la frammentazione e portano all'abbandono della "ferrovia sociale" a favore di un sistema ferroviario, destinato a diventare un "monopolio privato", dove il profitto viene prima delle esigenze della comunità, che garantisce esclusivamente la circolazione di treni redditizi.

Ribadisce inoltre la sua opinione che le ferrovie dovrebbero essere integrati in modo sicuro attraverso il previsto incremento della cooperazione tra i sistemi ferroviari di proprietà pubblica in tutta Europa e del mondo e ritiene questo dovrebbe essere un tema chiave per Itf giorni ferroviarie di azione.

Anche su questo tema la Conferenza ritiene opportuno che i sindacati affiliati prendano in considerazione strategie per prevedere un sistema ferroviario che garantisca anche la messa in circolazione dei treni del "servizio universale".

Deregulation

La deregolamentazione dei trasporti è praticata ancora in tutto il mondo. I fatti però hanno dimostrato che un minor numero di regole pur favorendo un maggior livello di concorrenza produce, di fatto, l'abbassamento dei livelli di sicurezza espone i lavoratori del settore a potenziali rischi che si riverberano, inevitabilmente, anche sulle persone trasportate. Per prevenire situazioni critiche è necessario promuovere campagne sulla sicurezza coinvolgendo anche i legislatori.

Introduzione treni senza macchinista

Il sindaco di Londra sta lavorando su un progetto che prevede, entro il 2014, per la metropolitana cittadina (la più antica del mondo e la più estesa d'Europa potendo contare su 460 km di linea), l'introduzione di treni senza conducente. Attualmente Londra ha già alcune linee senza conducente come Victoria, Central e Jubilee. I treni che percorrono queste tre linee sono privi del macchinista ma comunque ancora gestite da un ferroviere. I piani del sindaco Johnson sono di procedere più velocemente verso la completa rimozione del "fattore umano" dalla metropolitana della capitale inglese. l'Itf ritiene che vi siano evidenti ragioni di sicurezza per le quali i treni devono essere condotti da un macchinista e condanna scelta ritenendo che possa far parte in un programma più ampio appoggiato dalle grandi imprese ferroviarie sempre alla ricerca di maggiori profitti.

Itf propone confronti specifici tra le organizzazioni sindacali affiliate per condividere le informazioni e prendere in considerazione strategie comuni per contrastare i progetti che prevedono treni senza macchinista.

Nel corso della Conferenza si sono anche messe a punto le prossime campagne per rispondere in maniera efficace alle esigenze dei nuovi modi di lavorare.

Mac Urata, Segretario della sezione trasporti terrestri di Itf, ha espresso soddisfazione per l'andamento dei lavori commentando: «La sezione trasporto ferroviario non solo ha esaminato le sfide poste dal settore, ma ha anche proposto le strategie sindacali per conseguire, nel lungo termine, un miglioramento generalizzato delle condizioni di lavoro».

Dai dati organizzativi che sono stati presentati è emerso che i componenti della sezione, nonostante le perdite di posti di lavoro che si sono registrati nel settore ferroviario mondiale, sono cresciuti nel corso degli ultimi quattro anni.

In considerazione dei positivi effetti politici scaturiti dalle campagne di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, si è convenuto di continuare a promuovere e sostenere, con continuità, campagne di azione a tutela dei diritti dei lavoratori.

Remo Di Fiore

Traghetti in mediterraneo

Fit per una strategia coordinata con Itf ed Etf

I traghetti in Mediterraneo sono l'ultima opportunità occupazionale sulle navi per paesi quali Grecia, Italia, Francia e Spagna. Lo sanno bene coloro che sul versante nazionale stanno lottando per fermare l'espulsione di nostri marittimi dalle navi.

Tutte le iniziative attivate separatamente in ogni singolo paese non hanno dato risultati apprezzabili ed ecco perché sulla spinta anche della Fit-Cisl è maturata l'idea di una strategia comune coordinata con Itf ed Etf. Nell'ultima riunione dello steering (comitato – guida: n.d.r.) della Sezione Marittimi della Etf è stato deciso di iniziare con la "mappatura" del cabotaggio dei ferries (traghetti n.d.r.) in Mediterraneo, raccogliendo anche le normative dei vari paesi su quella tipologia di traffico. Tre paesi verranno presi a riferimento ovvero Francia, Italia e Spagna.

La situazione nei ferries sino ad ieri considerata "protetta" risente sempre più dell'inserimento di bandiera di convenienza (f.o.c.) in particolare da quando la concezione di cabotaggio si è allargata a paesi extra-Unione Europea (Nord Africa). Inoltre questi nuovi collegamenti attraverso l'art. 3 della direttiva europea 3577/92 (viaggio preceduto o seguito da una toccata in porto estero) porta una deregulation nella composizione degli equipaggi e nei salari anche nel cabotaggio nazionale compreso, nel caso dell'Italia, anche quello con le isole.

Le bandiere di convenienza. nel mondo sono in continua crescita. Nel 1950 esse coprivano il 5% della flotta mondiale, nel 1980 il 30% e nel 2000 il 50%. Anche gli armatori comunitari si sono adeguati certamente a scapito dell'occupazione Eu che è scesa negli ultimi anni del 40% mentre il numero degli extracomunitari impiegati è naturalmente salito in proporzione. E l'assurdo della situazione pur se persino l'Organizzazione marittima dell'Onu per motivi di sicurezza ne segnalava l'esigenza, sta nella circostanza che nel 2004 la Commissione ritirava la Direttiva che avrebbe garantito parità di trattamento ai marittimi Ue e non Ue a bordo delle navi comunitarie.

E' evidente che la situazione di maggiore "dumping" sociale si ha nei traffici con il Nord Africa, traffici tra l'altro, dopo la "primavera" araba, in forte espansione.

Dopo lo studio preliminare affidato a due professori dell'Università di Cardiff (Turnbull e Thomas), l'idea della Itf è quella di estendere a tutto il Mediterraneo la famosa "Athens Policy" per ora limitata al traffico intra-europeo. Nel caso per esempio di un servizio Livorno-Tangeri le condizioni da applicare ai marittimi indipendentemente dalla loro nazionalità dovranno esser quelle migliori tra i due paesi. Nel nostro caso quelle italiane.

Problemi ormai insolubili a livello nazionale

Il progetto ha individuato alcune sedi di ispettorato Itf che dovranno giocare un ruolo importante nell'applicazione di questa politica.In Europa Marsiglia (ispettore Yves Reynaud), Genova (ispettore Francesco Di Fiore), Algesiras (ispettore Jose Ortega). In Nord Africa Tunisi, Algeri, Casablanca.

Questa idea di Itf ed Etf ha già trovato una realizzazione pratica nel Baltico attraverso la creazione di un Itf Baltic Regional Standard. Infatti, a partire dal 2014 ogni traghetto operante in quell'area, indipendentemente dalla bandiera e dalla nazionalità dell'equipaggio, dovrà applicare le condizioni previste dalla Athens Policy.

Mentre nel Baltico la forte coesione sindacale rende facilmente applicabile la norma, in Mediterraneo il lavoro sarà più difficile e complesso in particolare per l'esigenza di far crescere i sindacati dei paesi del Nord-Africa. In questo senso la Itf è da tempo mobilitata anche attraverso l'investimento di risorse per creare nuovi quadri.

La recente mobilitazione della Itf in campo internazionale, che ha portato alla liberazione di un sindacalista marocchino imprigionato, è stato un segnale forte verso i lavoratori di quei paesi a dimostrazione di quanto sia importante la solidarietà internazionale.

Tornando, infine alla situazione sindacale in Italia con riferimento al cabotaggio, ancora una volta Fit sottolinea come i problemi ormai non sono più risolvibili a livello nazionale ma abbisognano di soluzioni costruite a livello europeo o internazionale con Etf ed Itf.

Economia marittima e fattore-lavoro

Nello scorso numero de "La Voce", come sanno inostri lettori, il Dipartimento marittimi della nostra Federazione, attraverso un'analisi dell'amico **Remo Di Fiore**, ha messo a fuoco le problematiche del settore, inquadrandone le prospettive di tutela e sviluppo occupazionale nel contesto della crisi: che è crisi dei mercati, dell'offerta, del gigantismo dei mezzi, della cantieristica, dei noli; crisi che si espande in tutti i segmenti del trasporto marittimo, fino al cabotaggio. Con i risvolti di dumping e con la pressione che si scarica sull'anello più debole, con una concorrenza selvaggia che va a scapito del fattore-lavoro.

Di Fiore entra questa volta in ulteriori dettagli che vanno dal comparto dei servizi portuali alle crociere, dalle condizioni e costi contrattuali ai costi e rischi della pirateria; per concludere con un'analisi del funzionamento del cosiddetto Registro Internazionale per sorvegliare e contenere il fenomeno destabilizzante delle "bandiere di convenienza".

Servizi portuali

I servizi portuali comprendono quei servizi tecnico-nautici quali rimorchio, pilotaggio, ormeggio, bettoline etc. che operano all'interno del porto.

Dal punto di vista della composizione degli equipaggi il comparto è sempre stato protetto, anche perché, trattandosi di acque interne, le liberiste Direttive comunitarie non intervengono.

Vi è stato un solo caso a La Spezia di una bettolina denominata "Salina Bay" che operava con equipaggio filippino e bandiera maltese. Si è trattato di una forzatura, poi rientrata, motivata dal fatto che la nave, ad intervalli regolari, effettuava un viaggio Genova- La Spezia per rifornirsi di carburante da distribuire in ambito portuale. Il viaggio di cabotaggio continentale secondo la 3577/92 permetteva infatti l'applicazione della legge di bandiera ma non certo quando la nave operava in ambito portuale.

I servizi tecnico nautici all'interno dei porti hanno comunque un futuro normativo incerto per motivi vari. Il rimorchio per esempio ha il problema pendente delle concessioni. Alcuni porti hanno scadenze ravvicinate, altre più lontane nel tempo. Potranno concorrere i grandi colossi europei del settore che con la loro dimensione potranno permettersi offerte al ribasso. Resta in ogni caso aperta la questione contrattuale. Per chi vince la gara vi è solo l'obbligo di applicare il contratto nazionale che in molti porti fornisce solo una parte dei benefici riconosciuti ai lavoratori. Il resto deriva dalla trattativa di 2° livello. Ecco perché gli operatori attuali in vista delle gare comunitarie spingono per un nuovo riassetto contrattuale per essere competitivi per la parte turnistiche ed orari, con i colossi Nord Europei.

Un altro elemento che crea tensione nel comparto è la possibile riforma degli stessi servizi tecnico-nautici. Sia in campo nazionale che europeo si è aperto un grande dibattito tra chi vorrebbe liberalizzarli lasciando ad ogni porto la facoltà di fissare le tariffe e chi invece vorrebbe, come è oggi, mantenere un regime tariffario nazionale per evitare una corsa al ribasso tra i vari porti. Capofila della liberalizzazione è Venezia che denuncia una forte concorrenza di Capodistria, proprio nel campo delle tariffe, in particolare quelle del rimorchio.

Confitarma, ovvero gli armatori, avendo tra gli associati operatori del rimorchio, si è schierata contro la liberalizzazione. Ma c'è da chiedersi sino a quando. Infatti, gli armatori di navi hanno tutto l'interesse a vedere scendere le tariffe. Oggi suppliscono riconducendo al minimo l'uso del rimorchio e questo è un altro fattore di crisi per i lavoratori dei rimorchiatori.

Nel comparto crociere

Quella delle crociere è una modalità di trasporto marittimo che vede l'utilizzo di personale italiano in particolare Ufficiali di coperta, di macchina e Capi Servizio nell'hotelerie. Complessivamente, comprendendo l'indotto, le crociere in Italia hanno creato oltre 100 mila posti di lavoro.

Apparentemente, parlando di crociere, parliamo di un mercato che continua a crescere, se non altro per gli ordinativi ai cantieri (nel periodo dal 2011 al 2014 è previsto il varo di 23 nuove navi, 9 delle quali verranno utilizzate nel mercato europeo). I passeggeri sono passati da 9.7 milioni del 2000 a 20.6 milioni del 2011.

In effetti, in particolare dopo il disastro del Concordia, il trend di crescita è rallentato ed addirittura il primo semestre del 2012 ha segnato un -10,8% . Il 2012 dovrebbe chiudersi con un calo su base annua di -4,2%. Il primo porto italiano in termini di movimentazione passeggeri ha visto un calo del 6.9% (Civitavecchia).

Gli operatori intravedono una ripresa nel 2013. Ma questo non è il vero problema del mondo delle crociere in quanto, com'è logico, l'effetto Concordia sarà presto superato.

Quello che preoccupa è l'esasperata concorrenza che le diverse compagnie portano avanti attraverso l'offerta della crociera a prezzi sempre più bassi.

Si pensava certamente ad una calo dei biglietti nel 2012, ma il livello ipotizzato è sceso di un altro 15 - 20%.

L'Europa fino ad oggi era stato un mercato che calmierava e compensava il mercato americano. Invece la stessa esasperata competizione sui prezzi ha toccato il vecchio continente. L'arrivo in Mediterraneo della Royal Caribbean

ha importato un meccanismo che Costa ed Msc (Meditarranean shipping company, di Aponte) stanno denunciando.

Le società stanno, da un lato, continuando a puntare sul gigantismo per effettuare economia di scala e dall'altro esercitando una forte pressione sul contenimento dei costi in particolare sui salari.

C'è da augurarsi che il mercato croceristico trovi al più presto un giusto equilibrio e che la competizione in futuro possa giocare sulla sola qualità del prodotto offerto.

Il rischio è che si esasperi la competizione sul costo del lavoro in particolare riducendo la presenza degli italiani ed incrementando quella dei "non –doms".

I costi contrattuali

Quello dei costi è un argomento che bisogna conoscere visto che il costo del personale è sfortunatamente l'unica variabile nei costi di esercizio (running costs), (a parte gli oneri finanziari) della gestione della nave.

Il tutto va inquadrato all'interno della liberalizzazione del trasporto marittimo e quindi nella possibilità che ha un armatore di cambiare bandiera in poche ore quindi di spostare le "fabbrica nave" da un paese all'altro. La scelta è dettata da molti fattori (tasse, finanziamenti, controllo etc.) ma in particolare anche dal costo del personale.

A livello mondiale esistono situazioni contrattuali minimali, alcune di legge altre sindacali.

Condizioni Ilo: (International Labour Organization, Agenzia dell'Onu) : fissate a Ginevra stabiliscono condizioni minime normative e salariali. Per un marinaio ab (abilitato secondo le certificazioni interna-

zionali n.d.r.), la cui paga base è considerata nella tabella paga il parametro di riferimento, è prevista nel 2012 una compenso di 799 dollari usa al mese.

Condizioni Itf: la Itf come Sindacato internazionale stabilisce livelli normativi e salariali minimi applicabili ai marittimi imbarcati su navi in bandiera di convenienza (Foc , Flag of convenience). Il Comitato Fpc della Itf, analizzando vari parametri, dichiara una bandiera Foc). Ciò indipendentemente dalla nazionalità del marittimo. Gli Ispettori Itf nel mondo operano perché queste condizioni minime vengano applicate. Per un marittimo ab (able seaman) nel 2012 la paga prevista è di 1709 dollari al mese (ben più alta di quella Ilo).

Volendo essere più precisi diciamo che la Itf ha due tipologie di contratto:

Ibf (International bargaining forum) contratto mondiale negoziato tra armatori e Itf che prevede il salario di un marinaio (ab) pari a 1344 dollari;

Tcc (Total crew costs) contratto tipo, pari a 1709 dollari.

Condizioni nazionali: I sindacati dei paesi la cui bandiera non è Foc fissano le proprie condizioni. In molti paesi (per esempio Turchia che ha monopolizzato il traffico in Adriatico) queste condizioni sono molto al di sotto di quelle Itf.

Nel caso dell'Italia il costo di un marinaio italiano è di 5.356 dollari al mese!.

Non doms italian flag: personale extracomunitario a bordo di nave in Registro Internazionale R.I., bandiera italiana. Per un ab è prevista una paga pari a 1330 dollari al mese.

E' bene sottolineare che i salari fissati a livello Itf (nel contratto Itf vi è poi tutta una normativa che copre, tra gli altri, anche gli aspetti assicurativi e di malattia, ferie, inabilità etc.) sono riferiti ai marittimi indipendentemetne dalla nazionalità. Riconoscere ad un ab pakistano o indonesiano 1709 dollari al mese significa riconoscergli un salario altissimo per gli standard del suo paese.

Diversa è la situazione se applichiamo quel salario ed un tedesco o ad un francesce. Sappiamo che per la Itf si tratta di minimi contrattuali per equipaggi di navi Foc e che comunque una grande finalità strategica è stata raggiunta. Infatti, non esiste altro esempio di salario minimo da applicarsi ad una categoria di lavoratori nel mondo indipendentemente dalla nazionalità e dal paese (bandiera) ove il lavoratore opera.

Ciò impedisce agli armatori di navi Foc, ovvero con bandiera di paesi che offrono grandissima flessibilità gestionale, di andare alla ricerca di equipaggi sempre più a basso costo come avviene in altre attività industriali attraverso lo spostamento della produzione (delocalizzazione).

L'Internazionale Itf in 250 paesi

La Itf che raccoglie 708 sindacati dei trasporti di 254 paesi è impegnata da decine di anni in questa campagna e lo fa con i suoi 140 ispettori in altrettanti porti del mondo; si tratta di sindacalisti che visitano le navi Foc per "costringere" l'armatore ad applicare quelle regole minime per frenare un dumping sociale che nel mondo non avrebbe limiti.

Si capisce immediatamente come si orientino le scelte armatoriali specie in un momento di crisi come questa attuale: giocare sul cambio di bandiera per rincorrere condizioni di costi favorevoli pur all'interno di un sistema "calmierato" dal lavoro Itf.

Si citava il caso Viking in quanto, che piac-

cia o no, occorre fare molta attenzione, come Sindacato, rispetto ad "industrial actions" da attivare per impedire alcune scelte armatoriali. Infatti, l'azione sindacale in campo Ue. ha dei limiti in base a sentenze della Corte Suprema Europea. Un esempio: impedire il passaggio di bandiera, (come avvenuto nel caso della compagnia Viking Line che ha effettuato il cambio da finlandese a estone per tagliare

i costi e l' occupazione finlandese) ha praticamente significato una condanna del sindacato finlandese e della Itf al risarcimento dei danni all'armatore di qualche milione di sterline, in quanto lo spostamento dell'attività (cambio bandiera della nave) da un paese all'altro è un diritto fondamentale dell'Ue.

Certamente anche lo sciopero è un diritto fondamentale ma nei fatti, sino ad oggi non ha potuto essere prevalente su quella di stabilimento. Anche qui è bene rimarcare come la Itf si sia battuta a difesa dell'occupazione e non altri.

Le sentenze cui facciamo riferimento rendono difficile il lavoro del Sindacato e per meglio dire, lo costringono ad una maggiore cautela nel motivare lo sciopero. Anche all'interno dei Sindacati italiani dei Trasporti, questo aspetto delicato deve trovare un momento di approfondimento così come ha fatto l' Itf con i suoi Ispettori.

Sulla questione della prevalenza del diritto di sciopero sul diritto di stabilimento, affinché ciò venga sancito una volta per tutte, dopo un tentativo che nulla ha cambiato con la direttiva Monti II, la Confederazione europea dei sindacati, Ces, sta lavorando in sede politica a Bruxelles per una formulazione favorevole ai lavoratori e che superi le sentenze della Corte suprema.

Tornando ai costi di cui sopra pur non condividendo, si può capire la scelta di molti armatori che cambiano bandiera alla nave anche perché, non facendolo e sopportando costi elevati, potrebbero fallire e/o cessare ogni attività con perdita comunque dell'occupazione. Spesso negoziando con loro si può salvare una parte dei posti di lavoro dei nostri marittimi.

Gli extra-costi della pirateria

La pirateria nel Golfo di Aden, coste somale, acque territoriali della Nigeria e del Benin provoca degli extra-costi per gli armatori e quindi, per coloro che transitano in quelle zone significa un forte incremento dei running costs.

E' bene ricordare che buona parte del traffico mondiale in particolare quello che transita da Suez attraversa il Golfo di Aden le Coste somale l'Oceano Indiano etc. Quindi le navi sono costrette ad assumere provvedimenti a tutela dell'integrità della nave stessa e del suo equipaggio.

Per quanto riguarda il 2012 al 29 febbraio, al situazione era la seguente.

Nel mondo: totale attacchi 62, totali navi sequestrate 6,

Somalia: totale attacchi 26, totale navi sequestrate 4, totale ostaggi 64;

Situazione navi in mano ai pirati: navi 12, ostaggi 177

Volendo valutare i costi che scaturiscono dai meccanismi di difesa della pirateria, la somma complessiva per tutte le navi che transitano è notevole. Di fatti, il costo complessivo raggiunge un livello enorme quantificato in 6,8 miliardi di dollari. Da notare che il fenomeno appare in riduzione nel Golfo di Aden e nelle coste Somale mentre è in forte aumento in altre aree del mondo.

L'armatore italiano può dotarsi a bordo di militari a protezione della nave e recentemente è stata approvatala la possibilità di utilizzare guardie private.

Dal punto di vista sindacale, certamente, nulla può esser fatto in termini di "lotta alla pirateria" se non una forte sensibilizzazione a livello delle organizzazioni mondiali preposte come l'Onu.

A livello di Itf è stata sottoscritta un'intesa che prevede la possibilità al marittimo di chiedere lo sbarco prima dell'attraversamento della zona a rischio oppure il raddoppio della paga base e delle provvidenze assicurative per i giorni di transito. Questo accordo internazionale sottoscritto dalla Itf è stato recepito all'interno del contratto nazionale italiano.

In aggiunta, sempre attraverso il sindacato a mezzo del Fondo Fanimar, volontariamente, l'armatore può stipulare coperture aggiuntive nell'ottica di ulteriormente aumentare gli interventi risarcitori ai propri marittimi a fronte di incidenti legati alla pirateria. La Itf ha raccolto centinaia di migliaia di firme di marittimi su di un testo che chiede interventi più incisivi da parte dei governi e che è stato ufficialmente presentato all'Imo.

Il Registro Internazionale e il suo ruolo di tutela

Negli anni 80 era cominciato un declino della nostra flotta che si trasferiva verso bandiere Foc iniziando a falcidiare l'occupazione. Il fenomeno ha riguardato tutti i paesi europei ed ogni paese all'interno di regole comunitarie ha cercato soluzioni. Inutile aprire una parentesi sul ruolo strategico che ha il controllo di una flotta e quindi l'esigenza di trovare risposte all'esigenza di cui sopra, sapendo che non può essere posto all'armatore alcun vincolo di permanenza in una bandiera. Alcuni paesi come Grecia, Olanda, Uk hanno definitivamente liberalizzato le loro flotte con l'utilizzo generalizzato di personale a basso costo. Altri paesi, tra cui l'Italia, hanno scelto di creare condizioni appetibili sotto forma di aiuti di Stato approvati nella forma dalla Ue per far si che la scelta armatoriale sia quella di tornare in bandiera nazionale.

Dopo una breve esperienza di un meccanismo di "Bare Boat" (noleggio a scafo nudo ad armatore straniero n.d.r) in base alla legge 234/89, è stato creato il Registro Internazionale, sostenuto anche dal sindacato, per fermare la fuga delle navi in bandiera estera e la conseguente perdita di occupazione.

Trascurando per un attimo i benefici all'indotto ed alle strutture di terra che il rientro delle navi ha significato, è bene sottolineare che con la bandiera estera cessa ogni obbligo ad avere italiani e che quindi senza poterlo in alcun modo impedire, senza il Registro Internazionale non avremmo più avuto per i nostri marittimi lavoro alcuno a bordo delle navi.

I benefici del R. I. sono stati finalizzati a tagliare i costi del lavoro (oneri sociali a carico dello Stato, Irpef del marittimo come credito di imposta all'armatore etc.) In parallelo con il R.I. si è inoltre introdotto un regime di tassazione, la tonnage tax, molto favorevole all'armatore, affiancato dall'obbligo dell'imbarco dell'allievo.

Se sommiamo i benefici del R. I, il costo dell'ab è abbattuto di circa il 48%. Ciò significa un costo/mese in dollari di 2785 invece che 5365.

Il marinaio extracomunitario sulla stessa neve costa 1330 dollari/mese quindi anche con l'abbattimento, il nostro ab costa più del doppio. Nelle qualifiche più basse il differenziale è ancora più alto.

Per quanto riguarda il costo equipaggio (23 persone), quello in Registro Internazionale ha un costo vicino a quello previsto dal Tcc della Itf (56920 dollari/mese contro i 56634 del Tcc) ma più elevato di circa 6000 dollari rispetto al contratto Ibf della Itf. Possiamo concludere che il Registro Internazionale. ha risolto il differenziale di costi rispetto al costo dell'intero equipaggio ma solo parzialmente rispetto al singolo componente italiano. Con il R.I. in funzione, le navi hanno cominciato a rientrare, ed a fronte di nessun italiano a bordo, (possibile in bandiera estera) con l'obbligo previsto dalla legge 30/98, se ne reimbarcano almeno sei per nave (navi da carico). Ad oggi sono rientrate circa 750 navi ed il conto è presto fatto considerando che tutti i grandi traghetti hanno quasi tutti italiani a bordo e che le navi da crociera ne hanno anche un numero ben superiore a sei.

Il problema, per essere chiari si è spostato sullo squilibrio categoriale in quanto a fronte dei costi, normalmente gli "italiani" a bordo sono ufficiali.

Se questo squilibrio produce problemi per i nostri ratings (sottufficiali e comuni) ciò è dovuto all'assenza nel nostro paese nel tempo, di una corretta strategia formativa in campo marittimo che non riesce a strutturarsi in funzione delle esigenze del mercato. C'è da chiedersi cosa succederebbe se il RI venisse cancellato (c'è questo rischio nelle scelte del Governo).

E' bene ricordare che in Europa, sindacati di altri paesi non hanno voluto accettare un confronto su una ipotesi di Registro Internazionale: per esempio quelli di Francia e Germania. Il risultato è stato che in quei paesi i Registri sono stati costruiti senza accogliere alcuna esigenza del mondo del lavoro favorendo in toto gli armatori. In quei paesi Il sindacato è stato completamente ignorato poiché si è autoescluso e per esempio oggi vediamo nel caso del Registro tedesco che i benefici vanno anche a navi di bandiera di convenienza senza alcun comunitario a bordo.

Con l'introduzione del R.I. c'è stato anche un forte rinnovamento. Infatti nel 2011 la flotta italiana aveva un'età media inferiore ai 10 anni (67%) , il 46% meno di 5 anni. Una cosa quindi è chiara, senza il R.I. oggi in Italia non avremmo più navi di bandiera né occupazione nazionale a bordo, per non parlare poi dei benefici occupazionali nel cluster marittimo. Bisogna evitare di pensare che le ricadute negative della crisi del trasporto marittimo, ovvero il problema dei costi e le carenze formative del nostro sistema, siano conseguenza della creazione del R. I.

Per valutare, infine, gli effetti del R.I. sulla nostra flotta ricordiamo che quella italiana nel 1998 era di 8300 tonnellate, nel 2010 di 17.300 e alla fine del 2011 è passata a 18778 tonnellate. *(ch.camp.)*

Il 90 per cento delle merci viaggia via-mare

Il 90 per cento delle merci che circolano sul pianeta viaggia via – mare. E dunque anche il lavoro marittimo è un elemento strategico dell'economia globale. La crisi che il mondo sta attraversando in questa fase particolare dal 2007 , con tutto il carico dei problemi di problemi immediati e contingenti che si scarica pesantemente sul fattore–lavoro, rischia di farci perdere lo "sguardo lungo" quello cioè che cerca di intravedere lo scenario che si aprirà quando il ciclo negativo sarà superato ,come certamente avverrà (a meno che il modo cessi di esistere). Ma il rischio di perdere lo "sguardo lungo", se è un pericolo per chiunque , di qualsiasi età e condizione, lo è doppiamente per i giovani perché ne mina la forza di costruire il futuro, quale che esso sarà, nel bene e perfino nelle avversità. Con troppo ottimismo forse il Ministro del Lavoro prevede che nei prossimi anni cresceranno le opportunità di impiego per i giovani e per quanti vigliano fare della vita sul mare la loro professione. Le previsioni valgono per quel che valgono. Ma se un valore hanno, esso è quello di metter comunque in moto le energie del fare. Ed è per questo che riportiamo una rapida informativa sul tema.

Il rapporto di lavoro nautico comprende tutte le attività che precedono e seguono quelle che avvengono sulla nave. Anche se la normativa vigente lo ha assimilato alle regole generali del collocamento - liberalizzando assunzione e regole principali contenute nel Codice della navigazione - il lavoro marittimo conserva ancora caratteri di specialità che lo differenziano dagli altri tipi di lavoro. Per i lavoratori marittimi sono dunque previste particolari modalità di costituzione e svolgimento del rapporto di lavoro accessorio: sono necessari requisiti professionali specifici la cui gestione è affidata ad appositi organi; natura: disciplina di natura pubblicistica del contratto di arruolamento; disciplina: si applicano disposizioni speciali tra le quali quelle contenute nel Codice di

navigazione; modalità di svolgimento: temporaneità del rapporto di lavoro; luogo: permanenza a bordo per lunghi periodi su ambienti instabili.

Poiché il settore marittimo si evolve in un contesto globale, si sta a poco a poco sviluppando un corpus di convenzioni e norme internazionali per regolamentarlo in modo univoco.

Al fine di creare un unico testo che rappresentasse tutti gli standard aggiornati sul lavoro in questo settore e raccogliesse tutti i principi fondamentali contenuti in altre convezioni internazionali, nel febbraio 2006 a Ginevra l'Organizzazione internazionale del lavoro (Oil) ha adottato la Convenzione sul Lavoro Marittimo, conosciuta come MLC 2006. La Convenzione prevede una certificazione che viene rilasciata a seguito di ispezioni volte ad accertare la conformità delle navi. Obiettivi della Convenzione: gestire la globalizzazione e garantire condizioni di concorrenza più eque; rafforzare la sicurezza marittima (l'80% degli incidenti marittimi sono riconducibili ad errori umani); accrescere l'attrattività della professione.

La Convenzione riunisce un insieme di disposizioni che garantiscono condizioni di lavoro e di vita sostenibili a bordo delle navi di oltre 500 tonnellate di stazza lorda che effettuano viaggi internazionali o tratte fra porti stranieri. Le norme riguardano: le condizioni minime richieste in occasione dell'assunzione; condizioni di occupazione e i diritti del lavoratore; alloggio a bordo; protezione sociale; definizione delle responsabilità nell'applicazione della convenzione.

Ma vediamo come si distingue e chi comprende il "personale marittimo".

Gente di mare

1ª Categoria: personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo; 2ª Categoria: personale addetto ai servizi complementari di bordo; 3ª Categoria: personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera, a servizi ausiliari sulle navi e in porto.

Personale addetto ai servizi dei porti: piloti; lavoratori portuali; palombari in servizio locale; ormeggiatori; barcaioli.

Personale tecnico delle costruzioni navali: ingegneri navali; costruttori navali; maestri d'ascia e i calafati.

Chi desidera lavorare su una nave come Gente di mare, per informarsi, deve rivolgersi agli appositi uffici di collocamento che si trovano presso le Capitanerie di porto.

La Gente di mare è iscritta in matricole. I requisiti per ottenere l'iscrizione nelle matricole della Gente di mare di *1ª e 2ª Categoria*, sono: cittadinanza comunitaria; età non inferiore a 15 anni; idoneità al nuoto e alla voga; idoneità fisica; essere domiciliato nel territorio dello Stato; non essere condannato per un delitto punibile con pena minima non inferiore a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo riabilitazione.

Per l'iscrizione nelle matricole della Gente di mare di 3ª categoria occorrono minori requisiti: cittadinanza comunitaria; età non inferiore a 15 anni; idoneità al nuoto e alla voga; essere domiciliati in uno dei comuni compresi nella circoscrizione del circondario marittimo. L'immatricolazione della terza categoria si effettua con la qualifica di "mozzo per il traffico locale" o di "mozzo per la pesca costiera".

La Gente di mare di *1ª e 2ª Categoria* è munita di un libretto di navigazione. Solo per la *3ª Categoria* si parla di foglio di ricognizione. Gli iscritti di *1ª e 2ª Categoria* possono esercitare anche le attività consentite agli iscritti della terza categoria. Le matricole della di *1ª e 2ª Categoria* sono tenute da tutte le Capitanerie di Porto e dagli Uffici Circondariali Marittimi autorizzati. Le matricole della Gente di mare di 3ª categoria sono tenute, invece, da tutte le Capitanerie di Porto, dagli Uffici Marittimi Minori e dagli uffici consolari autorizzati.

Inoltre, gli uffici della Gente di mare delle capitanerie di porto forniscono informazioni per il personale addetto ai servizi del porto e tecnico. Comunicano i bandi di selezione del personale insieme all'Autorità marittima (dove presente), l'Autorità portuale e le Capitanerie di porto.

Con Decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006 n. 231 è stata prevista l'anagrafe della Gente di mare, presso la quale dovrebbero essere registrati tutti i lavoratori marittimi in possesso dei requisiti di legge per prestare servizio di navigazione. A svolgere attività di collocamento della Gente di mare dovrebbero essere anche le agenzie per il lavoro autorizzate. Usiamo il condizionale perché dal 2006 ad oggi mancano i decreti attuativi senza i quali (com'è purtroppo prassi nel nostro Paese) senza regolamenti, circolari interpretative e quant'altro burocraticamente occorra, le leggi rimangono lettera morta. In tema di collocamento della gente di mare è partita solo a Genova una "sperimentazione" peraltro con risultati ancora sotto esame.

Potenzialità economiche e occupazionali nei settori dei servizi

La collettività italiana, con le sue classi dirigenti schiacciate sulla gestione miope dell'immediato presente, rischia di lasciare ai giovani un'eredità passiva di macerie. L'espressione "nuovo modello di sviluppo", in auge qualche decennio fa, è caduta in discredito non perché falsa ma perché usata ed abusata con scarsa credibilità. E invece si tratta proprio di indagare e investire per lo sviluppo delle potenzialità del sistema, sia sul versante economico-produttivo che su quello occupazionale e del "fattore lavoro" in generale.

Nicola Cacace, esperto di scenari economici e già, tra le altre cose, esperto dell'Ufficio Studi Cisl ancora negli anni 70, indica, in una nota Isril, i giacimenti potenziali non sfruttati, nel settore servizi, quello in cui i trasporti hanno un ruolo trainante. La cornice della nota mette in luce i connotati post-industriali di intendere la produttività come "valore" indotto dall'innovazione più che dello sfruttamento del lavoro, la cui incidenza sui costi di produzione è peraltro in continua decrescita, anche per il maggiore utilizzo delle tecnologie. È la valorizzazione delle competenze infatti – come sostiene il nostro sindacato – che dà competitività alle imprese, attraverso la condivisione degli obiettivi e con relazioni partecipate e più incentivanti dal lato retributivo e professionale.

Il modello di sviluppo post crisi dovrà affrontare problemi di domanda e di offerta in modo completamente nuovo, correggendo le fragilità del modello attuale in ordine soprattutto alla scarsa capacità di creazione di "lavoro buono". Ricordando anzitutto che in tutti i paesi industriali l'unico settore la cui occupazione aumenta è quello dei servizi, mentre l'Italia ha la più bassa quota di occupati nei servizi, 67%, 3 punti inferiore alla media Ocse, 10 punti inferiore a U.S.A., G.Bretagna e Francia. Scarso peso dei servizi che non si giustifica neanche con la relativamente buona tenuta dell'industria, essendo il peso dei nostri servizi inferiore anche a quelli di Germania e Giappone.

Dal lato della domanda le correzioni sono più difficili, dovendo fare i conti, oltre che con un dato oggettivo, la vecchiaia del

Tabella 1 – Interscambio di Servizi (miliardi di euro)

	2000			2010		
	Export	Import	Saldo	Export	Import	Saldo
Trasporti	10,1	14,2	-4,1	11,0	19,4	-8,4
Viaggi (turismo)	29,9	17,0	12,9	29,3	20,4	8,9
Comunicazioni	1,4	2,1	-0,7	5,1	5,0	0,1
Costruzioni	1,5	1,2	0,3	0,08	0,05	0,03
Assicurazioni	0,9	1,2	-0,3	2,2	3,0	-0,8
Sistemi finanziari	0,5	0,6	-0,1	1,9	3,4	-1,5
Informatica, Cine Tv	0,5	1,0	-0,5	1,5	3,3	-1,8
Licenze e royalities	0,6	1,3	-0,7	2,7	5,3	-2,6
Servizi per imprese	15,0	19,3	-4,3	19,8	21,5	-1,7
Servizi personali	0,6	1,3	-0,7	0,3	0,6	-0,3
Servizi per il governo	0,6	1,1	-0,5	0,9	1,7	-0,8
Totale Servizi	61,5	60,3	1,2	74,7	83,7	-9,0

paese, che condiziona pesantemente la qualità della domanda (pannoloni, e poi?), con la deriva di "sacrifici" inflitti a cultura e scuola da decenni.

Qui mi soffermo sulle correzioni da apportare all'attuale modello di sviluppo dal lato dell'offerta, la produzione di beni e servizi, con particolare attenzione a questi ultimi, generalmente trascurati dalle analisi. La crisi si combatte con la crescita ma l'Italia corre il rischio di avere una crescita senza occupazione se non rimette in salute un sistema produttivo a bassa competitività soprattutto nei Servizi.

Anche sulla quantità della crescita bisognerà intendersi. E' difficile che nel mondo globalizzato i tassi di crescita del Pil dei paesi industriali, nei prossimi decenni, possano superare valori medi del 2%. Che sarebbe già un salto di qualità eccezionale per un paese che da 40 anni rallenta costantemente la crescita e da più di 10 è addirittura fermo. Infatti l'Italia ha oggi il più basso tasso di occupazione, 56% contro una media europea del 62%. Porsi l'obiettivo di un Piano del lavoro che porti l'Italia in media tasso di occupazione europeo, significa creare almeno 2 milioni di posti lavoro, tutti nei Servizi. Obiettivo impossibile se non si opera in profondità e con successo, recuperando competitività dei nostri Servizi, oggi assai bassa in tutte le branche, dal Turismo ai Trasporti, dal Cine-TV all' Informatica, dai Servizi per le imprese, a quelli per le persone, dalla Finanza all'Istruzione, come si vede dai crescenti passivi con l'estero (Tab. 1). La globalizzazione ha spinto tutti paesi, industriali ed emergenti, ad uno spostamento delle produzioni dalla quantità alla qualità con incentivi crescenti all'innovazione, tutti i paesi tranne il nostro. Riduzione del peso delle grandi imprese e delle produzioni Hi Tech, meno risorse per istruzione e ricerca, invecchiamento di un sistema infrastrutturale nelle vecchie forme (strade, porti, ferrovie) e nelle nuove (banda larga), sono alcune delle direzioni di marcia che hanno portato il sistema produttivo nazionale alla bassa competitività attuale. Bassa competitività plasticamente descritta dai passivi con l'estero non solo dell'Agricoltura e dell'Industria ma anche dei Servizi passati dall'attivo ad un passivo crescente.

Quale effetto ha sull'occupazione e sulla mancata occupazione un settore Servizi così claudicante? Grandissima, considerando che in tutti i paesi industriali, servizi efficienti sono fondamentali per le imprese e che essi assorbono i 2/3 dell'occupazione, così che tutta la nuova occupazione viene dai Servizi. Così è stato anche in Italia anche se in misura inferiore agli altri paesi (Tab. 2).

Il peggioramento della competitività ha prodotto una inversione di tendenza sia nella Bilancia delle Merci, passata da un attivo sino al 2000 a 20 miliardi di passivo che nella bilancia dei Servizi, passata da un pareggio sino al 2000 a un passivo di 10 miliardi nel 2010. Sommando a queste voci il passivo anch'esso crescente dei Redditi (da lavoro e capitale) e dei Trasferimenti unilaterali (UE ed altri) si arriva al passivo della Bilancia dei conti correnti attuale di 53 miliardi (2010), non sostenibile sul lungo periodo senza peggiorare il nostro debito pubblico. È chiaro che in mancanza di interventi decisivi a sostegno della competitività e dell'innovazione anche nei Servizi, l'eventuale ripresa economica rischia di non esserci e se ci sarà, rischia di essere Jobless.

Perciò un recupero di produttività e competitività dei servizi è importante, oltre che per lo sviluppo economico e l'occupazione, anche per la "buona occupazione" necessaria per l'assorbimento di laureati e diplomati. I servizi infatti assorbono più del doppio di laureati e diplomati dell'industria.

Tabella 2 - Italia, andamento dell'occupazione in un decennio (valori in migliaia)

	2001	2011	variazione %
Agricoltura	1.126	807	-28
Industria	6.841	6.561	-4
di cui Manifatt.	5.133	4.702	-8
Costruzioni	1.707	1.859	9
Servizi	13.548	15.507	14
Totale	21.515	22.875	6

Francesca Di Felice

Il sindacato grida:

Basta strage delle donne

Sempre più frequente e tragica è la violenza subita dalle donne d'ogni età. Bambine, giovani e anziane vittime senza distinzione e senza un perché. Non passa giorno senza che si aggiunga un nuovo nome alla lista delle vittime. Storie diverse, mai a lieto fine, sempre uguali nell'epilogo che parlano della vittima della porta accanto, della moglie, della madre, della giovane che subisce violenza sotto i nostri occhi.

Il 25 novembre scorso si è celebrata la «Giornata internazionale contro la violenza sulle donne», istituita dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite nel 1999, per sensibilizzare governi, organizzazioni governative, società civile e mezzi di informazione su questo fenomeno.

I militanti in favore dei diritti delle donne hanno scelto quel giorno come giornata di lotta contro la violenza in ricordo del massacro delle sorelle Mirabal: Patria, Minerva e María Teresa, le tre sorelle che ebbero il coraggio di lottare per la libertà politica del loro paese, opponendosi a una delle tirannie più spietate dell'America Latina, quella del regime domenicano di Rafael Leonidas Trujillo.

La violenza degli uomini contro le donne, riportata dai dati Istat, riconoscono al nostro paese un triste primato: nel 2011 sono morte 127 donne (il 6,7% in più rispetto al 2010) e nel 2012 fino al mese di ottobre ci sono state già 100 vittime, una ogni due giorni. Il 70% di questi femminicidi sono compiuti da partner o parenti. Un vero massacro di una violenza quasi sempre sommersa subita spesso in solitudine.

In Italia oltre 14 milioni di donne sono state oggetto di violenza fisica, sessuale o psicologica nella loro vita: 1 milione e 400 mila ha subito uno stupro prima dei 16 anni, oltre il 90% dei casi non è stato denunciato. In un paese in cui troppo spesso il diritto alla giustizia viene negato la violenza contro le donne si traduce nella negazione dei diritti fondamentali sanciti dalla nostra costituzione: la vita, la libertà, l'integrità fisica, la libertà di movimento e la dignità della persona. Il femminicidio non rappresenta un'emergenza, ma un fenomeno strutturale in una società che pone uomini e donne in una relazione di disparità e supremazia.

La situazione non è migliore sui luoghi di Lavoro. La violenza sulle donne nei luoghi di lavoro è un tema poco trattato molto diffusa, ma ancora poco studiata e contrastata, soprattutto a livello legislativo. Manca infatti una normativa adeguata in materia per prevenire e bloccare il fenomeno. Da una ricerca elaborata dall' Istat emerge quanto i luoghi di lavoro siano a rischio per le donne che continuano a subire violenze sotto varie forme: ricatti sessuali (richieste di "disponibilità" al momento dell'assunzione, quando si prospettano avanzamenti di carriera ecc…), mobbing , vessazioni e discriminazioni.

La fotografia della donna che subisce molestie e ricatti sul luogo di lavoro vive sola, ha più di 35 anni, un livello di istruzione elevata e lavora nei trasporti, nelle comunicazioni e nella pubblica amministrazione. Anche in questo caso sono violenze consumate nel silenzio che difficilmente viene rotto. L'81,7% delle donne non ne parla con nessuno, il 18,3% si confida con colleghi. Il risultato è che nella maggior parte dei casi l'unica via d'uscita è cambiare lavoro. Una soluzione che è sempre più condizionata dal difficile momento di crisi che viviamo e che relega le donne ai margini del mercato del lavoro.

Non sono sufficienti singole campagne. E' necessario intervenire con un'azione politica a lungo termine. Una vera battaglia di democrazia per una maggiore conoscenza di questo fenomeno e per il suo contrasto, anche e soprattutto sul piano culturale, attraverso l'apporto del Governo e delle Istituzioni, delle Organizzazioni sindacali, delle Associazioni datoriali e della società tutta, per la costruzione di una realtà sociale sana e sicura, che si realizzi attraverso un nuovo patto fra i generi.

La violenza nei luoghi di lavoro e le proposte del sindacato

Il 27 novembre 2012, presso l'Ufficio Ilo per l'Italia e San Marino, si è svolta una conferenza sul tema, organizzata dai sindacati, a cui hanno preso parte il Ministro Fornero e il Ministro Cancellieri. Durante la giornata di lavoro è stata presentata la proposta d'intesa, firmata dalle sigle sindacali Cgil Cisl e Uil, finalizzata a contrastare ogni forma di violenza e discriminazione sulle donne/lavoratrici attraverso:

1. l'adozione di un Avviso Comune di "Recepimento dell'Accordo Quadro di Bruxelles 2007" sulle molestie e violenze nei luoghi di lavoro;

2. la promozione e implementazione nell'ambito della contrattazione di secondo livello, di strumenti di prevenzione e contrasto ad ogni forma di violenza e discriminazione di genere, in coerenza con quanto previsto dal D. legislativo 5/2010 attuativo della Direttiva 54/CE/2006 che attribuisce proprio alla contrattazione collettiva un ruolo importante nella definizione di "misure specifiche, ivi compresi codici di condotta, linee guida e buone prassi, per prevenire tutte le forme di discriminazione sessuale e, in particolare, le molestie e le

molestie sessuali nel luogo del lavoro, nelle condizioni di lavoro, nonché nella formazione e crescita professionale.";

3 la promozione nella contrattazione di secondo livello aziendale e territoriale di Piani di conciliazione e del benessere organizzativo aziendale per meglio armonizzare la vita lavorativa e la vita personale/familiare (work life-balance);

4 la predisposizione e promozione di percorsi formativi sulla salute e sicurezza in ottica di genere, con particolare riguardo al tema dello stress-lavoro correlato di cui al t.u. 81/2008 e successive integrazioni, rivolti a Rsu, Rsa e Rls delle Forze dell'ordine, del Servizio sanitario, dei servizi sociali compresi gli addetti impegnati nel settore immigrazione;

"Oggi più che mai per sconfiggere gli atti di violenza ai danni delle donne che avvengano purtroppo anche in tanti luoghi di lavoro, occorre potenziare la sinergia tra Istituzioni, parti sociali, mondo dell'associazionismo, magistratura, forze dell'ordine e spingere fortemente sulla diffusione della contrattazione di secondo livello per poter salvaguardare, così, la tutela ed il rispetto della dignità della donna. Tra le priorità del sindacato c'è quella di applicare e rafforzare gli strumenti legislativi che già abbiamo, creando un ambiente di lavoro che sia il più possibile sereno nell'interesse non solo delle donne ma anche delle aziende per incrementare la produttività". Bisogna convincerci che il rispetto uomo-donna è fondamentale per creare una società coesa e rispettosa anche delle diversità". Sono queste le parole pronunciate da Liliana Ocmin, Segretaria confederale della Cisl, nel corso della Conferenza.

L'iniziativa del Coordinamento donne Fit- Cisl

Il Coordinamento donne Fit ha elaborato delle linee guida, auspicando che possano convertirsi in una vera e propria piattaforma, allo scopo di introdurre, attraverso la contrattazione ed ogni altro strumento utile, azioni concrete di contrasto alla violenza sulle donne nella società e sui posti di lavoro.

Dal punto di vista politico le donne dei trasporti sostengono:

- L'approvazione della legge di ratifica, della convenzione di Istanbul (2011) sulla prevenzione e il contrasto della violenza contro le donne e della violenza domestica;
- La verifica dell'efficacia del Piano nazionale contro la violenza, varato dal Governo nel 2011, auspicandone la revisione e il rafforzamento attraverso appositi piani d'azione territoriali di contrasto alla violenza in ogni ambito sociale;
- L'integrazione della didattica nelle scuole e nelle università con argomenti relativi alla discriminazione e alla violenza di genere;
- La diffusione di Campagne pubblicitarie di sensibilizzazione, su base nazionale, sul rispetto della dignità della persona;

Sul piano contrattuale, coinvolgendo Istituzioni, Organizzazioni sindacali ad ogni livello e aziende, il Coordinamento propone azioni concrete da applicare in quattro ambiti di intervento: territorio, luoghi di lavoro, sicurezza sul lavoro, spostamenti casa lavoro.

Per quanto riguarda il primo ambito si tratta di risolvere le criticità inerenti alla carenza di servizi sul territorio e al degrado urbano con particolare riferimento alle zone periferiche delle città.

Cura e adeguamento dell'illuminazione stradale, diminuzione del degrado urbano, messa in sicurezza dell'uso dei mezzi pubblici (fermate illuminate in comunicazione con i servizi di sorveglianza, sistemi di chiamata del personale a bordo dei veicoli treni, bus, metro, treni ecc.), taxi rosa (tariffe agevolate per le donne) nelle ore serali/notturne e tariffe agevolate car-sharing per donne sole. Sono queste solo alcune delle proposte contenute nel documento di proposta elaborato dal Coordinamento donne Fit nazionale.

Per quanto riguarda i luoghi di lavoro il fenomeno della violenza è collegato all'occupazione femminile e alla instabilità del rapporto di lavoro. Secondo i risultati dello studio effettuato dal Parlamento europeo sul diritto alla mobilità e l'occupazione femminile nei trasporti, le più ricattate sono donne disoccupate e lavoratrici autonome e si evidenzia come il momento della ricerca di lavoro, sia quello più esposto ad episodi di molestia. Per le dipendenti, impiegate o dirigenti, il rischio aumenta nelle fasi di prosecuzione di carriera e al rientro dalla maternità. Inoltre, l'ingresso di donne in quei settori professionali tradizionalmente maschili, fenomeno recente e dirompente, non ha permesso di superare i presupposti del ricatto sessuale, a causa delle note asimmetrie esistenti nel mercato del lavoro sul piano dell'accesso, della retribuzione, della progressione di carriera. Il tutto si mescola con la permanenza di sacche d'arretratezza culturale, con un'attenzione sul tema della violenza che facilmente spazia dall'indifferenza all'omertà diffusa, e con la presenza d'ostacoli specifici per le donne all'interno del mondo del lavoro.

Su tale premessa il Coordinamento promuove, attraverso la contrattazione nazionale:

- la costituzione d'Enti bilaterali, o adeguamento degli esistenti, che abbiano tra le altre la funzione di "sportelli ascolto" presenti sul luogo di lavoro o collegati ad esso, funzionalmente autonomi e, allo stesso tempo, in grado di richiedere, alle parti, oo.ss. e datore di lavoro, modifiche dell'organizzazione del lavoro atte a prevenire o rimuovere comportamenti lesivi della dignità civile e morale ed in grado di fornire consulenza legale e psicologica. Inoltre, agli stessi

si potrà riconoscere la competenza a fornire sostegno psicologico alle vittime di violenza partecipando con il datore di lavoro e le oo.ss. alla risoluzione delle criticità prevedendo anche il ricollocamento lavorativo;

- l'elaborazione di codici etici e di condotta delle aziende a cui riconoscere, attraverso il secondo livello di contrattazione, la forza di accordo in termini di rispetto e validità, nonché un efficace ruolo di prevenzione, attraverso la strutturazione di un sistema di controllo e di un apparato sanzionatorio;

- il rafforzamento dei Comitati pari opportunità in termini di riconoscimento di maggiore autorevolezza e presenza attiva sui tavoli di contrattazione di secondo livello come organi di vigilanza "prossima" e di promozione di azioni positive insieme per prevenire e contrastare le discriminazioni.

In merito alla sicurezza sul lavoro il riferimento è alle criticità inerenti a tipologie di lavoro con turni h 24, a contatto con il pubblico, in luoghi pubblici (strade, parcheggi, stazioni, metropolitane, aerostazioni, capilinea autobus ecc.) spesso non adeguatamente sicuri, poco o non illuminati, scarsamente presidiati soprattutto nelle ore notturne, in cui lo svolgimento del lavoro può essere spesso eseguito in solitudine, frequentati non solo da lavoratrici, ma anche da cittadine, entrambi soggetti a rischio. A tale proposito si propone di:

- istituire tavoli tecnici costituiti da datore di lavoro e oo.ss. attraverso i quali "dotare" di sicurezza i luoghi di lavoro curando illuminazione; fornendo strumenti di segnalazione sos direttamente collegati a centrali di pronto intervento (per es. pulsanti sos a rilevazione satellitare sugli autobus, installazione di telecamere e di apposite colonnine sos nei parcheggi e nei capilinea); individuando soluzioni per rendere più sicuro e vigilato il lavoro notturno presidiando i luoghi esterni, se necessario, anche con forze dell'ordine;

- vigilare sul corretto funzionamento del sistema di prevenzione aziendale previsto dal D.lgs. 81/2008; in particolare in merito alla valutazione del rischio a matrice che tenga adeguatamente conto delle differenze di genere; analisi del territorio (tratte, capilinea, linee) e del servizio individuando quelli più a rischio aggressione;

- introdurre sistemi di protezione e prevenzione sui mezzi; adeguate protezioni e isolamento posti guida e di lavoro; pulsanti sos sui mezzi, ai capilinea e alle stazioni che devono essere sempre presidiati con un'attenzione particolare a quelli valutati più a rischio;

- promuovere progetti per l'apprendimento di sistemi di autodifesa personale (corsi di formazione aziendali, stipula di convenzioni con società sportive).

Infine, il Coordinamento ha esaminato le criticità inerenti agli spostamenti casa-lavoro e ai trasferimenti stazione/aeroporto-albergo e viceversa per tutte quelle tipologie di lavoro con svolgimento di turni h. 24, proponendo di:

- prevedere trasferimenti riservati per il personale in orari notturni e nelle prime ore del giorno;

- assegnare l'impianto di riferimento in base alla residenza della lavoratrice/lavoratore laddove possibile;

- predisporre trasferimenti con servizio taxi o navetta convenzionati con alberghi da e per stazioni e aeroporti nel caso di "riposi fuori residenza";

- attrezzare le aree di parcheggio aziendali e non con adeguati sistemi di illuminazione con telecamere di video sorveglianza piuttosto che con specifico personale di custodia;

- prevedere finanziamenti di sistemi di rilevazione satellitare ed invio sos da installare su auto private per le lavoratrici turniste h. 24 (es. scatola rosa).

Il testo integrale delle linee guida sul sito www.fitcisl.org.

Maurizio Sorcioni (*)

La sicurezza sul lavoro nell'ottica di genere

La costruzione di indicatori rischio in materia di sicurezza sul lavoro è certamente una iniziativa importante, soprattutto se il modello di analisi adottato si pone l'obiettivo di sviluppare strumenti conoscitivi funzionali a far emergere le problematiche di genere in materia di sicurezza sul lavoro.

La costruzione di *indicatori di rischio, come strumento di contrasto e prevenzione dei fenomeni di irregolarità sul lavoro*, pur non essendo una novità, è ancora una attività assai poco sviluppata nel nostro Paese. La prima sperimentazione risale al 2007 nell'ambito del programma del Ministero del lavoro per l'introduzione dei cosiddetti *indici di congruità*, previsti dalla legge finanziaria del 2007 come strumenti per il contrasto del sommerso. Sebbene tali indicatori siano stati successivamente abrogati, la sperimentazione condotta dal Ministero con il supporto di Italia Lavoro, è proseguita, in ottemperanza alle direttive in merito alla costruzione di mappe di rischio funzionali a miglioramento dell'attività ispettiva.

La costruzione di mappe di rischio, ottenute sulla base di una serie di indicatori aziendali, si basa sull'idea di rappresentare al meglio la probabilità che una azienda "i" nel tempo "t" possa aver fatto ricorso a quote di lavoro irregolare. Il principio è, sotto il profilo metodologico, analogo a quello adottato per gli Studi di Settore e per le attività di intelligence condotte dalla Agenzia delle Entrate per il contrasto all'evasione fiscale, e punta a rilevare, sulla base di dati di natura micro economica, eventuali incongruenze tra le performance aziendali e la quota di lavoro regolare impiegata per produrre beni e servizi. Il progetto, affidato alla direzione generale per le attività ispettive, ha permesso non solo di realizzare una prima metodologia di analisi dei dati microeconomici delle imprese ma anche di avviare un importante processo di sensibilizzazione del corpo ispettivo e delle DPL territoriali sul processo di valorizzazione del patrimonio informativo disponibile nel sistema informativo del lavoro ai fini del miglioramento dell'attività ispettiva. Ovviamente, l'ostacolo principale, per molto tempo, è stata la carenza di dati e solo recentemente, con la realizzazione di un protocollo di intesa tra INPS, Ministero del Lavoro ed Agenzia delle Entrate per lo scambio di informazioni e dati ai fini del contrasto del lavoro irregolare, è stato possibile avviare il processo di costruzione delle mappe di rischio. La disponibilità di una base informativa capace di integrare informazioni di carattere amministrativo provenienti fa fonti istituzionali diverse rappresenta, infatti, la precondizione per costruire mappe capaci di rappresentare, con sufficiente attendibilità, la presenza di lavoro irregolare o violazioni gravi delle norme di sicurezza sul lavoro. Del resto la complessità dei fenomeni e la capacità di mimesi delle irregolarità è tale che solo la conoscenza di numerose informazioni microeconomiche sulle imprese permette di ridurre l'errore. Ma quali basi informative possono essere utilizzate?

Dalle "banche dati" alla "banca dati"

La prima è rappresentata ovviamente dai microdati contenuti nelle diverse banche dati di Inail ed Inps che contengono una serie di informazioni cruciali per individuare fenomeni di irregolarità sul lavoro e sulla sicurezza. Per quanto riguarda l'Inail, attualmente, sono disponibili sul sito dell'istituto solo alcune tabelle che tuttavia non permettono la ricostruzione di alcuni importanti aggregati (ad esempio, il genere). Il secondo importante serbatoio di informazioni sono ovviamente le banche dati Inps, già oggi ampiamente utilizzate dall' istituto stesso. Il contributo che può essere apportato alla costruzione di mappe di rischio sul sommerso e sulla sicurezza dall'uso degli archivi dell'Ips è decisivo. Gli Osservatori sui lavoratori dipendenti, autonomi e parasubordinati, costituisco, infatti, un patrimonio informativo enorme che opportunamente valorizzato può risultare decisivo nelle attività di intelligence dei corpi ispettivi.

Una terza importante base informativa disponibile è rappresentata dall'Archivio Istat- Asia (Archivio Statistico delle Imprese Attive) che rappresenta una delle basi dati più ricche della statistica italiana. Le informazioni oggi contenute in Asia sono tali da costituire, di per sé, un sistema informativo sulla struttura delle imprese completo. I dati costruiti secondo metodologie condivise a livello europeo, permettono la confrontabilità e l'integrabilità con altre informazioni statistiche, con conseguente arricchimento delle analisi e della loro qualità. L'archivio ASIA, che grazie all'integrazione con dati provenienti da altri archivi amministrativi (tra cui quelli dell'Agenzia delle Entrate con gli Studi di Settore), rappresenta il sistema informativo indispensabile per la costruzione delle mappe di rischio, fornendo un' informazione non solo sulle performance economiche ma anche sullo stock di dipendenti delle imprese attive per tutti i settori di attività economica.

Una quarta importante base dati è invece rappresentata dai dati di flusso provenienti dalle *comunicazioni obbligatorie*, che permettono il monitoraggio, in tempo reale, delle assunzioni, delle cessazioni, delle proroghe e delle trasformazioni effettuate da tutti i datori di lavoro (imprese e famiglie) per tutte le tipologie di contratto dipendente e parasubordinato. Il Ministero del lavoro, negli ultimi due anni, ha sviluppato Sisco, il Sistema Informativo Statistico sulle Comunicazioni Obbligatorie, una banca dati che permette di analizzare la domanda di lavoro dipendente e parasubordinato con un livello di dettaglio mai raggiuto fin ora, con informazioni, sul genere, sulle qualifiche, sulla tipologia e sulla durata dei contratti per tutti i settore economici, permettendo di disaggregare l'informazione per qualsiasi bacino territoriale fino ad arrivare alla singola impresa ed al singolo lavoratore.

Tale straordinario patrimonio di informazioni è di enorme importanza per la costruzione di mappe di rischio sia sulla sicurezza sia sul fenomeno del lavoro sommerso. Un primo esempio è rappresentato dall'uso delle comunicazioni obbligatorie nei casi di incidente sul lavoro. L'attuale norma prevede che l'invio della comunicazione di assunzione debba essere contestuale all'avvio della prestazione lavorativa. Già oggi alcune sentenze, proprio facendo ricorso alla data di invio della comunicazione, hanno potuto verificare, se al momento dell'incidente il lavoratore fosse o meno in condizioni di regolarità del rapporto di lavoro. Un'analisi accurata dei dati storici degli incidenti e della regolarità dei rapporti di lavoro può risultare di grande interesse nell'individuazione di indicatori di rischio sulla sicurezza.

Un ulteriore esempio può essere d'aiuto per comprendere il ruolo di tale importante base dati nel contrasto del lavoro irregolare. Analizzando la distribuzione delle tipologie di cessazione dei rapporti di lavoro è facile osservare che su circa 10,2 milioni di cessazioni registrate nel 2011 il 16,4% è rappresentato da dimissioni (1,67 milioni), un dato indubbiamente molto elevato. Come è noto, in Italia, è abbastanza diffuso il fenomeno delle *dimissioni in bianco* che consiste nel far firmare al lavoratore o alla lavoratrice le proprie dimissioni in anticipo, al momento dell'assunzione; da completare poi, riempiendo il foglio con la data desiderata a fronte di una malattia, un infortunio, il passaggio a lavoro nero, o - caso più diffuso - una gravidanza. Secondo l'indagine multiscopo Istat su "Uso del tempo", nel 2011 oltre la metà delle interruzioni del-

l'attività lavorativa per la nascita di un figlio non è il risultato di una libera scelta da parte delle donne. Sebbene la recente riforma del mercato del lavoro abbia introdotto nuovi meccanismi per contrastare il fenomeno. Ed è difficile immaginare che esso possa scomparire senza una adeguata azione di contrasto. I dati contenuti nelle comunicazioni obbligatorie, attraverso una analisi dettagliata delle dimissioni, consentirebbero di individuare con relativa facilità almeno alcune fattispecie di abusi, ad esempio i casi che celano lavoro nero. Poiché, nella maggioranza dei casi, chi si dimette lo fa perché ha già concordato un nuovo rapporto di lavoro, basterebbe verificare se il lavoratore, successivamente alla data delle dimissioni, è impegnato o meno in un altro rapporto di lavoro. Quando ciò non si verifica la probabilità di incontrare fenomeni di lavoro nero è rilevante. Ma quello delle dimissioni è solo uno dei tanti esempi di utilizzo delle informazioni delle CO per pilotare eventuali attività ispettive.

La prevenzione nella riforma del lavoro

Un ultima importante base informativa a supporto della realizzazione di indicatori di rischio per il lavoro irregolare è rappresentata dal Sistema gestionale per le ispezioni del lavoro (Sgil), la banca dati a disposizione della Direzione generale delle attività ispettive realizzata nel 2011, destinata a contenere la memoria delle attività di controllo (ossia le informazioni sui fenomeni di irregolarità e di presenza del lavoro nero rilevati). Tale sistema informativo è di enorme importanza nel contrasto del lavoro irregolare poiché permette di valorizzare, anche in chiave statistica, il patrimonio informativo generato proprio dai controlli. L'analisi dei risultati delle attività ispettive, permette, infatti, di ricostruire il profilo delle aziende o dei datori di lavoro che fanno ricorso al lavoro nero o irregolare permettendo così di individuare, nel confronto con i valori medi dei diversi settori, le specificità o le anomalie negli indicatori di bilancio, di redditività, nella struttura della forza lavoro impiegata , nella forma giuridica e nella localizzazione territoriale, anomalie che contribuiscono in modo decisivo alla costruzione di indicatori di rischio sommerso. Qualora fosse possibile, anche in sede Inail, disporre di una banca dati analoga, l'uso dei micro dati sugli incidenti e sulle irregolarità rilevate nell'attività ispettiva potrebbe portare a risultati analoghi.

Ma se ciascuna delle banche dati citate offre un patrimonio informativo peculiare, il vero valore aggiunto per lo sviluppo di attività di intelligence, come è facile immaginare, deriva dalla loro reciproca integrazione. Collegare la base dati delle comunicazioni obbligatorie alla banca dati Asia e queste ai sistemi informativi dei diversi corpi ispettivi – come già avviene per l'agenzia delle entrate – permetterebbe di ricostruire in modo assai accurato indicatori di rischio capaci di pilotare l'attività ispettiva, massimizzando la probabilità di individuare i fenomeni di irregolarità.

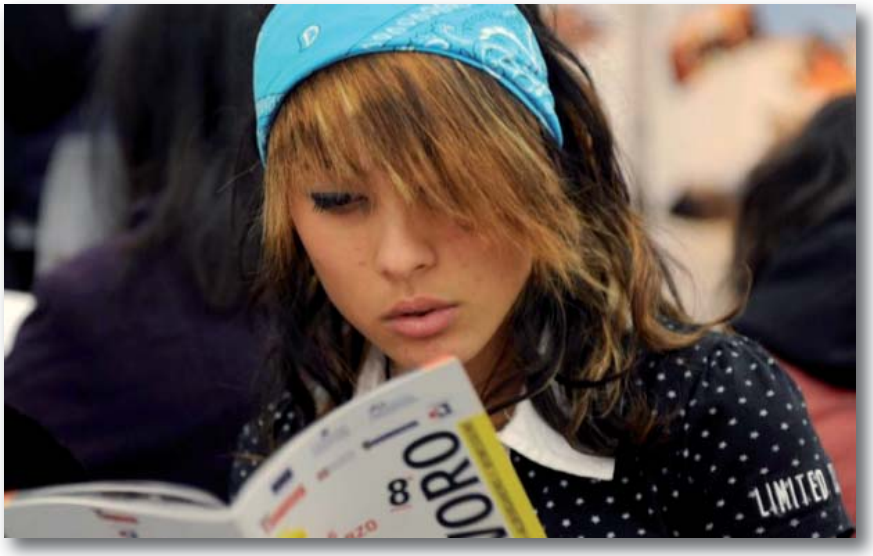
Giova ricordare, a tale proposito, che la recente riforma del mercato del lavoro pone al centro dello sviluppo delle politiche del lavoro l'integrazione tra banche dati statistiche ed amministrative (in particolare di Inps ed Istat) nella logica precedentemente descritta. Sebbene il tema sia riconducibile alle attività di monitoraggio, le indicazioni del legislatore sono di grande interesse poiché pongono le basi per la costruzione di un sistema informativo che oltre a rilevare sistematicamente i risultati delle politiche del lavoro può essere valorizzato anche per lo sviluppo di strumenti di contrasto e prevenzione delle irregolarità. Per altro, la funzione preventiva degli indicatori di rischio va sottolineata. La consapevolezza da parte degli operatori economici dello sviluppo di strumenti di intelligence sempre più sofisticati rappresenta, infatti, di per sé un fattore di deterrenza. Senza contare che individuando settori, territori e particolari tipologie di impresa a rischio di irregolarità, è possibile avviare programmi di sensibilizzazione degli operatori economici e dei lavoratori, riducendo significativamente, come dimostrano numerose esperienze europee, l'incidenza dei fenomeni di irregolarità.

Ovviamente, siamo solo agli inizi e ancora c'è molto da fare. Tuttavia, i tempi appaiono maturi affinché il grande patrimonio informativo disponibile possa essere utilizzato. Va detto che non si tratta di una cosa facile. Gli archivi amministrativi, soprattutto quelli sviluppatisi e stratificatisi nel tempo sono stati realizzati, non per rispondere ad esigenze di analisi statistica ma per funzioni prettamente gestionali e il patrimonio informativo va sottoposto a complessi processi di normalizzazione, classificazione e definizione della variabili oggetto di analisi, processo tutt'altro che facile. Ma il rapporto tra costi e benefici di tale processo è assolutamente evidente ed è per questo che non si può che essere ottimisti per il futuro.

(*) Dirigente "Italia Lavoro"

Un manuale per il lavoro da inventare

E se stessimo entrando in un buon futuro?



Provocazione più, provocazione meno, prendiamola tutta in positivo, come uno stimolo comunque utile per "darci da fare", anche a gomitate se occorre. In questo senso un libro che ripercorre con brillante efficacia la strada della manualistica made in Usa degli anni 40 del tipo "L'arte di conquistar gli amici", del mitico Dalè Carnegie e poi via via, l'arte di avere successo e quella di sedurre le ragazze, etc., per non risalire ai poemi didascalici della classicità, tipo l'Ars Amatoria di Ovidio. Stiamo parlando del volume, recentemente edito da 24 ore, "Come fare soldi nei periodi di crisi". Ed in particolare per gli aspetti che riguardano il "trovare lavoro, il cambiare mestiere per trasformare la crisi in opportunità"; e per ciò che riguarda i giovani e non solo.

Il nuovo libro di Angelo Deiana, già dirigente del Cnel, presidente del Comitato scientifico del Colap (Coordinamento delle libere associazioni professionali) ed ora dirigente del Gruppo Montepaschi) e di Roberto Barbato, (presidente e a.d. del Network Frimm, agenzie immobiliari) ha una prefazione di Mario Resca, bocconiano, manager di successo, già presidente e a.d. della Mc Donald's e poi d.g. del Ministero dei Beni culturali. Ed una introduzione del cav. lav. Giovanni Rana, sì quello dei tortellini, progenie di pastai veneti.

Dunque: sfide ed opportunità nella fase di crisi socio-economica che attraversiamo. Ma si possono fare veramente i soldi nei periodi di crisi? E comunque avere successo nella vita lavorativa? Il libro mette subito in chiaro una cosa: la prima regola del gioco è saper apprendere e cambiare. Siamo destinati a cambiare almeno sette volte lavoro o business nel corso della nostra vita. Alcuni lavori scompariranno, ma ne emergeranno molti altri, dicono gli autori. Solo per avere un'idea: per ogni posto di lavoro perso per l'avvento di Internet ne sono nati 2,6 nuovi.

Cosa fare allora? Come gestire il cambiamento nei periodi di crisi? Quali sono le regole per capire se un'idea è fattibile o no? Quali le professioni vincenti nella fase attuale? E quelle del futuro? Quale bagaglio avere per essere sempre pronti? E, soprattutto, come trasformare le crisi in opportunità? Il libro di Deiana e Barbato offre anche 10 comandamenti alla Steve Jobs per sopravvivere, fare soldi e (magari) vivere felici nei periodi di crisi. Li scioriniamo in sintesi.

1 Quello che conta non è sapere ma saper apprendere.
2 Inizia. Non fermarti mai. Fai esperienza. La paura deve essere il tuo alleato.
3 Crea la tua rete di relazioni. Abbraccia la condivisione della conoscenza e fatti desiderare.
4 Non si può vincere sempre: se perdi, devi avere un piano B.
5 Non puoi avere successo se non accetti l'idea che puoi sbagliare e fallire.
6 Lavora, sempre e comunque, e impara l'arte di adattarti al mondo che cambia.
7 Ricerca la felicità, non il posto fisso: quale lavoro pagheresti per fare?
8 Non spendere soldi: spendi del tempo! E se non funziona più? Cambia!
9 Siate ottimisti, siate ambiziosi!
10 Qualunque cosa accada, sei tu lo start-up, e motorino d'avviamento di te stesso.

In conclusione: auguri a chi ci prova. E soprattutto l'augurio collettivo di essere alla vigilia di una esplosione di dinamismo positivo. Anche se, come in tutte le grandi imprese umane, dovesse essere una piccola ,minoranza ad arrivare al traguardo, già questo basterebbe per il futuro di tutti.

ch. camp

Intervista al Senatore Marco Filippi

Trasporti. Ciò che Governo e Parlamento lasciano in sospeso

Tempo di bilanci "storici" ormai per il Governo che era sostenuto dalla "strana maggioranza" (mai definizione fu più azzeccata, dopo quelle surreali delle "convergenze parallele" e dei governi della non-sfiducia"). Un Governo, dal nostro punto di vista sindacale, che non ha certo fatto avanzare la soluzione dei mille problemi che angustiano i lavoratori dei trasporti e i cittadini utenti dei relativi servizi. Ma tant'è. E questo semmai aumenta l' opportunità di tracciare un quadro dell' attività governativa nel nostro specifico settore che, non va mai dimenticato, è decisivo per la vita di milioni di lavoratori (ferrovieri, autotrasportatori, marittimi, portuali, aeroportuali, volo, servizi ecc.) Lo facciamo questa volta coll'onorevole **Marco Filippi**, Capogruppo del Pd in Commissione Trasporti- ll.pp. al Senato della Repubblica.

D. *Il Governo Monti dopo aver superato il primo anno di vita è stato improvvisamente avviato al termine, a seguito di una crisi avviata dal Pdl, prodromica alle elezioni politiche anticipate. Come giudica i risultati del ministro ex banchiere Corrado Passera ai trasporti e alle infrastrutture? La formula del doppio ministero (con lo sviluppo economico) ha portato effettivamente la sbandierata efficienza?*

R. A giudicare i risultati fino ad oggi, anche perché siamo in via di scadenza di legislatura, devo dire che siamo un po' al di sotto delle aspettative. Probabilmente, perché ha inciso la situazione di crisi economica e non proprio felice è stata la formula dell' accorpamento ulteriore con lo Sviluppo economico con due ministeri (Infrastrutture e Trasporti) già accorpati. Semmai, sarebbe stata più utile una integrazione col Ministero dell' Ambiente e assetto del territorio per la gestione delle procedure autorizzative.

D. *Un giudizio sulla attività del viceministro Mario Ciaccia (anche lui ex banchiere) più impegnato sul fronte infrastrutture-ll.pp. e del sottosegretario Guido Improta (ex Alitalia) impegnato maggiormente sul fronte dei trasporti.*

R. Ciaccia ha dimostrato un un particolare attivismo dal punto di vista dell' apporto che le banche possono dare per favorire gli investimenti a lungo termine. Ma non è che ha sbloccato lavori e cantieri al di là degli annunci che vengono fatti a Cipe convocato. Sconta indubbiamente la situazione di crisi economica. In sintesi, nel mentre apprezzo il grande impegno, sono più scettico sui risultati concreti portati a casa. Per quanto riguarda Improta, ho avuto modo di apprezzare l' attenzione e la cura nei confronti del Parlamento. La presenza nelle Commissioni, l' impegno, la correttezza e la lealtà nei rapporti istituzionali non sono stati un elemento banale, specialmente per un Governo tecnico che scontava qualche deficit di relazione con i gruppi parlamentari.

D. *Dopo un lungo travaglio era stata finalmente istituita la nuova Autority per i trasporti, con compiti molto ampi in tutti i settori assicurando terzietà e indipendenza rispetto agli interessi in campo. I nomi dei prescelti (Mario Sebastiani, Pasquale de Lise e Barbara Marinali) non hanno raggiunto il necessario consenso dei 2/3. Poi si è profilata una nuova "troika" ma tutto si arenato. Ora i giornali parlano di una terza. Una attività così impegnativa (dalle tariffe alle liberalizzazioni) non si realizza. Come valuta?*

R. Nessuno più del Gruppo del Pd al Senato ha voluto una Autority per i trasporti e le infrastrutture. Quando fu ottenuta, almeno sulla carta, nel decreto sulle liberalizzazioni, abbiamo avuto una

grande soddisfazione. Ha fatto seguito perciò un grande dispiacere per come si sono svolti gli eventi e particolarmente per il presidente designato Mario Sebastiani, un professore prestato alle istituzioni, di grande competenza, autorevolezza, correttezza, lealtà e anche indipendenza. Devo dire che non gli ha fatto gioco la contemporanea presenza di Pasquale De Lise che invece ha avuto la nostra avversione come Pd. Crediamo, rebus sic stantibus, che ormai a poche settimane dalla fine della legislatura, il pacchetto di nomine sia sfumato. Resta un impegno per la prossima.

D. *Da pochi mesi è stato firmato il rinnovo di un contratto strategico come quello per le attività ferroviarie del Gruppo F.S., che era scaduto da oltre 5 anni. I giornali hanno sintetizzato 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.*

Mauro Moretti, a.d. delle ferrovie italiane ha dato un giudizio positivo anche perché interessato sui fonti della flessibilità ed efficienza. Lei, anche come rappresentante di un importante partito di maggioranza, come valuta?

R. Parto da una considerazione di metodo: laddove si rinnova un contratto (e per farlo bisogna essere in due) il giudizio non può che essere positivo. Non entro nelle valutazioni di merito. Osservo però che sarà importante il conseguimento di un traguardo ulteriore: quello del contratto unico. In un comparto così importante, soggetto a processi di liberalizzazione, per sviluppare concorrenze corrette è opportuno che i competitori partano da condizioni di uguaglianza, perché le differenze di condizioni retributive dei lavoratori, se non portano dumping, sicuramente portano a situazioni che distorcono la competizione.

D. *Un giudizio sui primi mesi di attività della nuova Ntv di Montezemolo nel traffico al Alta Velocità. Al di là della evidente rivalità con le ferrovie italiane ritiene che in Italia ci sia spazio per 2 vettori nella A.V.?*

R. Indubbiamente sì. A me piacerebbe che ci fossero spazi di concorrenza anche a livello regionale e perché no anche sul trasporto merci, cosa che oggi avviene più per cessione di tratte che non per effettive offerte concorrenti.

Detto questo, ntv sfrutta tutti i vantaggi che l' attivazione di un nuovo servizio comporta. Ho avuto l' impressione di un treno particolarmente studiato dal punto di vista dei comfort, della silenziosità, della puntualità. Inoltre, non va dimenticato che si avvale

di un management molto giovane e di un personale fortemente motivato (e con più bassa retribuzione rispetto al più "anziano" personale F.s.). Devo infine dire, da parlamentare e da cittadino che sul versante delle rivalità fra i due vettori vi sono state continue e frequenti cadute di stile, da una parte e dall' altra.

Francamente, andrebbero evitate.

D. *Alitalia. Sono note le vicende complesse 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?*

R. Rovescio i termini della domanda. Alitalia non ha bisogno di trovare gli uomini giusti né tanto meno un uomo giusto. Ha necessità di recuperare un progetto industriale, cosa che è mancata fino ad oggi perché prevalente è stata l' impostazione finanziaria. La gestione di un grande player internazionale come era Alitalia è una cosa complessa perché i margini di profitto si recuperano o destrutturando l'azienda (e quindi lanciandosi in imprese come i "low cost" nel caso di un processo di riconversione di una grande compagnia), oppure investendo dove i margini di profitto sono più alti, ma occorre un vero progetto industriale. Mi riferisco ai grandi voli di collegamento intercontinentale, dove si giustifica anche la presenza di una "compagnia di bandiera" (magari supportata dal Governo nazionale). In sintesi, siamo molto scettici sull' operazione Alitalia per come è nata, per come è stata gestita e credo che ancora ad oggi la situazione sia abbastanza distante dagli obiettivi indicati (pareggio di bilancio e recupero di competitività internazionale).

D. *Dopo alterne vicende, a seguito del miglioramento dei conti economici di Air-France potrebbe riaprirsi il dossier "Alitalia-Air France" con il possibile "matrimonio" fra le due compagnie. Come valuta una tale prospettiva?*

R. E' comunque un appuntamento tardivo. Il Governo Prodi era arrivato a un passo dall' accordo e allora i francesi oltre ad assumere l' intero personale di Alitalia avrebbero addirittura risarcito lo Stato italiano per l' asset che avrebbero acquisito.

Oggi, andiamo con il cappello in mano e anche in una condizione in cui anche Air France non se la passa benissimo. Certo è che un processo di convergenza rispetto ai principali consorzi internazionali è assolutamente inevitabile.

D. *In ogni caso, Alitalia a seguito dell' intervento della Autorità antitrust è stata costretta a cedere per ragioni di rimozione di posizione di monopolio 8 slot (poi ridotti a 7) sulla redditizia linea Linate-Fiumicino alla compagnia low cost "inglese" Easyjet. Ora è intervenuto il Consiglio di Stato sospendendo la cessione degli slot fino alla decisione di merito fissata per il prossimo 22 gennaio 2013. Come andrà a finire?*

R. Non sono un giudice amministrativo e non sono in grado di dirlo. So soltanto che presumo che l' operazione di mantenimento degli slot senza che questi vengano utilizzati è una operazione che sfrutta una condizione di monopolio e di rendita che in linea di principio non può essere accettata. Ma è un po' tutta l' operazione di Alitalia che è stata adulterata, irridendo anche i poteri dell' Enac come organismo di vigilanza sulla concorrenza. Atteggiamenti protezionistici non possono essere ammessi.

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. Innanzitutto rispondo che quel piano che fu approvato dalla finanziaria del 2007 e approvato dal Parlamento dovrebbe tornare in Parlamento. Come era previsto. E quindi, vogliamo conoscerlo. E' un anno che abbiamo conosciuto gli step successivi prodotti dal raggruppamento dei tre advisor. Noi vogliamo il piano, l' atto di programmazione che il Governo deve offrire al Parlamento sulla base di questi studi.

Perché non è che uno studio decida il piano degli aeroporti, ma è l' interpretazione del Governo che ne fa un vero piano di programmazione. Bisogna che il Ministro Passera, in collaborazione con l' Enac, presenti al Parlamento (purtroppo credo che i tempi

stiano per scadere) quanto prima il piano degli aeroporti. Su quello valuteremo.

D. *A proposito di problematiche di aviazione civile il ministro Passera si è apertamente schierato a favore dello scalo di Malpensa a discapito di quello (più vicino a Milano) di Linate, lasciando a quest' ultimo solo il ruolo di navetta fra Milano e Roma. Ha detto in modo impolitico (questo gli va riconosciuto) che se si vuole rilanciare seriamente lo scalo intercontinentale varesino e attrarre nuovi investitori sulla società di gestione aeroportuale Sea è necessario limitare il ruolo del più caro ai milanesi (e agli ex sindaci Gabriele Albertini e Letizia Moratti) scalo di Linate . Secondo lui sarebbe un errore puntare su Linate perché oggettivamente questo bloccherebbe il rilancio di Malpensa. Lei, come valuta?*

R. Devo dire che sono abbastanza in linea con questa strategia. Nel senso che Malpensa è un hub naturale e gli deve essere riconosciuto questo ruolo (come anche a Fiumicino). E' evidente che non può essere Linate l' elemento di attrazione, mentre credo che si presti maggiormente per un traffico non solo verso la rotta Firenze-Roma, ma per tutta una serie di collegamenti più interni al Paese. E' evidente però che Malpensa debba migliorarsi nelle strutture di collegamento; è questo il limite che non ha fatto scattare l'" appeal" con i milanesi. Rimane il fatto che è un aeroporto lombardo e nazionale.

D. *Fra Enac e Aeroporti di Roma (gestore degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino) è stato recentemente sottoscritto il contratto di programma che, dopo l' approvazione dei Ministri Passera e Grilli, da recepire in Decreto del Presidente del Consiglio entro la fine dell' anno, porterà notevoli investimenti per gli ammodernamenti degli scali (2,5 miliardi per il periodo 2012-2021) a fronte dell' aumento medio del diritto di imbarco pari a 8,5 euro a passeggero. Non è che alla fine questi miglioramenti li pagano i privati cittadini e non la fiscalità generale?*

R. In sé il principio non lo trovo sconvolgente. Credo che sia sostanzialmente più corretto individuare tasse di scopo finalizzate alla realizzazione di opere, con trasparenti e identificabili centri di costo nella realizzazione delle opere, che non una massa indistinta di risorse prese dalla fiscalità generale. Credo che ci sia un qualche elemento di equità nel fatto che le infrastrutture le paghino sostanzialmente gli utilizzatori effettivi che non chi non le utilizza per niente. Il punto vero è un altro: che queste risorse (a fronte di un aumento tariffario) vadano davvero allo scopo dichiarato e non ad altri (per esempio a coprire disavanzi di cattive gestioni precedenti). Su questo noi vigileremo.

D. *Portualita'. Assoporti ha invitato il Governo (Corrado Passera e Mario Ciaccia a convocare i sindacati dei lavoratori portuali contro il blocco di qualsiasi dinamica di aumento retributivo prevista dal contratto (art.9 comma 1 del DL 78/2010) anche per evitare lo sciopero del 5 dicembre. Ed evitare che provvedimenti frettolosi possano determinare la paralisi delle autorità portuali. Come valuta?*

R. Innanzitutto registro che il 5 dicembre lo sciopero è stato fatto. Quindi, da parte del Governo c' è stata, se non insensibilità, almeno poco attivismo e forte sottovalutazione sulla necessità di intervenire sulle dinamiche retributive previste dal nuovo contratto. La Legge 84 del 1994, istitutiva dei porti, ha garantito con un valido quadro normativo, una sostanziale pace sociale in banchina. Non vorrei che un quadro di tenuta, fatto di efficienza e strategico per l' economia del Paese, fosse compromesso. Su questo solleciteremo nei prossimi giorni i ministri di merito a intervenire. I medici, dicono giustamente, che è meglio prevenire che curare a posteriori.

D. *Pasqualino Monti, Presidente dell' Autorità portuale di Civitavecchia e Vicepresidente di Assoporti ha proposto di istituire un fondo di investimenti per i porti italiani, capitalizzando i 70 milioni di euro previsti dalla cosiddetta autonomia finanziaria(corrispondenti all'1 % dell' iva prodotta dai porti italiani).E' concretamente realizzabile la proposta?*

R. Sinceramente non lo quanto sia concretamente realizzabile. Segnalo soltanto che la questione dell' 1% è controversa (i milioni potrebbero essere 70 o anche 130, come noi auspichiamo). Queste risorse vanno legate alla possibilità di aprire linee di credito a lungo e lunghissimo termine. Un montante di investimenti significativo nell' arco dei 30-40-50 anni. Ogni porto ha il suo piano regolatore futuribile, ma le prime risposte sono legate all' approfondimento dei fondali e allo sviluppo a mare. Infine, segnalo che in futuro non sarebbe male avere come interlocutore di riferimento la stessa Cassa depositi e prestiti, che sarebbe elemento di garanzia e sicurezza.

A cura di Chiara Campanella

Tra ribrezzo e interesse peloso

Al momento l'Italia è ancora un grande Paese industriale, tra i primi al mondo, membro del G8, e perciò troppo grosso per poter essere salvato in caso di default. La Bdi, la Confindustria tedesca, guarda con ribrezzo alla nostra classe politica ma con interesse il nostro tessuto imprenditoriale. Come non dare ragione ai teutonici? Provate a dare un'occhiata ai dati qui sotto, in parte contenuti nel Rapporto 2012 del Censis e presentati recentemente al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (Cnel).

Le tre R della crisi

Le parole d'ordine sono "risparmio, rinuncio, rinvio": le 3 R della crisi. I consumi delle famiglie sono ritornati ai livelli del 1997: 15.700 euro annui pro capite. La propensione al risparmio è passata dal 12 per cento del 2008 all'attuale 8 per cento. L'83 per cento delle famiglie ha riorganizzato la spesa alimentare cercando offerte speciali e cibi meno costosi, il 65,8 per cento ha ridotto gli spostamenti per risparmiare sulla benzina, il 42 per cento ha rinunciato ai viaggi e il 39,7 per cento all'acquisto di abbigliamento e calzature. 2,7 milioni di italiani coltivano ortaggi e verdura per l'autoconsumo, 11 milioni di italiani preparano tutto in casa, dal pane ai gelati.

Ricchi e poveri

Negli ultimi dieci anni la ricchezza finanziaria netta è passata da 26.000 a 15.600 euro a famiglia, con una riduzione del 40,5 per cento. Ma questa è la media. Nel dettaglio, le cose sono andate in maniera diversa: la quota di famiglie con una ricchezza finanziaria netta superiore a 500.000 euro è raddoppiata, passando dal 6 per cento al 12,5 per cento, mentre la quota di ricchezza del ceto medio (compresa tra i 50.000 e i 500.000 euro, e comprensiva anche dei beni immobili) è scesa dal 66,4 per cento al 48,3 per cento. C'è stato inoltre uno slittamento della ricchezza verso le componenti più anziane della popolazione.

In cerca di lavoro

Anziché usare il termine "disoccupati", il Censis parla di 2.753.000 job seekers. Quasi tre milioni di persone sono "in cerca di lavoro". Attive, dunque, anche se in difficoltà. Un quarto ha tra i 35 e i 44 anni, un altro quarto si colloca nelle fasce più anziane, gli altri sono under 35, i più penalizzati. Il 20,4 per cento ha perso l'occupazione nel corso del 2011.

Il sostegno della famiglia

Nel corso del 2012 il 29,6 per cento delle famiglie ha realizzato un trasferimento economico a favore di un proprio componente, con un esborso annuo complessivo intorno ai 20 miliardi di euro. La famiglia, in una situazione così drammatica, senza più punti di riferimento, fa da baluardo economico e da welfare.

La nuova industria

Mentre i modelli produttivi tradizionali scricchiolano (nel manifatturiero si registra il 4,7 per cento di imprese in meno tra il 2009 e oggi) si affermano nuovi settori, come quelli legati alle applicazioni Internet, o si rivalutano nicchie di mercato guardate a lungo con sufficienza, come la cooperazione. Le imprese cooperative sono cresciute del 14 per cento tra il 2001 e il 2011

La crisi dell'università italiana

La graduatoria 2012 delle prime 400 università del mondo parla forte e chiaro. Quelle di Pechino (49), Kyoto (52) e Pohang (53) vengono prima del blasonato King's College di Londra (56), mentre l'Hong Kong University (62) precede l'Università Cattolica di Lovanio (67), Heidelberg (73) e la snob Tufts University di Boston (77). Bologna, dove l'università è nata, appare al 226° posto.

Le immatricolazioni, in generale, sono diminuite del 6,3 per cento e soprattutto verso le facoltà "generaliste". L'orientamento verso percorsi di studi di tipo tecnico-scientifico registrano un progresso del 2,7 per cento tra il 2007 e il 2010.

C'era una volta la tredicesima

Imposte e debiti assorbono una fetta crescente delle tredicesime degli italiani. Secondo Confcommercio la spesa destinata ai consumi cala da 1,66 a 1,44 miliardi. E nel complesso gli italiani, per Confesercenti, spenderanno per Natale 36,8 miliardi, oltre il 3 per cento in meno rispetto al 2011 quando furono 38 miliardi. Con un risparmio che parte dalla spesa in regali, il budget medio scenderà a circa 550 euro.

La corruzione

Il Financial Times dà l'allarme sul livello della corruzione pubblica in Italia. Il quotidiano finanziario nota che il fenomeno sottrae 60 miliardi di euro l'anno alla nostra economia nazionale, che un rapporto del Consiglio d'Europa lo giudica "esteso e sistematico" e che la classifica annuale di Transparency International ci pone al 69esimo posto, alla pari con Ghana e Macedonia.

Geivù

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)

PATRONATO INAS CISL
Istituto Nazionale Assistenza Sociale

Invalidi civili: verifiche straordinarie in corso

È previsto per quest'anno un nuovo piano di verifiche straordinarie per gli invalidi civili. L'Inps ha recentemente comunicato modalità e criteri dei controlli da realizzare.

Il campione sottoposto a verifiche per quest'anno comprenderà:

- i titolari di indennità di accompagnamento (invalidi e ciechi) e di comunicazione, di età compresa tra i 18 e i 67 anni
- i titolari di assegno mensile di età compresa tra i 45 e i 60 anni
- gli invalidi civili, ciechi civili e sordi con trattamenti economici in revisione nel 2012
- i titolari di handicap grave (legge 104/92)

I soggetti interessati alla verifica riceveranno una lettera con la richiesta della documentazione.

I cittadini che verranno sottoposti a revisione, invece, riceveranno direttamente l'invito a visita: in tal caso, la documentazione sanitaria dovrà essere esibita durante il controllo medico.

Sono esclusi dalle verifiche straordinarie effettuate dall'Inps per il 2012:

- i portatori di menomazioni o patologie stabilizzate ed ingravescenti
- le persone con revisione in scadenza entro la metà di giugno
- gli ultrasessantacinquenni titolari di assegno o pensione sociale
- i residenti della Regione Valle D'Aosta e delle province autonome di Trento e Bolzano

Autocertificazioni e dichiarazioni sostitutive: ecco le ultime novità

Niente più certificati o atti di notorietà da presentare, da parte dei cittadini, alle pubbliche amministrazioni. È quanto stabilito dalla legge di stabilità per il 2012, che vieta ai pubblici uffici la richiesta di documentazione ai propri utenti per rendere i procedimenti amministrativi più veloci e trasparenti.

La pubblica amministrazione può accettare solo le dichiarazioni sostitutive di certificazione o dell'atto di notorietà, a cui bisogna aggiungere la fotocopia non autenticata del documento di identità della persona interessata, in caso di inoltro tramite patronato.

Il principio generale è ormai quello dell'acquisizione d'ufficio in modalità telematica, da parte di ogni pubblico ufficio, dei dati necessari per la prestazione o il servizio richiesto dagli utenti, sia di quelli già in possesso dell'ufficio sia di quelli detenuti dalle altre pubbliche amministrazioni.

Per alcuni dati, tuttavia, non è ammessa autocertificazione. Non possono essere sostituiti con altri documenti, i seguenti certificati:

medici, sanitari, veterinari

- di origine
- di conformità Cee
- di marchi e brevetti
- il Durc (documento unico di regolarità contributiva)
- di agibilità (per le imprese dello spettacolo)
- di esposizione all'amianto

In questo elenco sono inclusi anche i documenti rilasciati all'esito di valutazioni effettuate da organismi tecnici e quelli riguardanti l'invalidità civile o ordinaria.

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.

Fonservizi
Fondo Formazione Servizi Pubblici Industriali

Formazione di qualità e crescita competitiva

Sono ormai **68.649** i lavoratori iscritti a Fonservizi per un totale di **413 aziende** : questi gli ultimi dati rilevati dagli uffici del Fondo interrogando il data base dell'Inps. Il trend di crescita costante delle adesioni a Fonservizi risulta ormai consolidato: negli ultimi dieci mesi, **l'incremento percentuale** delle imprese che hanno scelto di aderire a Fonservizi è stato pari al **76 %**, passando dalle 235 aziende aderenti a dicembre 2011, alle **413** imprese registrate a ottobre 2012, per un totale di **716** posizioni contributive Inps. Un incremento cospicuo che non solo dimostra le potenzialità del Fondo, ma ne intercetta anche la capacità attrattiva e la portata gestionale. Come è noto **Fonservizi**, **Fondo Paritetico Interprofessionale per la Formazione Continua nei Servizi Pubblici Industriali** (**FPSI**), nasce e si struttura con l'obiettivo di offrire alle aziende un vantaggio competitivo rispetto ai concorrenti che operano sui mercati interni e internazionali. Lo strumento utilizzato è quello della **Formazione Continua** focalizzata sull'innovazione tecnologica, sullo sviluppo organizzativo e sulle competenze tecnico-professionali dei lavoratori. **Fonservizi è stato istituito con Accordo Interconfederale del 5 Luglio 2010, sottoscritto tra l'organizzazione datoriale Confservizi** (ASSTRA, FEDERAMBIENTE, FEDERUTILITY) **e le organizzazioni sindacali dei lavoratori Cgil, Cisl e Uil**. Le imprese possono iscriversi al Fondo in qualsiasi mese dell'anno: aderire a **Fonservizi** non ha alcun costo né per l'azienda né per il lavoratore; è sufficiente indicare nella denuncia UNIEMENS (ex DM10) il codice di adesione **FPSI**. Nel caso in cui l'azienda sia aderente ad altro Fondo occorre indicare prima il codice di revoca **REVO** e quindi il codice di adesione **FPSI**. Al Fondo aderiscono tutte le imprese facenti parte del sistema associativo Confservizi (settori acqua, luce, gas, igiene urbana e trasporto locale); in base ad un recente accordo, tra gli associati al Fondo si annoverano anche le farmacie comunali, le aziende sanitarie e ospedaliere e gli Istituti Case Popolari aderenti (ICP), per il tramite di Assofarm, C.I.R.M. (Consorzio Italiano per la Ricerca in Medicina), Federcasa e CISPEL. Fonservizi ha scelto di strutturare la propria offerta di finanziamento su due canali: il **Conto Formazione Aziendale (CFA) e gli Avvisi pubblici.** Il **Conto Formazione Aziendale (CFA)** è il canale di finanziamento più diretto per l'assegnazione dei contributi per la Formazione Continua. Le risorse che ogni impresa versa a Fonservizi vengono accantonate e messe a disposizione dell'impresa stessa per il finanziamento dei piani formativi. **Il vero punto di forza di Fonservizi riguarda la velocità di attuazione delle procedure e quindi di erogazione dei finanziamenti:** Il primo **avviso pubblico** emanato, l'**Avviso 01/2011**, ha previsto uno stanziamento economico pari a Euro 1.200.000,00 e ha già assegnato le risorse stanziate. Nel 2012, accanto all'**Avviso 01/2012**, che si è chiuso nel mese di Luglio, impegnando circa 900.000,00 Euro per il finanziamento di azioni formative sui temi della Salute e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro, Fonservizi ha puntato su un'offerta formativa strategica, mettendo sul piatto un nuovo avviso ad evidenza pubblica: **l'Avviso 02/2012**. La caratteristica di questo nuovo avviso , che verrà pubblicato a Dicembre 2012, sarà proprio la specificità tematica delle azioni formative oggetto di finanziamento. Sono state individuate alcune priorità tematiche trasversali ai vari comparti produttivi: la scelta dei temi è stata oggetto di un'approfondita attività di analisi dei fabbisogni che ha visto la partecipazione di un campione rappresentativo delle aziende iscritte al Fondo. **L'Avviso 02/2012** avrà uno stanziamento finanziario pari a **2.000.000,00 di euro**: un'opportunità importante che chiude un anno, il 2012, ricco di iniziative , per dare risposte concrete ai bisogni di formazione delle aziende. La crescita costante del Fondo conferma le strategie positive attuate e suggerisce la prosecuzione di un percorso in cui l'offerta formativa proposta si coniuga appieno con le esigenze formative delle aziende aderenti. E' proprio sulla base di questo scenario che il Fondo intende proseguire la sua attività: intercettando le esigenze e adattando l'offerta formativa.

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

www.inat.it

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

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

FAMILIARE

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

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

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

NUOVA

Polizza Incendio e Furto Abitazione:

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

RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • info@inat.it

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

DIPENDENTE

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

FAMILIARE

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

€	22,50	**Premio assicurativo mensile**

POLIZZE CONVENZIONE:

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

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

inat

ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma
Tel. 06.51574.1 • Fax 06.5137841 • F.S. 970.65105 • info@inat.it