

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti

2
Febbraio 2013

LXIII anno dalla fondazione

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



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Speciale legge di stabilità: le ricongiunzioni

Dalla recente legge di stabilità una novità importante arriva per quanti vorrebbero richiedere la ricongiunzione gratuita dei periodi assicurativi.

Ai lavoratori degli enti locali, della Cassa pensioni sanitari, della ex Cassa insegnanti e della ex Cassa pensioni ufficiali giudiziari, per i quali il rapporto di lavoro si è concluso il 30 luglio 2010 senza il diritto alla pensione, è permesso richiedere il trasferimento gratuito dei propri contributi Inpdap nell'assicurazione generale obbligatoria (Ago), attraverso la costituzione della posizione assicurativa Inps.

La legge prevede anche una nuova forma di cumulo dei contributi. I lavoratori iscritti a 2 o più forme di assicurazione obbligatoria per invalidità, vecchiaia e superstiti dei lavoratori dipendenti, autonomi e degli iscritti alla gestione separata e alle forme sostitutive ed esclusive della stessa, che non siano però beneficiari di un trattamento pensionistico, possono cumulare i periodi non coincidenti per conseguire il diritto sia alla pensione di vecchiaia - secondo i requisiti più elevati previsti nei vari ordinamenti dalla manovra "Monti" (purché non raggiungano il diritto a pensione con alcun tipo di assicurazione) - sia alla pensione di inabilità.

Potranno richiedere la totalizzazione dei periodi assicurativi anche i familiari superstiti, nel caso in cui l'assicurato sia deceduto prima di aver acquisito il diritto alla pensione.

Speciale legge di stabilità: i lavoratori salvaguardati

La legge di stabilità per il 2013, tra i suoi provvedimenti, contiene anche alcune disposizioni relative ai soggetti salvaguardati, che potrebbero andare in pensione con le vecchie regole.

La platea degli aventi diritto, dapprima limitata a 65.000 lavoratori e poi estesa ad altri 55.000, viene ulteriormente aumentata, anche se non è stato definito un limite numerico. Un successivo decreto interministeriale darà attuazione a queste novità.

Con le nuove disposizioni potranno accedere al trattamento pensionistico in base alla normativa previgente anche coloro che, pur maturando i requisiti per la pensione dopo il 31 dicembre 2011, rientrano nelle seguenti categorie:

- soggetti che abbiano terminato il rapporto di lavoro entro il 30 settembre 2012 e siano stati collocati in mobilità ordinaria o in deroga, a seguito di accordi governativi o non governativi stipulati entro il 31 dicembre 2011, e che perfezionino i requisiti per andare in pensione entro il periodo di fruizione dell'indennità di mobilità percepita e comunque non oltre il 31 dicembre 2014
- lavoratori autorizzati alla prosecuzione volontaria della contribuzione entro il 4 dicembre 2011, con almeno un contri-

buto accreditato (o accreditabile) al 6 dicembre 2011, anche se hanno svolto in seguito una qualsiasi attività, non riconducibile ad un rapporto di lavoro dipendente a tempo indeterminato, a condizione che grazie ad essa abbiano percepito un reddito annuo lordo complessivo non superiore a 7.500 euro. Inoltre, tale categoria deve conseguire i requisiti utili a comportare la decorrenza della pensione entro il 6 dicembre 2014

- soggetti che hanno risolto il loro rapporto di lavoro entro il 30 giugno 2012 in applicazione di accordi individuali o collettivi di incentivo all'esodo, stipulati entro il 31 dicembre 2011. Possono aver svolto, dopo la cessazione dell'attività lavorativa, un'attività professionale non riconducibile ad un rapporto di lavoro dipendente a tempo indeterminato. Le disposizioni relative alla maturazione dei requisiti pensionistici e all'importo del reddito da attività lavorativa sono identiche a quelle previste per gli autorizzati ai versamenti volontari
- lavoratori autorizzati alla prosecuzione volontaria della contribuzione entro il 4 dicembre 2011 e collocati - non oltre

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

N. 2 - Febbraio 2013 - LXIII anno dalla fondazione
Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Giovanni Luciano**

Direttore Responsabile: **Carlo Candida**

Redazione: **Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Salvatore Pellecchia**

Impaginazione: **Fabio Grassini**

Segreteria di redazione e ottimizzazione grafica: **Patrizia Censi**

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma. Tel. 06-4182113

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

Chiuso in redazione il 11/02/2013

Finito di stampare nel mese di febbraio 2013

Tiratura: 28.000 copie



Editoriale

- 2** *Basta con la rassegnazione alla malapolitica
Crediamoci! E adesso voltiamo pagina*

Sindacato & Strategie

- 6** *Prende forma la nuova stagione del nostro sindacalismo*

Vertenze & Attualità

- 8** *Più gas alla contrattazione sindacale*
- 10** *Relazioni industriali nel Gruppo FS. Una negativa fase di stallo*
- 12** *Rfi. Sul tavolo le proposte Fit*
- 14** *Sicurezza delle ferrovie. Il punto sul "confronto dialogante"*
- 16** *Rotabili Trenitalia. Un indice delle troppe esternalizzazioni*
- 18** *Trasporto Aereo. Cosa cerchiamo con il contratto unico*
- 22** *Trasporto Aereo. Cronologia di un mese movimentato*
- 24** *Mobilità/Tpl. Da un percorso virtuoso la spinta finale per il contratto*
- 26** *Aimeri/Ambiente. Una vicenda che mostra la vitalità del Contratto collettivo del lavoro*
- 27** *Società pubbliche di servizi locali. Semaforo verde alla contrattazione*

Sindacato & Territori

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

Sindacato & Mondo

- 33** *La contrattualistica internazionale nel lavoro marittimo*
- 34** *Marittimi assicurati contro la pirateria*
- 35** *Riordino del sistema ferroviario europeo. il IV pacchetto UE*
- 37** *Trasporto merci in cabotaggio nella UE*

Sindacato & Socialità

- 39** *Fondi pensione integrativi. l'esempio Eurofer*
- 40** *Per 55mila esodati un respiro di sollievo*

Generi & Generazioni

- 41** *Formazione, lavoro e intergenerazionalità*

Opinioni & Colloqui

- 42** *Trasporti nella XVII legislatura. Vecchie eredità e nuove urgenze*

Parole & Numeri

- 44** *Croci (molte) e delizie (poche) di quel segno X*

Lettere & Commenti

- 45** *Federalismo all'italiana e bene comune*

Ieri & Domani

- 46** *L'insostenibile pesantezza del "meraviglioso mondo nuovo"*

Basta con la rassegnazione alla malapolitica

Crediamoci!

E adesso voltiamo pagina

Questa mattina ho acceso la televisione e ho perso il conto.

Non riesco più a contare quanti partiti si presentano alle elezioni politiche.

La trasmissione ha dato spazio a voci e volti di tutti, oltre che all'immagine delle piazze di chi intelligentemente se n'è appropriato senza che nessuno le contendesse, e sono così numerosi che non saprei dire quanti sono.

Mi viene da pensare che il loro obiettivo non sia quello di avere voti per poter fare le cose che dicono, sulle quali torniamo subito, ma quello di esistere in quanto partiti.

In quanto partiti che poi avranno un rimborso...che io pago!

Decenni fa il mio idolo, il genio Antonio De Curtis, lo diceva forte: "... e io pago..."

Le cose che dicono? Beh, alcuni dicono cose sensate, altri sono veramente dei venditori della fontana di Trevi alla ricerca di gonzi che poi regolarmente, chi più chi meno, abbindolano.

Possibile che dobbiamo essere condannati a essere un popolo che si fa turlupinare così facilmente?

Pensate a qualunque altra nazione europea. Ma nel 1994 qualcuno di voi si ricorda più chi c'era a Berlino piuttosto che a Londra o a Parigi a governare? Chi erano i leader e i loro oppositori?

Provate a fare questo gioco, scrivete le risposte su un foglio di carta e poi andare a cercare in internet. Chi indovina è Pico della Mirandola.

Qui sono sempre gli stessi e ci dicono sempre la stessa sciocchezza: abbasseremo le tasse.

Personalmente so che eliminerò dalle possibilità di voto tutti quelli che mi dicono che abbasseranno le tasse...visti i precedenti...

Mi indigna anche questo sciorinare delle ricette da destra a sinistra per risolvere i problemi, con soluzioni appunto dettate da gente che è lì da venti e più anni.

Certo non tutti, è vero. Adesso va di moda la cosiddetta "società civile". Ho le mie perplessità. Ho già visto, alla luce della mia carta



d'identità, una fase simile dove tutti avevano la patente di onesti salvatori della patria che venivano con le mani pulite a risollevare il paese stordito dalle inchieste incessanti che spazzarono via la prima repubblica. Drammatico constatare che è stato persino peggio.

Fermare la deriva del "sempre peggio"

Oggi quello che emerge da sinistra, in primis, e da destra è mille volte peggio.

E penso a come possiamo fare noi del Sindacato a non farci risucchiare in questo vortice da cloaca massima.

E penso con un po' di rabbia anche al fatto che di questi figurati sarà popolato il prossimo Parlamento e che le leggi sempre lì si faranno. Oggi tutti questi grilli parlanti usano cinicamente gli esodati, con grande e distaccato stupore sulle malefatte del Governo tecnico, come arma di campagna elettorale... l'hanno votato loro. E' incredibile!

Ho deciso che non guarderò più trasmissioni televisive che abbiano ospiti dedicati alla campagna elettorale. Ne ho abbastanza.

Mentre loro grattano la pancia di evasori, furbetti, ideologici, gonzi, populistici, pressapochisti e fancazzisti nessuno parla di

come si deve fare per invertire la tendenza negativa del paese.

Appunto di come si può fare per abbassare le tasse.

Qualsiasi cosa venga detta non ha uno studio di fattibilità serio alle spalle e non si tratta solo del clown che vuole invadere la Svizzera, ma anche di quelli che fanno ragionamenti pseudo seri con accento emiliano. Nessuno che dica tre cose semplici e serie, nessuno che dica come si rimette in piedi la struttura del paese.

1000 parlamentari, 21 regioni, 110 provincie, 8000 comuni e tutti legiferano in contrasto l'uno con l'altro e costano più di 130 miliardi di euro. Fanno la battaglia del piffero sull'IMU che non ne porta neanche 4! Di che parlano???

Che poi uno può anche pagarle le tasse se ha un lavoro, una prospettiva, dei servizi, uno sbocco.

Le tasse si devono pagare, ma tutti! In modo da pagarne meno ciascuno ed è emblematico di come quando le azioni anti evasione o anti riciclaggio cominciano a

farsi stringenti, appaia sempre qualche guru che teorizza un danno all'economia da blocco o fuga di capitali...di dubbia provenienza aggiungi io.

Invece è proprio dalla lotta alle evasioni e dalla riforma fiscale che si deve partire per cercare di alleggerire il costo a carico di quelli ai quali si impone, a monte, il prelievo.

Ma poi occorre comunque prendere di petto la riduzione dei livelli amministrativi dello Stato, nei quali si addensa la gran parte di quelli che vengono definiti costi della politica.

Non è con il facile slogan di riduzione dei parlamentari e dei loro stipendi che si risolve il problema. Primo perché lo hanno detto tutti ma poi non lo ha fatto nessuno. Secondo perché la somma sarebbe ben poca cosa rispetto a quell'immensità che è nei livelli periferici.

Va fatta sicuramente una riduzione a livello centrale ma va ricercata con convinzione una fase neo costituente che abbassi i costi e fluidifichi le attività dell'intero paese, che oggi è paralizzato.

Europa politica e riforma dello Stato italiano. Secondo me questa è la via. Invece sento parlare di condoni, fantomatici accordi con la Svizzera e guerra alla Germania. Da non credere alle proprie orecchie.

La chiave per riformare il Sistema-Italia

La riforma costituente di cui avrebbe bisogno l'Italia serve certamente per ridurre i costi ma anche per eliminare una situazione ove non vi è più certezza del diritto amministrativo. Oramai chi legifera non è più il Parlamento ma la Corte Costituzionale che è chiamata ad intervenire per dirimere i conflitti tra Stato e Regioni, in continuazione.

Non si può pensare di far funzionare una nazione in questo modo, ma è così da più di dieci anni. Nessuno riesce a far avanzare nulla, figuriamoci fare investimenti.

Lo stiamo vivendo con la vicenda del contratto della mobilità-t.p.l.

Il Governo legifera su una materia ove hanno competenza le Regioni e queste fanno ricorso alla suprema Corte. Questa spesso dà ragione ai ricorrenti e si azzerrano tutti gli sforzi per dare virtuosità ad un sistema altamente parassitario, inefficace e sprecone.

Il Governo prevede un Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, ove le Regioni hanno la loro quota parte quasi totalmente, ma per averla tutta devono eliminare gestioni deficitarie?

Le Regioni insorgono. "Ci riportano indietro di 25 anni!". Magari. 25 anni fa la spesa per unità di prodotto era molto minore e i servizi migliori, altro che...

Lo spostare le competenze a livello periferico avvicinando l'azione dell'istituzione locale ai cittadini che possono controllare, in teoria, meglio non ha dato i frutti sperati. Poche virtuosità in giro per lo stivale. Molti sprechi e molte disinvolture impunite e impunibili.

E poi grande contrarietà alla introduzione dei costi standard che sarebbero invece l'unità di misura, perequandoli, del buon governo della cosa pubblica. Altro che promesse da campagna elettorale. Entriamo nel merito delle cose, misuriamole e generiamo buona gestione e risparmio virtuoso per abbassare il cuneo fiscale. Facciamo ripartire la produzione. Ridiamo voglia di fare agli italiani. Attiriamo gli investimenti.

Per fare questo ci vuole gente seria, che rifugga ideologie e ricerca di interessi personali. Che capisca che l'Italia è come casa loro. Nessuno mette a rischio casa sua. Ci vuole gente che dia l'esempio.

Quando leggerete questo editoriale sulla Voce che avrete ricevuto a casa o nell'impianto di lavoro, le elezioni si saranno svolte e ci sarà ormai un nuovo Parlamento. Un Parlamento formato con la stessa legge -porcata che tutti hanno





detto di voler cambiare...a chiacchiere e di cui nessuno si occuperà per il futuro. Ipo-criti.

Spero che ci sia un nuovo governo. Spero che si possano avere i numeri per una governabilità con gente seria che voglia lasciar perdere le chiacchiere e prenda di petto riforma fiscale e riorganizzazione dello Stato. Che capisca che non è per decreto che si crea lavoro, occupazione, reddito. Che pensi che la ricerca e l'innovazione sono un investimento vitale e non un costo. Che capisca che il livello degli stipendi e delle pensioni d'oro è un insulto al Paese.

Qualcuno che abbia pietà di questo povero Paese

Qualcuno che magari si preoccupi se chi possiede le autostrade italiane è lo stesso che possiede il principale aeroporto italiano e magari gli vada a chiedere perché mette insieme le cose concentrando le principali infrastrutture in un solo contenitore. Magari li venderanno alla Repubblica Popolare Cinese ...hai visto mai?!

Una volta si parlava di asset strategici... oggi si fa cucù da dietro le colonne o le

scrivanie. Povera Italia.

Quando ero un giovane capo stazione era proibito persino fare le fotografie all'interno delle stazioni ferroviarie perché erano parte di una infrastruttura strategica. Oggi le vendono al miglior offerente.

Avremmo bisogno di una vera rifondazione, non comunista, ma delle fondamenta di questo paese. Avremmo bisogno di Statisti. Quelli che pensano alle generazioni future e non quelli che le hanno uccise tra berlusconismo e ideologie post comuniste che poi alla fine insieme sono la miscela mefitica che ha eroso alla base i pilastri della cosa comune.

Invece qual è l'offerta politica principale che ci viene offerta? B & B.

Almeno costasse poco questo Bed and Breakfast. Invece ci è costato finora più di 2000 miliardi di debito pubblico, un rapporto deficit-PIL del 120 per cento e più, il più alto livello di tassazione dell'emisfero boreale, i peggiori servizi e la chiusura degli ospedali. Un sistema dell'istruzione che è al collasso e gli autobus che non escono più dai depositi per mancanza di gasolio.

E ci vengono a dire qual è la ricetta per agiustare le cose...Loro? Come Dracula che lavora all'emoteca. Questo sono.

Paghiamo navi che trasportano rifiuti che non vendiamo, ma che paghiamo perché vengano presi da nazioni che poi li trattano in termovalorizzatori con i quali riscaldano le loro città e poi ci rivendono l'energia che avanza.

E vengono a dirci come si fa? Con la Tares si fa?!

E qual è la soluzione? Scaviamo un altro buco a Roma e giù a scaricarci dentro monnezza. Tanto poi si può fare come gli "arancioni". Una bella nave che fa la spola col nord Europa e... alè.

Basta avere il nemico giurato su cui sparare e sperare che governi lui. Magari ci si fanno su i soldi come qualcuno fa da anni. Poi gli stessi lo invitano alle trasmissioni televisive che "fanno fico". Così facciamo un bel processo mediatico tipo quello della premiata ditta Santoro-Travaglio. Peccato che il morto era vivo e che, nel suo ambiente è un genio del cabaret. Risultato? Una bella spinta per recuperare voti data al nemico, che poi, sotto sotto, è quello che li fa campare. Di che parlerebbero altrimenti?

Maledizione agli assenteisti

Che fare? Non andare a votare? Giammai. Ognuno per quello che crede, ma tutti al voto. Ma votiamo la serietà, non altro. La situazione del paese è seria e ci vorrà un grande sforzo comune, una fase costituente e di unità nazionale per uscirne e per ridare una prospettiva ai giovani italiani.

Non possiamo aspettare che le energie accumulate nell'ammortizzatore sociale famiglia si esauriscano. Si stanno erodendo sempre di più e occorre investire la tendenza.

Occorre capire se nelle banche c'è tutta quella robbaccia che è nel Monte dei Paschi di Siena o no. E occorre che le banche tor-

nino a fare le banche e non la finanza.

Le banche prestino soldi alle imprese, alle piccole imprese soprattutto. Non possono farlo al 14%. È immorale ed ingiusto ed è ora che si mettano le mani in queste cose.

Insomma, servirebbe fare cose normali. In Germania si è dimessa una ministra perché forse ha scoppiato qualcosa per la sua tesi di laurea 33 anni fa...qui manco se lo sorprendi in flagranza di reato si dimette nessuno!



Sono cosciente di essere un po' negativo e insolito in questo editoriale ma nessuno pensi che sia per rassegnazione. Anzi, casomai sono pieno di rabbia. Rabbia positiva perché se uno ha ancora la capacità di indignarsi vuol dire che è ancora sano.

Ed ho voglia di fare tanto per aiutare tutti quelli che posso con l'attività che svolgo, insieme a moltissimi altri nel Sindacato. Nella Fit e nella Cisl.

La nostra parte come Sindacato, come Fit e come Cisl

Voglio battermi contro questa melassa fatta di ambienti torbidi, di media distorti e distortenti, di questo continuo sparare su tutto quello che si muove solo per il gusto di farlo.

Ma vi sembra normale, l'ho già scritto, che uno dei problemi principali dell'Italia sia il nanismo delle sue imprese e se qualcuna di queste prova a fondersi o a comprarne un'altra ci sia l'antitrust che debba subito pontificare contro, mettendo in piedi procedure amministrative punitive?

Ha regalato un pezzo di Linate Fiumicino a Easy Jet. Tanto poi trecento esuberanti ulteriori di Alitalia mica li paga lui. Li paghiamo noi. Con le tasse!

E questo continuo accanirsi di tutti contro Alitalia. "non ha più soldi", "perde", "fallisce", "era meglio prima Air France" e tutti a pontificare. Poi ci si è messo pure chi dirige la linea operativa di quell'azienda che, da dentro, ha fatto peggio, con la brutta vicenda di Carpatair.

Come si fa a sbianchettare una carlinga e dire che è normale? Il povero Ragnetti ha puntato tutto sulla pubblicità e sul marketing e poi arriva uno che con una notte fa una pubblicità negativa incommensurabile. Se l'atterraggio al limite della tragedia è stato un danno serio la rimozione del marchio è stata una catastrofe. Ma mica lo hanno cacciato quello che lo ha fatto. No, forse, invece, cacciano Ragnetti.

Da non crederci. Ma tornando a prima, tutti gli avvoltoi sono pronti a vedere cadere la compagnia. Perché? Per vedere un'altra volta 14.000 addetti in mezzo alla

strada? Per non avere più nessun vettore nostrano? Per gusto? Per dire che aveva torto Berlusconi nel 2009? Perché tutti questi caca-sentenze che poi si girano e lasciano a noi il problema di gestire la disoccupazione anziché aiutarci a creare occupazione?

Perché dobbiamo fare sempre una fatica tripla in Italia per fare cose normali e utili?

Ne abbiamo di strada in salita da fare per tornare a sperare di vedere un po' di sereno ed è una strada popolata di stolti purtroppo.

Ma avremo la pazienza di riuscire comunque ad avanzare.

Congressi territoriali e votazioni, congressi regionali e nuovo governo (speriamo), congresso nazionale ed inizio di una risalita se, come speriamo, avremo gente eletta che penserà come noi al bene comune.

Crediamoci.

Prende forma la nuova stagione del nostro sindacalismo

Il gruppo dirigente nazionale e regionale della Fit ha fatto il punto (Frascati 30-31 gennaio) sul percorso congressuale in atto nella categoria, in vista della sua nuova strutturazione politica, funzionale ed organizzativa e nell'orizzonte della Federazione dei lavoratori delle reti, in gestazione nella Cisl.

Il percorso congressuale della Federazione trasporti della Cisl ha compiuto il suo primo giro di boa. Si è conclusa infatti nel mese decorso, la fase delle assemblee nei posti di lavoro, nelle aziende e negli impianti. Un percorso nel quale sono stati coinvolti tutti i 107 mila amici e associati Fit, con una partecipazione davvero confortante e di oggettiva smentita di qualsiasi prognosi negativa (quando non malaugurante) sullo stato di salute del movimento sindacale: almeno per ciò che può testimoniare la nostra Organizzazione.

Proprio per analizzare il feedback proveniente dai congressi di base, oltre che per programmare, organizzativamente e politicamente, le fasi successive, che condurranno la Fit all'appuntamento conclusivo di Chia, in Sardegna, il 7-10 maggio prossimo, la Segreteria Nazionale ha riunito a Frascati (30-31 gennaio) i segretari regionali della Federazione, per un rendez-vous tanto informale quanto utilmente operativo anche ai fini della puntualizzazione dei temi vertenziali e strategici aperti.

Come infatti sanno i lettori de "La Voce", tutta la Cisl, nelle sue articolazioni territoriali e verticali, è impegnata in un processo di profonda revisione della sua organizzazione interna, come premessa di rilancio di un ruolo sindacale più snello e funzionale ad affrontare con forza le sfide che occorrerà superare per rendere vincente ed efficace la tutela della condizione dei lavoratori nei prossimi anni.

Certo, nell'immediato, il contesto politico, economico e produttivo in cui il sindacato deve operare non è dei più esaltanti. Quale governo e di che caratura sarà quello che verrà fuori da una campagna elettorale sciamannata e scomposta come quella cui abbiamo assistito con disappunto (quando non con disgusto)? Per la Cisl e per la gran parte dei lavoratori una cosa è chiara, alla fine della fiera: la crisi di sistema in cui il Paese è piombato, è tutt'altro che esaurita.

Nel dibattito animato da tutti i segretari regionali Fit e aperto e

concluso da Giovanni Luciano a Frascati, uno dei primi, positivi riconoscimenti condivisi con i lavoratori che hanno partecipato alle assemblee, è risultato essere quello riguardante il carattere distintivo della Cisl, che è l'autonomia di giudizio di fronte alla politica e al sistema dei partiti. Chi un anno o due fa poteva malignare su un supposto atteggiamento di subalternità al governo Berlusconi, ha potuto in seguito verificare la differenza che passa tra la necessità di contrattare comunque con le istituzioni democratiche, quale che sia il loro colore contingente, per cercare le migliori intese possibili nell'interesse dei lavoratori e onorare la costante capacità di rimanere fedeli al proprio ruolo sindacale. Non sarà un caso – è stato infatti osservato – se alcuni dirigenti, anche autorevoli, della Cisl, siano stati invitati a partecipare alla competizione elettorale in liste diverse, ad eccezione di quelle del partito della vecchia maggioranza.

Altri punti di analisi toccati a Frascati hanno riguardato la difficoltà di raggiungere un'intesa unitaria con Cgil a proposito della validità dei contratti, in caso di difformità di pareri tra le sigle sindacali sugli accordi contrattuali da firmare o meno con le controparti e di



ricorso al giudizio dei lavoratori. È fermo per la Cisl il criterio che debba valere il voto espresso dalla maggioranza degli interessati. In tali casi di divergenza di giudizi, senza che ciò si traduca in un diritto di veto da parte di chi non concorda. In questa ultima maniera infatti si sancirebbe una “dittatura della minoranza” illogica e paralizzante. In tale contesto una eccezione positiva è stata tuttavia rilevata a proposito dei buoni rapporti che, tutto sommato, si registrano tra le federazioni dei trasporti.

Materia di riflessione ha poi fornito la vicenda incresciosa del contratto per il settore mobilità/trasporto pubblico locale. Un nodo che riguarda certo in primo luogo le parti sociali e la sostanziale inafferrabilità di una parte datoriale ambigua e sguisciante, che si nasconde dietro i tagli finanziari operati dal governo centrale, cercando così di strumentalizzare indirettamente la lotta sindacale per il rinnovo del contratto collettivo. Una critica questa che si è inserita nel contesto negativo di una confusa legislazione ordinamentale, frutto di un cervellotico “federalismo” che deresponsabilizza tutta la catena della governance, dai livelli ministeriali alle regioni, ai comuni, alle aziende municipalizzate. La sostanziale assenza di guida da parte del ministro dei trasporti e delle infrastrutture, Passera, nei mesi passati, non ha consentito, e non consente ancora, di risolvere una situazione che investe 120 mila lavoratori addetti e milioni di cittadini utenti del Tpl.

Molta attenzione nel dibattito di Frascati è andata alle situazioni di grandi operatori come Alitalia e Fs. Nel primo caso è chiaro a tutto il gruppo dirigente della Fit che la crisi di Alitalia non ha cause strutturali intrinseche all'Azienda. Sono tutti i vettori, anche

internazionali, ad essere in debito d'ossigeno a causa dell'esplosione dei costi del carburante, cosa che riguarda, allo stesso titolo, il settore marittimo. I “fondamentali” di Alitalia sono sani, ancorché ci sia un deficit di capitalizzazione congenito all'operazione Cai.

Per Fs, invece, sono stati focalizzati punti di sof-

ferenza riguardanti, ad esempio, il comparto-cargo e i suoi lavoratori addetti, un migliaio dei quali sono stati parcheggiati in Rfi, in attesa di vedere quali pieghe prenderà il prossimo governo, nel rapporto col Gruppo.

Tutto ciò per concludere che la situazione di paralisi progressiva fa avanzare una cancrena per mettere fine alla quale, occorrerà che la prossima legislatura, sperabilmente meno inefficiente e squinternata di quella che ci siamo lasciata alle spalle, consenta una chiara riorganizzazione istituzionale, a cominciare dalla revisione del Titolo V della Costituzione, malamente “riformata” nella “Seconda Repubblica” che volge al tramonto.

Largo spazio nel dibattito e tra gli interventi al meeting di Frascati, è naturalmente andato al percorso congressuale che proseguirà il suo approfondimento sulla base delle “tracce” che abbiamo pubblicato anche nello scorso numero de “La Voce”. Tracce che essendo già frutto di una messa a punto non aprioristica e astrattamente teorica, bensì intessuta con le problematiche concrete della categoria e di ogni suo comparto, si prestano alla più fattiva e proficua implementazione, nel corso dei congressi che continuano a svolgersi per dar vita ai nuovi presidi Fit sul territorio, che avranno piena titolarità nella contrattazione sindacale locale e piena autonomia organizzativa e funzionale.

Si vuole, in altri termini puntare a un sindacato sempre più vicino e strettamente a confronto con i delegati nelle aziende, grandi e piccole, strutturalmente accentrate o polverizzate che siano. Il tutto in un progetto condiviso con le altre due federazioni delle reti (elettrici e comunicazioni della Flaei e della Fistel). Il traguardo, come sanno gli amici lettori è infatti quello di una Federazione Cisl delle reti. Un progetto che sta andando avanti più speditamente di quanto qualche prudente pessimismo (o realismo) sulla vischiosità congenita degli apparati (anche sindacali) potesse far supporre.

Naturalmente in tutto il quadro dirigente della Fit c'è la consapevolezza che la pur necessaria semplificazione dei livelli delle strutture categoriali e la distinzione di compiti tra strutture politiche (consigli generali, esecutivi, segreterie) da una parte, e strutture deputate alla rappresentanza e alla contrattazione sul territorio (presidi) e strutture regionali responsabili della corretta amministrazione delle risorse dall'altra parte, non è fine a se stessa o dettata da ragioni di ordine razionale, pulitamente formali. Si tratta di immaginare e praticare un sindacalismo che possa esercitare con forza crescente il suo ruolo di rappresentatività democratica degli interessi degli associati e dei lavoratori. E possa sprigionare quella carica riformatrice di cui tutto il sistema-Italia ha un disperato, urgente bisogno. Un bisogno moltiplicato per cento per chi vive del suo solo lavoro. E non di rendita, né di affari e finanze più o meno puliti!



Detassazione dei premi di produttività

Più gas alla contrattazione sindacale

Un passaggio formale istituzionale che premia il sindacalismo riformista e non solo la Cisl che se n'è fatta convinta e presante portabandiera, è stato definito dal Consiglio dei Ministri del 22 gennaio 2013 che ha adottato il Decreto sulla detassazione dei premi di produttività, già previsto dal comma 481 dell'art. 1 della Legge 24.12.2012, n. 228 (Legge di stabilità per il 2013), che definisce le modalità applicative della agevolazione per la proroga dal 1° gennaio al 31 dicembre 2013 delle misure per incentivare l'incremento della produttività del lavoro,

A valere sulle agevolazioni per il 2013 sono stati stanziati 950 milioni di euro per l'anno 2013 e 400 milioni di euro per l'anno 2014, mentre a valere sulle agevolazioni concesse per il periodo 1/01/2014 – 31/12/2014 sono stati stanziati 600 milioni di euro per l'anno 2014 e 200 milioni di euro per l'anno 2015.

Con il Decreto aumenta da 30.000,00 € a 40.000,00 € il limite di reddito annuo complessivo relativo al 2012 (al lordo delle somme assoggettate nello stesso 2012 all'imposta agevolata), oltre il quale i lavoratori non possono usufruire delle agevolazioni, mentre viene fissato a € 2.500,00 l'importo massimo delle somme erogate nell'anno 2013 a titolo di retribuzione di produttività, in esecuzione di contratti collettivi di lavoro sottoscritti a livello aziendale o territoriale, assoggettabili all'imposta separata del 10% (cedolare secca a titolo definitivo).

La detassazione si applicherà con esclusivo riferimento al settore privato alle voci retributive individuate dai contratti che fanno riferimento ad indicatori quantita-

tivi di produttività, qualità, redditività, efficienza ed innovazione o, in alternativa, su voci retributive applicate in esecuzione di contratti che prevedano l'attivazione di almeno una misura in almeno tre delle quattro aree di intervento che, nei piani del Governo, hanno un forte impatto sulla produttività del lavoro.

Le aree individuate dal decreto sono le medesime definite dall'accordo di produttività dello scorso mese di novembre.

Viene, dunque, esclusa la possibilità di assoggettare ai benefici le somme erogate sulla base di istituti definiti esclusivamente dai contratti collettivi nazionali di lavoro, come il lavoro straordinario e notturno.

Il decreto assegna al Ministero del lavoro e delle politiche sociali – Direzione generale delle relazioni industriali e dei rapporti di lavoro, la raccolta ed il monitoraggio dei contratti depositati.

Entro il 30 novembre 2013 il Governo procederà ad un confronto con le parti sociali per acquisire elementi conoscitivi circa l'applicazione dei contratti e valutare l'efficacia delle misure adottate per il raggiungimento degli obiettivi di incremento della produttività, anche al fine di orientare l'adozione di ulteriori misure in materia.

Una nota del Dipartimento Politiche sociali della Fit

A sua volta il Dipartimento Politiche sociali della Fit Cisl ha diffuso, sul tema, una nota che contiene ulteriori dettagli esplicativi. Eccoli.

Il decreto che è composto di soli 3 articoli,

si propone di evitare una distribuzione a pioggia delle risorse introducendo dei criteri più stringenti individuando un doppio binario di interventi.

Il primo binario prevede che l'incentivo fiscale riguardi le voci retributive individuate dai contratti che fanno riferimento ad indicatori quantitativi di produttività, redditività, efficienza, innovazione. In tali contenuti non sono, però, contemplati istituti che rinviano al Ccnl, come ad esempio lo straordinario, il notturno ecc., ma a misure tipiche della contrattazione di secondo livello in grado di incidere sui sistemi organizzativi e sulla qualità del lavoro e della professionalità. Si tratta di temi su cui la contrattazione di secondo livello si è già in parte esercitata, ma che richiederanno una maggiore capacità progettuale e di lettura del contesto utilizzando strumenti di analisi con basi di rigore scientifico.

Il secondo binario, in alternativa, prevede che negli accordi debba essere prevista, come minimo, una misura per almeno tre delle quattro aree di intervento che il Governo ritiene abbiano un forte impatto sulla produttività del lavoro.

La prima area di intervento riguarda la ridefinizione dei sistemi di orari, la distribuzione con modelli flessibili legata ad investimenti, innovazione tecnologica, alla fluttuazione dei mercati, per assicurare un più efficiente utilizzo degli impianti produttivi e «raggiungere gli obiettivi di produttività convenuti dalla programmazione mensile della quantità e della collocazione oraria della prestazione».

Una seconda area è rappresentata dalla distribuzione flessibile delle ferie, attra-

verso «una programmazione aziendale anche non continuativa delle giornate di ferie eccedenti le due settimane». Terza, l'adozione di misure che rendano compatibile l'impiego di nuove tecnologie con la tutela dei diritti fondamentali dei lavoratori, per facilitare l'attivazione di strumenti informatici. Quarta, l'attivazione di interventi in materia di fungibilità delle mansioni e di integrazione delle competenze, anche legate a processi di innovazione tecnologica.

Queste aree sono state individuate anche nell'accordo sulla produttività firmato lo scorso novembre (non dalla Cgil), che affidava alla contrattazione materie oggi regolate in modo prevalente o esclusivo dalla legge.

Con la scelta di introdurre un doppio binario, non si dovranno azzerare i contratti di produttività finora realizzati, sono fatti salvi quelli che fanno riferimento a precisi indicatori quantitativi.

L'ultimo articolo, riguarda il nodo delle procedure di monitoraggio e la verifica di conformità degli accordi alle disposizioni del Dpcm: i datori di lavoro dovranno depositare i contratti presso la Direzione territoriale del lavoro entro 30 giorni dalla loro sottoscrizione, allegando un'autodichiarazione di conformità. Sarà il ministero del Lavoro a provvedere alla raccolta e al monitoraggio dei contratti depositati. Entro il 30 novembre 2013 Governo e parti sociali si confronteranno per valutare se queste intese sono servite a conseguire gli obiettivi di aumento della produttività.



CON LA CONTRATTAZIONE

- tasse sulla produttività
+ salario per i lavoratori

Il 22 gennaio il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto per la detassazione del salario legato alla produttività. Receipti i contenuti dell'accordo del 16 novembre 2012 firmato da CISL, UIL, UGL e da tutte le maggiori organizzazioni imprenditoriali

I benefici consistono

nell'applicazione di un'imposta sostitutiva agevolata del 10%, a titolo definitivo, al posto di quella ordinaria sul reddito delle persone fisiche, per i premi retributivi fino a 2.500 euro annui erogati:

- tramite i contratti o gli accordi di secondo livello (aziendale o territoriale);
- ai lavoratori dipendenti del settore privato con reddito lordo fino a 40.000 euro annui;
- in base a indicatori quantitativi di produttività, redditività, innovazione, qualità o efficienza, oppure in presenza di almeno 3 misure nelle seguenti 4 aree di intervento:
 1. sistemi di orari flessibili legati agli andamenti produttivi;
 2. distribuzione flessibile delle ferie;
 3. impiego di nuove tecnologie, conciliando la notevole evoluzione della strumentazione tecnologica degli ultimi anni con i diritti dei lavoratori;
 4. fungibilità dalle mansioni, come elemento di adeguamento e di uso flessibile della professionalità in relazione ai diversi e mutevoli contesti aziendali e territoriali.

Il decreto valorizza ed estende il ruolo della contrattazione di secondo livello nelle aziende e nei territori

Definire obiettivi congiunti insieme alle Imprese in merito a fattori di importanza strategica per la vita delle aziende e dei lavoratori significa:

- portare la contrattazione più vicina ai luoghi di lavoro;
- promuovere la partecipazione alla definizione della strategia d'impresa;
- ottenere maggiori possibilità di incrementi di salario netto;
- diffondere un modello di relazioni industriali finalizzato a rendere più moderno e competitivo il nostro sistema economico.

LA CISL CONTRATTA, UNISCE, PROPONE

Infine ricordiamo i limiti delle risorse che sono state stanziare per dare corpo alla detassazione: dal 1° gennaio al 31 dicem-

bre 2013 - 950 milioni, 1° gennaio-31 dicembre 2014 - 800 milioni.

Relazioni Industriali nel Gruppo Fs

Una pesante e negativa fase di stallo

Il confronto in atto con le Società del Gruppo FS sta vivendo una fase di stallo e lo stesso accordo fatto con Trenitalia lo scorso 19 dicembre, di cui abbiamo dato ampio risalto sul nostro giornale, non sta producendo gli effetti voluti e ciò sta avvenendo per tutte le problematiche aperte e che riguardano tutte le Divisioni della Società.

Manutenzione dei rotabili

Per ciò che concerne la Manutenzione dei Rotabili, nell'ultimo incontro abbiamo avuto conferma che in alcune Divisioni, come per esempio nella Divisione Passeggeri N/I, il livello di lavorazioni appaltate supera di gran lunga quelle effettuate all'interno delle nostre officine.

Dal confronto, non solo è emersa la volontà aziendale di non accompagnare l'aumentata capacità produttiva delle officine ferroviarie con nuove immissioni di personale, ma abbiamo ragione di ritenere che vi siano difficoltà anche a mantenere gli attuali livelli occupazionali, come, invece, affermato al tavolo dall'A.D. di Trenitalia. Eppure i livelli di performance dichiarati dalla stessa Trenitalia dimostrano che i ferrovieri hanno aumentato di molto la produttività e le azioni messe in campo a partire dallo "storico" accordo del 15 maggio 2009 sono state funzionali al miglioramento dei dati sulla resa individuale, il cui obiettivo, ricordiamo, era di 1450 ore pro capite. Dall'analisi dei dati relativi agli impianti di manutenzione sia ciclica che corrente si deduce che i lavoratori stanno facendo la loro parte e le nostre officine sono più che competitive rispetto all'esterno. Quella che manca è la reale volontà aziendale di effettuare un credibile piano di rientro di lavorazioni "core": non

vi è stata, infatti, ai tavoli tangibile e concreta dimostrazione di indicare quantità e scadenza dei contratti esterni per farli rientrare nelle officine ferroviarie. Tali impegni, oltre che nel già citato accordo del 2009, sono contenuti nella stessa premessa al contratto aziendale dove il Sindacato ha accettato la sfida dell'aumento di produttività in cambio di maggior salario e dell'impegno aziendale ad utilizzare la maggiore capacità produttiva internalizzando parte delle lavorazioni oggi in appalto.

Occorre far ripartire le assunzioni

Questo aspetto fondamentale relativo al rinnovo contrattuale della nostra categoria non è stato adeguatamente valorizzato nel nostro paese, in particolar modo in un momento di grave crisi economica e di forte recessione il fatto che il Sindacato abbia rinnovato il contratto di una categoria storica come quella dei ferrovieri aumentando sia il livello di produttività che l'orario di lavoro da 36 a 38 ore in cambio di un adeguato aumento salariale è passato in totale silenzio. Al di là delle ricette miracolistiche per la "crescita" del nostro paese, proposte dalle varie coalizioni in questi giorni di sfrenata campagna elettorale, riteniamo che la questione centrale sia quella del lavoro e come Sindacato riteniamo di aver svolto appieno il nostro ruolo con il rinnovo contrattuale. Abbiamo garantito ai lavoratori aumenti salariali in grado di mantenere il potere di acquisto e abbiamo dato alle aziende gli strumenti per essere competitive nel mercato del trasporto ferroviario, in modo che possano dare un'opportunità ai tanti giovani in attesa di occupazione. Ci fa piacere, infatti, apprendere dal portale Linea Diretta

che il Gruppo FS è al secondo posto nella classifica delle aziende preferite dai giovani laureati, in base a quanto emerge dal "Best Employer of Choice 2013", l'indagine condotta da Cesop Communication sulle aziende più ambite dai neolaureati. Questo è sicuramente frutto anche del lavoro di tanti ferrovieri che attraverso il loro servizio danno un'immagine positiva che crea "appeal" in chi sta all'esterno e, soprattutto, anche perché è un'azienda "in salute" grazie anche agli accordi fatti col Sindacato in questi anni.

Ma le opportunità di lavoro vanno date, oltre che ai neo laureati, anche nei settori chiave delle manutenzioni sia dei rotabili che delle infrastrutture e che alle dichiarazioni dell'A.D. del Gruppo Fs Mauro Moretti sulla positività dei conti per il 2012, facciamo seguito anche azioni che puntino al rilancio dell'azienda e che si ritorni ad assumere in quanto il blocco del turn over è ormai pluriennale.

La consistenza dei ferrovieri in 6 anni è diminuita di quasi un terzo e l'età media si è elevata e in alcuni settori non vi è più ricambio e si rischia di perdere il prezioso e insostituibile patrimonio di conoscenze professionali che è dato dall'affiancamento e che viene tramandato dal collega più esperto al neo assunto, perché, come afferma lo stesso Ing. Moretti "il capitale umano vale molto di più di quello economico".

Purtroppo la realtà dei tavoli aziendali a cui partecipiamo come Sindacato è fatta di altri tipi di notizie e al positivo andamento dei conti riservato alle comunicazioni per l'esterno, si sostituiscono dichiarazioni di segno opposto che parlano di tagli e di riduzioni di servizi.

Divisione Cargo: un piano industriale credibile per il rilancio

Emblematica, a questo proposito, è la situazione prospettata per la Divisione Cargo: il nuovo piano di attività non è per nulla credibile e risponde solo ad una mera logica contabile attraverso cui si creano ulteriori esuberanti ma non si fa nulla per assicurare il rilancio del settore e, addirittura, si taglia in quei territori laddove le imprese concorrenti potenziano il servizio.

Il progetto presentato dalla Divisione prevede ulteriori 1087 esuberanti di personale che, sommati ai circa 200 trasferiti negli ultimi mesi del 2012, la dice lunga sulla gravità della situazione prospettata. Abbiamo affermato che il piano va sicuramente rivisto in quanto non è possibile tagliare in maniera ragionieristica anche in quei territori dove gli indicatori sono positivi e, soprattutto, laddove vi sono importanti produzioni industriali che necessitano del trasporto ferroviario per i loro prodotti.

Sulla Vendita e Assistenza della Divisione Passeggeri Nazionale / Internazionale non siamo ancora riusciti a comprendere quale sia il progetto aziendale e non vi sono state ancora risposte precise sulle varie questioni da noi poste al tavolo, soprattutto su quelle della logistica relativa al presenziamento dei desk informativi, che, in alcune realtà, specie nella stagione invernale, non può avvenire alle condizioni attuali e va sicuramente rivista.

Sistema di gestione dei turni: non è più rinviabile la soluzione dei problemi

Sui turni del Personale Mobile e su una prima verifica di quanto concordato con il verbale dello scorso 19 dicembre, abbiamo avuto un incontro con i vertici di Trenitalia e con la Holding FS. Nel corso dell'incontro abbiamo contestato l'informativa sui turni che riporta tabelle sulla consistenza del personale di macchina e di personale di bordo che sono completa-

mente sballate e parlano di esuberanti di oltre 500 agenti, quando nella realtà vengono sistematicamente negate giornate di ferie per carenza di personale.

Nel merito della discussione abbiamo evidenziato che il sistema di gestione dei turni crea ancora molte criticità specie nel trasporto regionale, con ulteriori spostamenti dei riposi settimanali senza, peraltro, garantirne il posizionamento al sesto giorno come previsto dal contratto e ribadito dallo stesso accordo di dicembre.

Abbiamo anche sottolineato la circostanza che a livello nazionale è stata consegnata l'informativa alle Segreterie Nazionali, mentre a livello territoriale non sono stati consegnati i grafici dei servizi ed in alcuni casi neppure i turni di servizio con i relativi report. Su nostra richiesta esplicita è stata data indicazione alle Direzioni Regionali di attivare i tavoli decentrati contrattualmente previsti dalla procedura di turnificazione.

Inoltre, abbiamo chiesto con forza che venga fatta chiarezza sulla percentuale di sostituzione assenti applicata nei turni individuali e che la media di 38 ore settimanali si sviluppi nel mese, così come previsto nel Contratto e ribadito nell'accordo di dicembre.

Va rimarcato che, anche se permangono criticità nella Divisione Passeggeri in particolare sui Servizi Base, il grosso delle difficoltà riguarda la Divisione Passeggeri Regionale ed abbiamo evidenziato che, in alcune realtà territoriali, il sistema di ge-

stione produca risultati contraddittori perché a fronte di un aumento delle ore di lavoro, vi è una diminuzione delle ore di condotta / scorta, con un'evidente dispersione nei turni. Ciò deve essere attentamente analizzato e l'abbiamo fatto presente al tavolo di confronto: la produzione non può essere spostata verso gli impianti principali determinando la scomparsa degli impianti periferici o la loro penalizzazione in termini di lavoro pregiato, in quanto spesso nei turni "si gira a vuoto" e le giornate sono composte da molti invii in vettura e la parte di condotta / scorta è ridotta al minimo. Abbiamo ribadito che



nel contratto abbiamo accettato alcune flessibilità proprio per garantire il mantenimento degli impianti periferici e ciò non può essere vanificato dalle "furbizie" di voler recuperare a tutti i costi producendo poi nei fatti l'effetto opposto.

Il confronto non ha ancora prodotto i risultati da noi auspicati e l'ultimo incontro è terminato con l'impegno personale da parte del Dott. Braccialarghe, Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo FS, a riconvocare in tempi brevi una nuova riunione con i massimi esponenti aziendali per risolvere le problematiche relative al sistema di gestione dei turni di lavoro.

Rete ferroviaria italiana

Sul tavolo le proposte Fit-Cisl

Che la sicurezza in Rfi sia un fattore vitale riteniamo sia scontato dirlo ma se volessimo andare ad analizzare nel dettaglio la questione emergerebbero dei segnali preoccupanti.

Risulta opportuno precisare che con il termine "sicurezza" ci riferiamo al sistema nel suo complesso e che riguarda principalmente chi opera quotidianamente in tutti gli ambiti lavorativi di Rfi. Inoltre è bene segnalare la presenza di un tavolo ministeriale per la predisposizione di un provvedimento legislativo che prenda il posto della legge 191/74 ed in cui le Organizzazioni Sindacali sono presenti e le cui proposte, se accolte, potranno contribuire all'innalzamento degli attuali livelli di sicurezza.

Senza tanti sofismi, in maniera schietta è opportuno "leggere" quanto avvenuto dal 15 luglio 2010, cioè dal giorno in cui la Fit Cisl tenne un importante e partecipato seminario dedicato al tema della sicurezza in Rfi e nello specifico per quanto riguarda le lavorazioni sui binari.

Il lavoro sui binari

Qualcuno potrebbe obiettare: Perché dalle lavorazioni sui binari? perché, leggendo le statistiche, la quasi totalità degli infortuni mortali si registra in tale ambito, che riguarda i ferrovieri ma anche i lavoratori delle ditte esterne.

In quella sede come Fit Cisl avanzammo delle proposte che ancora stentano a trovare attuazione. Giusto ricordare che da parte dell'Ing. Chiovelli, Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, vi fu l'annuncio della futura emanazione di uno specifico Decreto, il 16/2010, che di fatto ha determinato un

vero e proprio momento di frattura tra vecchie e nuove modalità di eseguire i lavori all'infrastruttura ferroviaria.

In relazione a ciò, da parte dell'Ing. Gentile, Direttore Produzione di Rete Ferroviaria Italiana, vi fu una compiuta e lucida analisi della situazione nonché un dettaglio delle misure che Rfi aveva in cantiere per rendere sempre più sicure le attività sui binari. Misure che in gran parte rispondevano all'introduzione in maniera consistente, di nuova tecnologia come ad esempio l'utilizzo degli Automatic Track Warning Systems (Atws), con tipologia di trasmissione radio, integrato, in una prima fase, dall'apposizione del segnale di arresto a cura di un agente specificamente addetto alla protezione.

Detto ciò, ad oggi, per motivi riconducibili alle più svariate ragioni, di quanto preannunciato poco è stato concretamente realizzato. Con una aggravante, che il personale da allora è diminuito consistentemente e si sono modificate anche la velocità e frequenza dei treni.

Ne consegue che a fronte della modifica del cosiddetto quadro regolamentare di riferimento per svolgere le lavorazioni sui binari, si è determinata la condizione di una maggiore burocratizzazione delle procedure, anche a seguito dell'emanazione delle norme interne di Rfi. Burocratizzazione che non ha impedito l'accadimento di altri eventi, infortunistici e non, che hanno imposto la necessità di intervenire nuovamente nel dettaglio delle procedure da parte di Rfi.

Da qui l'emanazione da parte della stessa



società della Disposizione di Esercizio n.09/2012, che se per alcuni aspetti è apprezzabile, risulta emblematica in altri passaggi, come quando, a titolo di esempio, riporta la formulazione della comunicazione tipo da dare al Dirigente Centrale Operativo oppure al Dirigente Movimento, da parte dell'Agente Manutenzione prima di eseguire i lavori per il ripristino di un guasto. Con il risultato che i contenuti di tale Disposizione trovano poca pratica applicabilità.

Cambiare l'approccio mentale

Serve questo? Noi siamo assolutamente convinti che vada modificato l'approccio mentale per affrontare la questione come detto a più riprese e che le varie Disposizioni vadano nel senso di una maggiore chiarezza e responsabilità dei ruoli e non nella direzione di un mero aggravio di responsabilità magari utilizzando formulazioni alquanto artificiose. Se come sappiamo e come frequentemente evidenziamo, sono aumentate le pressioni sul personale per "rendere più elastiche" le clausole operative, sia quando si tratta di operazioni di manutenzione sui binari oppure di lavorazioni per il ripristino di una anormalità, bisogna essere consapevoli che queste pressioni hanno un prezzo umano e psicologico molto alto che noi come Fit Cisl rifiutiamo fermamente di accettare.

Riteniamo che ci si debba confrontare su un pacchetto di proposte in maniera costruttiva, partendo dalla determinazione dei cantieri all'interno di una interruzione, non solamente nel numero ma anche nella valutazione dell'estensione e della complessità; dall'esperienza e perché no, della qualifica del personale che è titolare dell'interruzione. A quali canoni di sicurezza, a titolo d'esempio, risponde una interruzione di 45km con 4/5 cantieri?

Sulla questione degli interventi su guasto, risulta vetusta e non funzionale alla sicurezza, nonché ai tempi di ripristino dello stesso, l'idea di ridurre i tempi per raggiungere il luogo dell'anormalità. Infatti

spesso chi intervenire, per tutta una serie di condizioni, spesso derivanti dalla tipologia di impianto e della situazione della circolazione, in particolare nei nodi, non può operare subito e così si dilatano i tempi di utilizzo del personale senza poter incidere in maniera significativa sulla durata reale del guasto. Servirebbe un ragionamento più articolato prima di continuamente proporre il dimezzamento dei tempi di intervento, partendo semplicemente dalla riduzione dei guasti, facendo più manutenzione. Magari potremmo discutere sull'identificazione della tipologia di guasto e conseguentemente decidere quando far intervenire il personale.

La sicurezza non è un costo

Quanto sopra come spunto, che fa parte di un più nutrito elenco di proposte che fino adesso, come Fit Cisl non siamo stati in grado di avanzare, anche in relazione della mancata convocazione di una puntuale riunione sulla sicurezza come previsto dallo specifico accordo del 2007. Con l'aggravante che per rispondere alle richieste dell'Ansf, Rfi ha dato vita ad una distinta struttura a livello di Amministratore Delegato che ad oggi non è stata oggetto di informativa ed illustrazione sui compiti e responsabilità alle Organizzazioni Sindacali. Come pure manca l'informazione relativa al dato infortunistico, al piano teorico e pratico della formazione ed allo stato dell'arte delle azioni che erano state messe in cantiere e di cui si sono perse le tracce, si tratta solamente di un disguido oppure di una precisa scelta societaria? Ricordiamo solamente che a pensar male si fa peccato ma..... il resto lo lasciamo completare a chi di dovere.

Partendo dall'assunto, forse scontato ma non banale, che non serve esclusivamente allungare la settimana lavorativa per avere una maggiore produttività, da ricercare magari nell'effettuare le lavorazioni di giorno piuttosto che di notte, come pure che ricercare pervicacemente la riduzione dei tempi di intervento non è sinonimo né

di sicurezza di chi vi opera né di contrazione della durata dell'anormalità, ma bisogna ragionare e confrontarsi su una serie di proposte che come Fit Cisl siamo in condizioni di sottoporre e che vanno nella direzione di aumentare i livelli di sicurezza di chi quotidianamente si trova ad operare sui binari, tenendo conto di una pluralità di fattori, quali in primis la dimensione degli organici e la loro formazione, che teniamo a ribadire, non si misura solamente in quantità ma anche in qualità e spesso è più importante la seconda.

Altro aspetto, che stenta ad entrare nel dna "ferroviario" è quello riconducibile allo stress lavoro-correlato. In maniera generalizzata, salvo alcune realtà, da parte della Società vi è la volontà di far assumere una dimensione ridotta e non rispondente alla reale portata del tema. Una prova di ciò sono le modalità di valutazione del livello di stress lavoro-correlato e che, se fatto correttamente, secondo le linee guida Inail, deve individuare anche le eventuali misure idonee a superare le criticità. A titolo di esempio, vogliamo, a costo di essere noiosi e ripetitivi, segnalare che in alcuni contesti lavorativi, tipo le sale Coer, ed in taluni momenti, anche in considerazione del "compattamento" del personale in tali ambienti, il valore di stress non è proprio indifferente e che se non si interviene in maniera idonea, a lungo andare si potrebbero verificarsi ricadute psicologiche sul personale.

L'obiettivo di far lavorare una persona il più possibile tranquillo, dà enormi vantaggi in termini di sicurezza e risultati, possibile che si insista ancora a ritenere la sicurezza esclusivamente come un costo e non anche un investimento? Serve in sostanza un piano straordinario di misure dedicate all'aspetto della sicurezza, condite da una forte dose di sano e genuino buon senso, il momento lo richiede, richiede azioni importanti, innovative ed urgenti in considerazione dei numerosi e preoccupanti messaggi che arrivano dai territori.

Riordino normativo dell'Ansf

Sicurezza delle ferrovie

Il punto sul “confronto dialogante”

Doverosamente, anche sulla scorta delle mille voci che circolano, proveremo a delineare in maniera la più chiara possibile, lo stato dell'arte per quanto riguarda il processo di riordino normativo e non solo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf).

A costo di risultare ripetitivi e noiosi, dobbiamo sottolineare che con l'Agenzia non è ipotizzabile una trattativa vera e propria come comunemente si intende in campo sindacale. Questo non per mancanza di chissà cosa, ma perché l'Agenzia è un organo che discende dalla normativa europea e soggetto alla vigilanza del Ministero dei Trasporti, deputata principalmente a vigilare affinché siano mantenuti gli attuali livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre essa fornisce agli operatori ferroviari i principi informativi delle disposizioni e prescrizioni di loro competenza. Conseguentemente vi è e non può essere altrimenti, solamente una forma di “confronto dialogante”, come mutuato dalla normativa europea in merito.

Questa forma di “confronto dialogante” rischiava di divenire evanescente con l'avanzare del processo di riordino normativo, come previsto dal Dlgs 162/2007, quindi per mantenere ed anzi ampliare i temi che possono divenire occasione di “confronto dialogante” il sindacato ha ritenuto opportuno stipulare insieme all'Agenzia, un protocollo relazionale. Tale protocollo regola oltre ai temi anche le modalità per cui può attivarsi un incontro specifico.

Sul versante vero e proprio del riordino c'era già stato (18 dicembre) un incontro presso la sede dell'Ansf in cui il Direttore

aveva illustrato le ragioni per cui riteneva opportuno mantenere la scadenza fissata ed individuata ad inizio d'anno per l'entrata in vigore del decreto Ansf 04/2012 del 09 agosto 2012.

Come Fit Cisl ed in maniera unitaria avevamo fatto presente, come peraltro proposto anche in precedenza, di rinviare l'entrata in vigore in quanto la data del 1° gennaio avrebbe prodotto una serie di difficoltà aggiuntive ed un pericoloso senso di disorientamento nel personale delle Imprese Ferroviarie, in quanto non vi erano i tempi necessari per svolgere la dovuta informazione e formazione. Peraltro, come prevedibile, nonostante il tempo trascorso, ad oggi la conseguente formazione resta da completare in tante realtà.

Nell'ambito dell'ultima riunione sono state comunque affrontate altre questioni, di seguito riportate, ma di cui ne puntualizziamo in maniera particolare tre, che sono quelle che da tempo unitariamente ed in particolare come Fit Cisl abbiamo esplicitato.

Ci riferiamo al ruolo del Capo Treno, alla promiscuità delle mansioni ed alla frammentazione delle responsabilità tra Ansf, Imprese Ferroviarie e Gestore Infrastruttura. Giusto per ribadire un concetto che per la Fit Cisl, queste sono questioni prioritarie e che al momento non hanno ricevuto risposte adeguate, quindi continueremo ad impegnarci, valutando le azioni possibili insieme alle altre organizzazioni sindacali, per ottenere una risposta positiva in tal senso.

Come citato in precedenza, nell'incontro abbiamo avuto, da parte del Direttore

dell'Agenzia alcune precisazioni:

- conferma da parte delle Imprese Ferroviarie dell'attuale quadro di normativo quale sistema di riferimento;
- conferma da parte del Gestore dell'Infrastruttura dell'attuale quadro normativo quale sistema di riferimento ad eccezione di quanto introdotto con la Disposizione di Esercizio in tema di superamento dei segnali permissivi disposti a via impedita;
- superamento passaggi a livello in caso di guasto: Rete Ferroviaria Italiana presenterà una specifica procedura per aumentare il grado di sicurezza;



- avvio di un contestuale periodo di monitoraggio in contemporanea con l'entrata in vigore del decreto 04/2012 da parte di Ansf.
- vigilante: conferma dell'attuale normativa nazionale;
- assenza dell'emanazione dello specifico decreto ministeriale in tema di sistema sanzionatorio nei confronti degli operatori ferroviari in caso di inosservanza delle norme emanate da Ansf;
- eventuali modifiche "al sistema di riferimento" solamente tramite la procedura prevista dal reg 325/2009.

Sempre nell'ottica di una maggiore chiarezza serve rimarcare il fatto che sia il Gestore Infrastruttura sia le Imprese Ferroviarie hanno assunto come quadro di riferimento quello vigente al 18 dicembre 2012. Quindi, ad esempio, per quanto riguarda la questione del licenziamento del treno da parte del Capo Treno, nulla cambia. Fermo restando il tavolo di "confronto dialogante" e le eventuali azioni a sostegno delle richieste avanzate come sinda-

cato, eventuali modifiche al "sistema di riferimento" saranno possibili solamente dopo aver esperito le procedure di cui al Reg 352/2009, in sostanza dimostrare concretamente oltre che ottenere una specifica certificazione da un organismo specifico, che tali eventuali modifiche non abbassano l'attuale livello di sicurezza.

Con l'anno in corso è iniziato un periodo di monitoraggio da parte dell'Agenzia sulla corretta applicazione del Decreto 4/2012 e di vigilanza sull'attività di competenza degli operatori ferroviari. Tale periodo si protrarrà fino alla fine del 2013.

Vigilante: la conferma dell'attuale normativa nazionale, vuol significare che il Decreto 4/2012 non introduce novità. Atteso che l'Agenzia non ha competenze per quanto attiene a salute e sicurezza sul lavoro, la stessa ha fatto un richiamo ai contenuti della Direttiva del Ministero dei Trasporti del 2006 ed alla Direttiva 1/2009 di Ansf in cui viene esplicitato l'obiettivo di individuare dispositivi che consentano di superare le criticità evidenziate dalle Asl.

Inoltre, un ennesimo elemento di riflessione riguarda il fatto che, siccome gli atti

dell'Agenzia riguardano tutti gli operatori ferroviari, risulta importante verificare e comparare il grado di recepimento tra gli stessi, tenendo conto di una pluralità di fattori, ma su questo aspetto riteniamo sia utile dedicare uno specifico momento di approfondimento.

Risulta opportuno segnalare e da non sottovalutare che il Direttore dell'Agenzia si è dato disponibile ad accogliere le proposte che come sindacato potremmo avanzare e che risultino utili ad aumentare il grado di sicurezza del sistema ferroviario.

Invece per quanto attiene al superamento dei segnali permissivi di blocco automatico disposti a via impedita, come Fit Cisl abbiamo chiesto che le comunicazioni tra il personale di macchina ed il Dco/Dm debbano essere registrate, quale ulteriore elemento di garanzia per i macchinisti. Ad oggi è in via di definizione una nuova procedura di Rfi che supera la Disposizione 12/2012 introducendo l'obbligo delle comunicazioni verbali registrate in luogo di quelle non registrate per superare tali segnali. Il tutto dovrebbe andare a regime il 1 marzo 2013.

Come Fit Cisl riteniamo che seppur qualche elemento positivo si registri, rimangono alcune criticità da superare, in particolar modo le tre sopra evidenziate e cioè, ruolo del Capo Treno, promiscuità delle mansioni e frammentazione delle responsabilità.

Sicuramente sia il ruolo che il rapporto con l'Agenzia riveste connotazioni totalmente nuove, alla luce dell'introduzione del Decreto 4/2012 ed è richiesto un modus operandi differente che permetta anche di anticipare le eventuali problematiche che ne potrebbero derivare, come a titolo d'esempio sul sistema abilitante.

Infine vogliamo ribadire l'impegno costante della Fit Cisl su tali tematiche che, è bene sottolinearlo, riguardano l'intero complesso dell'esercizio ferroviario.

Massimo Malvisi



Manutenzione Rotabili Trenitalia

Un indice delle troppe esternalizzazioni

Il confronto con la Società Trenitalia sul settore della Manutenzione Rotabili iniziato nel mese di novembre con una prima riunione di carattere generale si è sviluppato lentamente affrontando le diverse articolazioni aziendali in cui è presente l'attività.

Pur dovendo trattare un unico ambito lavorativo, abbiamo dovuto confrontarci con numerosi interlocutori aziendali ognuno a capo di un segmento specifico in cui il settore è stato frammentato. Basti pensare che nella Divisione Passeggeri NI essendo presenti i tre prodotti Freccie oltre al Servizio Base ci siamo trovati di fronte ben quattro differenti responsabili.

Nel corso delle diverse riunioni che si sono susseguite ci sono stati illustrati grafici, forniti una serie dati riferiti ai volumi generali di produzione, alle ore di attività interne e di quelle affidate ad altri operatori esterni, che nonostante la forma di presentazione, volutamente, sintetica e schematica hanno comunque evidenziato l'elevato livello raggiunto dalle lavorazioni esternalizzate e la mancanza di un chiaro piano che ne faccia prevedere il rientro.

Si è reso pertanto necessario un momento di verifica complessiva avendo disponibili, come più volte richiesto sul modello dell'allegato all'accordo del 2009, i dati dettagliati per Divisione del fabbisogno manutentivo, interno ed esterno, di ogni

impianto con le consistenze di personale e con l'indicazione del tipo di lavorazione appaltata e della relativa scadenza di contratto, elementi indispensabili per poter accertare le reali condizioni del settore e la concreta possibilità di internalizzare attività.

La riunione di verifica con i Responsabili di Trenitalia si è tenuta il 30 gennaio e i dati fornitici nella forma da noi richiesta, anche se riferiti solo agli anni 2012-2013, rappresentano una situazione diversa da quella prospettataci negli incontri precedenti e da quella prefigurata nel primo incontro dall'Amministratore Delegato della Società



Da una prima nostra analisi rileviamo che rispetto al 2012 nel corrente anno il fabbisogno manutentivo complessivo aumenterà di oltre 430.000 ore di cui oltre i 2/3 sarà svolto all'esterno e solo meno di 1/3 rimarrà all'interno dei nostri impianti.

In ambito Direzione Tecnica contrariamente a quanto rassicuratici di far rientrare lavorazioni per 160.000 ore, quelle interne si riducono complessivamente di oltre 21.000 ore mentre la percentuale di esternalizzazioni aumenta di un punto, passando dal 28% al 29%.

Impressionante la situazione nella Divisione Passeggeri che nel totale a fronte di un aumento di produzione di oltre 230.000 ore solo 35.000 saranno effettuate negli IMC, elevando la percentuale delle attività all'esterno al 52%. L'analisi, poi, dei dati per singolo prodotto evidenzia come all'interno della società prevalga l'indirizzo di prediligere il rapporto con le imprese costruttrici anche per la parte manutentiva oltre alla conferma di affidare quote importanti di lavorazioni pregiate in appalto.

Anche nella Divisione Passeggeri Regionale rimane oltre il 30% la percentuale delle attività esterne recuperando appena 33.000 ore nonostante sia preventivato un aumento di fabbisogno di circa 85.000 ore.

Di rilevanza negativa la decisione presa nello scorso anno di affidare la manutenzione corrente dell'intera flotta dei Minuetto alla società costruttrice e quella di commissionare all'esterno anche la manutenzione programmata dei Taf.

La manutenzione nella Divisione Cargo rimane un'incognita. Non essendoci stato un confronto specifico, la discussione del settore è avvenuta durante il confronto sul progetto aziendale di riorganizzazione della Divisione che, pur confermando il mantenimento della produzione, determina una consistente riduzione degli impianti e di addetti.

In prima presentazione nel progetto è

stata prevista la chiusura delle Officine di Bologna e Genova subito rientrata a seguito della determinata contestazione sindacale dirottando, però, il medesimo numero di esuberanti individuati in quegli impianti in altri ambiti.

Un simile repentino ripensamento evidenzia quanto scarsa sia la considerazione aziendale di questo comparto subordinato più a logiche di esclusivo equilibrio economico invece di essere valorizzato come una parte fondamentale del ciclo produttivo del trasporto delle merci.

In base agli elementi che ci sono stati forniti si delinea un quadro deludente e preoccupante dell'intero settore della Manutenzione Rotabili.

La delusione deriva dal dover prendere atto di essere di fronte ad un settore estremamente frammentato, in cui ogni componente agisce autonomamente senza una struttura di coordinamento in grado di fare sistema eliminando le rilevanti diseconomie che l'attuale condizione inevitabilmente produce.

C'è delusione per la mancanza di segnali di inversione di tendenza rispetto alle attività affidate all'esterno disattendendo agli impegni assunti con accordi e con la sottoscrizione del CCNL di riportare le lavorazioni all'interno degli impianti di Trenitalia.

Cominciamo persino a preoccuparci per gli attuali livelli occupazionali messi fortemente in discussione da questa discutibile volontà aziendale.



Infatti essendo aumentata la capacità produttiva dei circa 9.000 addetti al settore, con il passaggio dell'orario di lavoro da 36 a 38 ore, e non corrispondendo un adeguato incremento della quantità di lavorazioni appare del tutto evidente che si potrebbero determinare esuberanti.

Pur rischiando di essere ripetitivi, continuiamo a esprimere forte la nostra contrarietà per la politica di esternalizzazioni attuata dalla Società di cui oltre a non intravederne i benefici, sia in termini di riduzione dei costi che di efficacia, espone l'azienda ai gravosi condizionamenti derivanti dalla totale dipendenza da appaltatori o imprese costruttrici.

Attendiamo il prossimo incontro di verifica, in programma a breve termine, con con l'AD sulla complessiva vertenza in atto nella Società per avere una risposta definitiva dei reali intendimenti sull'immediato e per il futuro del settore che ci vedrà costretti a ricorrere alla estrema protesta in caso non dovessero essere confermati gli impegni sottoscritti.

Cosa cerchiamo con il contratto di lavoro unico

La politica dei contratti di lavoro unici per settori o comparti omogenei è una costante nella strategia del sindacalismo confederale. L'obiettivo è certamente quello di una tutela più organica degli addetti e di un moltiplicatore forza di rappresentanza per tutte le professionalità, da quelle apicali a quelle di manovalanza. Ma attraverso tale obiettivo il sindacato esprime una spinta positiva e benefica anche verso le imprese ed il sistema produttivo che possono giovare per l'efficienza complessiva dell'organizzazione del lavoro; per puntare alla qualità dei servizi; per mirare alto e lungo nella concorrenza sempre più agguerrita sui mercati internazionali; per promuovere politiche istituzionali, economiche ed ammi-

nistrative più raffinate, trasparenti ed efficaci da parte dei poteri pubblici.

Questa la logica che sta al fondo delle "Linee guida della piattaforma Filt-Fit-Uilt-Uglt per la stipula del ccnl del trasporto aereo.

I lettori più direttamente interessati possono prenderne cognizione dettagliata attraverso il nostro sito: www.fitcisl.org digitando "linee guida Ccnl trasporto aereo" nella stringa "cerca".

Qui di seguito i punti più generali e qualificanti della piattaforma stessa.

Per una strategia di settore

La concorrenza del libero mercato e la conseguente e graduale fine dei monopoli in ogni campo, unita alla devastante crisi economica, sta determinando una ulteriore profonda trasformazione dell'industria del trasporto aereo. In tale ambito il riordino del settore e, nello specifico la riqualificazione del comparto, assumono nel suo insieme una particolare rilevanza tale da dover essere considerata una leva strategica per lo sviluppo economico del Paese.

In Italia il processo di liberalizzazione si è sviluppato in modo disordinato, determinando una proliferazione di operatori, un eccesso di offerta ed uno squilibrio nella filiera delle attività con una accentuazione al "ribasso", con conseguenti riflessi negativi sul conto economico delle aziende e sul fattore lavoro.

Servono quindi maggiore cultura aeronautica ed interventi di regolamentazione, da recepirsi anche a livello normativo, per realizzare il Piano Nazionale degli Aeroporti e per ridefinire i requisiti di sistema, elementi indispensabili per conciliare lo sviluppo armonico del mercato con la redditività delle imprese, con la tutela sociale e salariale dei lavoratori e con la necessità di garantire contestualmente alla qualità dei servizi anche i massimi livelli di sicurezza delle operazioni sia di terra che di volo.

E' necessario definire un sistema di regole più stringente con riferimento alle normative di accesso e svolgimento dei servizi, ai vincoli di sicurezza, alle clausole sociali e contrattuali, al fine di eliminare i fenomeni attuali di dumping sociale e di concorrenza sleale.

Il Ccnl per il Personale di Terra del Trasporto Aereo e delle Attività

Aeroportuali, ha costituito un punto di partenza importante nella progressiva necessaria architettura di regole di cui il sistema ha bisogno.

L'Ente Nazionale di Assistenza al volo indubbiamente centrale in un sistema industriale del trasporto aereo come quello che le oo.ss. rivendicano, ha sempre avuto un proprio contratto collettivo di lavoro "aziendale/nazionale". Nella trattativa che ha portato al protocollo di intesa del 22 marzo 2012 si è registrata la condivisione delle parti circa l'affermazione della centralità del Ccnl, in vista dell'evoluzione del "Piano Nazionale degli Aeroporti" e dei processi di liberalizzazione che coinvolgono anche l'Assistenza al volo.

Costruire il Contratto Nazionale di Settore da estendere a tutti i componenti della filiera delle attività del complesso scenario del trasporto aereo è una esigenza non più rinviabile. Essa è condizione necessaria per superare squilibri, definire regole uguali per tutti e al tempo stesso, valorizzare le specificità aziendali e professionali attraverso l'introduzione di specifiche sezioni. Inoltre rappresenta una delle risposte alla domanda più complessa posta dalla vertenza nazionale Trasporto Aereo.

Nel ribadire la validità di una struttura contrattuale articolata su una Parte Generale, da applicarsi a tutti gli operatori del settore e da apposite parti specifiche dedicate alle varie Sezioni (Gestioni Aeroportuali - Handlers - Catering - Vettori Aerei - Aziende di Manutenzione Aeronautica - Assistenza al Volo) riassumono di seguito le linee guida principali per l'avvio della negoziazione e la stipula del Ccnl del settore del Trasporto Aereo.

La strada da percorrere

Ambito contrattuale di applicazione. Ricomprende l'intera filiera dell'industria del trasporto aereo e delle attività svolte negli aeroporti che concorrono ad una medesima catena del valore. L'obiettivo è quello di includere in un unico contratto nazionale tutte le realtà che oggi regolano il rapporto di lavoro con contratti aziendali.

Relazioni industriali e regolamenti dei conflitti. Rappresentanza e rappresentatività, informazione e consultazione, Regolazione della materia della rappresentanza sindacale, e più in generale il consolidamento del modello delle Relazioni Industriali, in linea con quanto definito nell'accordo interconfederale del 28/06/2011. Agibilità sindacali nazionali.

Articolazione della contrattazione collettiva. Contratto Nazionale (01/01/2012 – 31/12/2014). Contratto Aziendale o di 2° livello (Durata triennale). Il modello contrattuale è basato sulla centralità del Contratto Nazionale e sulla contrattazione di 2° livello, da definire le materie negoziabili a livello aziendale ed i limiti alla derogabilità in coerenza con l'Accordo interconfederale del 28/06/2011).

Responsabilità sociale e sostenibile. Appalti. Ambiente. Tutela della salute e sicurezza. Rls. Lavori Usuranti.

Clausola sociale. Tutela occupazionale. Modalità applicative e adeguamenti coinvolgimento Enti istituzionali (Enac - Ministero dei Trasporti)

La Clausola sociale va resa esigibile e vincolante per tutti i soggetti che operano nell'ambito del trasporto aereo. Il suo recepimento ed esigibilità deve rappresentare un reale vincolo all'accesso in Aeroporto a tutela dei livelli occupazionali e della concorrenza tra imprese.

Tutela della maternità e paternità. Compiuta definizione delle materie per la reale e maggiore tutela della maternità e paternità Applicazione con modalità condivisa del testo unico maternità .

Politiche di genere e per la famiglia. Ricercare comunemente modi e forme per incentivare la costruzione e/o la convenzione con asili nido nelle vicinanze degli Aeroporti (meglio se nell'area aeroportuale) al fine di agevolare lavoratrici e lavoratori con figli



a carico. Si richiede anche il coinvolgimento delle Istituzioni governative centrali e locali. Adeguamento alle norme legislative.

Tutele sociali. Tossicodipendenza / Etilismo. Comportamenti violenti. Violenza da e contro terzi. Mobbing. Pari Opportunità. Lavoratori disabili. Lavoratori studenti. Congedo matrimoniale.

Mercato del Lavoro. Criteri e procedure per la stabilizzazione dei rapporti di lavoro. Contratti a tempo determinato. Part-time. Apprendistato. Inserimento e reinserimento. Rivisitazione, razionalizzazione e la semplificazione di alcune normative in materia di contratto a termine, con particolare riferimento all'uso improprio dell'art. 2 della L. 368 che genera precarietà.

Formazione. Sostegno. Aggiornamento e riqualificazione professionale. Osservatorio naz.le lavoratori in Cigs. Utilizzo degli strumenti atti a favorire il riassorbimento del personale di tutte le categorie (terra e volo) all'interno di un bacino nazionale cigs del Trasporto Aereo. Istituzione di un Ente bilaterale per la rioccupazione del lavoratori in Cigs e dei precari del Trasporto Aereo.

Previdenza Complementare. Obiettivo prioritario estenderla a tutti i lavoratori del comparto aereo (inclusi i contratti a tempo determinato). Integrazione dei Fondi esistenti in un unico Fondo Pensione del Trasporto Aereo con l'obiettivo di massimizzare le dimensioni e minimizzare i costi.

Assistenza Sanitaria Integrativa. Fatte salve le tutele assicurative professionali e sanitarie esistenti, istituzione per l'intero comparto della polizza sanitaria integrativa.

Fondo Bilaterale sostegno al reddito. Definizione dell'ente bilaterale secondo le previsioni della disciplina intervenuta con la riforma degli ammortizzatori sociali

Gli obiettivi specifici

Gestioni Aeroportuali. Il ruolo del gestore assume sempre più rilevanza per concretizzare un ammodernamento ed uno sviluppo del sistema infrastrutturale aeroportuale, elemento propulsivo della ripresa economica del Paese. La funzione di concessionario

gli attribuisce prerogative e doveri finalizzati a garantire qualità ed efficienza, confermando il ruolo di interlocutore prioritario in materia di politiche e strategie del comparto aeroportuale. E' necessario un ruolo maggiormente attivo nella determinazione del numero di operatori di Handlers che operano all'interno dell'aeroporto anche in ragione degli aspetti legati alla sicurezza aeroportuale ed alla qualità dei servizi.

Handlers. Le Società di handling offrono i servizi di assistenza a terra e rappresentano la cartina tornasole della qualità percepita dai passeggeri in un sito aeroportuale. E' perciò necessario che l'operatività di queste società, che operano in regime di liberalizzazione, si espliciti in un sistema regolato e controllato, idoneo ad assicurare qualità, sicurezza, efficienza economica, tutele sociali.

Catering aereo. La ristorazione a bordo degli aeromobili, influisce direttamente sulla qualità dei servizi che le Compagnie offrono alla propria clientela, specialmente quella di fascia medio-alta, in particolare nei voli di lungo raggio. Negli ultimi tempi il settore è stato investito da una forte crisi derivante dalla riduzione dei servizi a bordo sui voli di corto e medio raggio e sulle attività sensibili al costo del biglietto, come i voli charter e low-cost.

Vettori aerei. Lo scenario competitivo nel quale le Compagnie aeree si trovano ad operare, è particolarmente turbolento. I Vettori italiani attraversano una fase di crisi le cui cause sono molteplici. Oltre alla crisi economica generale, si evidenziano: l'assenza di regole omogenee, la disallineata competitività delle Low-cost, ingresso nel mercato dell'Alta Velocità ecc. Con il fallimento di diversi vettori aerei, il fattore lavoro è stato al centro di un processo di destrutturazione senza precedenti. Le lavoratrici e i lavoratori sono stati investiti da pesanti sacrifici, sia sul piano occupazionale sia sul piano normativo ed economico.

Il sistema di alleanze Nazionali ed Internazionali non riesce, da solo, a rappresentare un elemento di salvaguardia del sistema, in quanto la mancanza di una normativa minima comune, specialmente in materia di Contratti di Lavoro, altera le regole della normale competizione industriale, producendo dumping sociale

Per rilanciare il sistema paese

Come Fit-Cisl siamo molto soddisfatti del lavoro svolto, perché il nuovo contratto è il primo tassello per ridare valore di sistema all'industria del trasporto aereo. Ma non basta e – anche se le trattative sono appena iniziate – già guardiamo oltre: alla soluzione dei problemi tuttora sul tavolo. Sono questioni che tutti conosciamo e che però molti fingono di ignorare, per cui faremo

tutto quanto in nostro potere per metterli nell'agenda del nuovo Governo.

Sicuramente bisogna incidere sulla legislazione: innanzi tutto si deve rafforzare l'authority del trasporto aereo, rendendola più snella ed efficace, per assolvere ai compiti d'istituto che la normativa nazionale e quella europea le assegnano. Ma occorre anche normare meglio il settore perché avvenga una concorrenza trasparente – e non in modo selvaggio come finora – attribuendo il compito di controllo all'Enac in quanto regolatore.

Chiediamo poi che vengano pensati nuovi incentivi per il settore

e avvantaggiando l'agguerrita concorrenza internazionale.

Il Personale delle Compagnie aeree che opera nel nostro Paese è privo di un Contratto Nazionale. I rapporti di lavoro sono regolati da Contratti, Accordi Aziendali e Regolamenti unilaterali estremamente eterogenei tra loro, e rivelatisi ormai largamente insufficienti ad assicurare i diritti e le tutele fondamentali di tutti i lavoratori. È pertanto indifferibile la definizione di un articolato di norme che forniscano il più alto livello possibile di tutele a tutto il Personale delle Compagnie aeree basate sul territorio nazionale, eliminando distorsioni e fratture che indeboliscono il valore e l'apporto professionale delle varie categorie, danneggiando il consolidamento e lo sviluppo dell'intero Trasporto Aereo Italiano.

È interesse comune delle Parti realizzare le opportune condizioni affinché tutti i Vettori presenti sul territorio nazionale, o i cui aeromobili sono di fatto posizionati sugli aeroporti italiani, siano tenuti ad applicare le tutele minime previste dal Ccnl del Trasporto Aereo. A tal fine le Parti si attiveranno presso le competenti Istituzioni, allo scopo di promuovere l'emanazione di norme atte a garantire il rispetto della nuova disciplina.

La contrattazione di secondo livello, in questa fase, dovrà essere utilizzata per operare interventi di armonizzazione e perequazione.

La struttura della parte specifica vettori sarà costituita a sua volta da una parte dedicata al personale di terra, una dedicata al Pnc (personale navigante di cabine) ed una dedicata al Pnt (personale navigante tecnico).

L'obiettivo è di omogeneizzare, le varie normative oggi esistenti tra il Personale dei vettori, con la doverosa considerazione e riferimento alle normative oggi applicate nelle aziende con maggior personale. Occorre quindi avviare un percorso di allineamento e di aggiornamento dei vari istituti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: Orario di lavoro, normative internazionali, minimi tabellari, paga oraria, paga giornaliera, ferie/festività, trattamento economico maternità, scatti di anzia-

rità, indennità, tempi di attestazione, figure professionali, qualifiche, carriere. Si richiede per il triennio 2012-2014 l'adeguamento del potere d'acquisto dei salari. Istituzione dell'Indennità per "lavoro a tempo determinato". Definizione polizza sanitaria integrativa e assicurazioni professionali. Istituzione di un ufficio, in coerenza con quanto previsto in parte generale e dalla clausola sociale, per il "ricollocaimento del personale navigante del Trasporto Aereo" deputato a gestire il reimpiego e le richieste da parte dei vettori con base italiana di naviganti in cigs o mobilità che non maturano requisito pensionistico al termine del sostegno degli ammortizzatori sociali.

Aziende di manutenzione aeronautica. Alitalia Maintenance Systems, Atitech, Meridiana Maintenance. Le aziende di Manutenzione Aeronautica sono da considerare a tutti gli effetti parte integrante del complesso sistema dell'industria del Trasporto Aereo. Nate dalle dismissioni di attività operate dai Vettori aerei, esse sono sussidiarie e di supporto all'attività del Trasporto Aereo e, in quanto tali, devono seguire le dinamiche contrattuali dei vettori all'interno del Contratto Nazionale di settore. La tutela della professionalità degli addetti alla manutenzione aeronautica assume particolare rilevanza nell'ambito della struttura del CCNL del Trasporto Aereo, quale elemento essenziale del mantenimento di adeguati livelli di sicurezza delle operazioni di volo.

Solo così potremmo evitare una progressiva deriva di questa specificità lavorativa, che la vorrebbe ai margini del perimetro contrattuale di riferimento. Oltre alla necessità di armonizzazione delle diverse normative oggi esistenti, processo che presenta una marcata dose di complessità, vi è anche l'esigenza di un percorso di riallineamento con il restante Personale di Terra del comparto, salvaguardando nel contempo le specificità tipiche dell'attività manutentiva.

Sezione elicotteri. Scuola, Lavoro aereo, Corporate. Si richiede la confluenza nel Ccnl del Trasporto Aereo del Ccnl elicotteri. Acquisizione parte generale e definizione in parte specifica a titolo esemplificativo e non esaustivo.

– che non siano però aiuti di Stato – per attirare capitali e porre fine alle speculazioni finanziarie: solo così eviteremo il rischio di diventare una colonia straniera. Altro capitolo importante è quello delle infrastrutture, su cui si è già mosso qualcosa grazie ai fondi stanziati per il raddoppio di Fiumicino.

L'obiettivo di tutto ciò è non solo il rilancio del settore ma quello dello stesso sistema turistico del Paese. Non mi stancherò mai di ripetere che occorre intercettare il nuovo turismo. Centinaia di migliaia di nuovi ricchi e benestanti, provenienti dai Paesi emergenti – i famosi Brics: Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica – si stanno affacciando ora al turismo internazionale. Stiamo par-

lando di persone mediamente acculturate, che fanno dell'Europa una cosa sola e non distinguono tra Parigi e Roma. Se l'Italia non punta sulle rotte internazionali e non cerca di catturare questi nuovi clienti, tutto il comparto del turismo del Belpaese pagherà caro questa grave miopia.

Francesco Persi

Trasporto aereo

Cronologia di un mese movimentato

Sta per nascere il nuovo di settore per il trasporto aereo, che avrà durata triennale: dal 2012 al 2014. Lo scorso 1 febbraio infatti ha preso il via la contrattazione per quanto riguarda la parte generale e il 4 dello stesso mese sono iniziate le trattative per le sezioni specifiche. La gestazione sarà lunga ma i sindacati sono fiduciosi: sarà un contratto assolutamente innovativo e moderno, flessibile e capace di tutelare meglio i lavoratori e le imprese del settore.

Il contratto infatti ha una struttura particolare, espressamente voluta dalle parti sociali coinvolte nella trattativa, ovvero le associazioni datoriali Assaeroporti, Assaereo, Assohandlers e Assocatering e le segreterie nazionali dei sindacati – Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl Trasporti. Questa struttura è stata stabilita dal protocollo di intesa firmato lo scorso 22 gennaio da tutte le parti

e prevede l'articolazione del contratto in una parte generale comune, seguita da sezioni specifiche negoziate tra le federazioni nazionali sindacali e le singole associazioni datoriali di riferimento. La parte generale in questo modo diventa la fonte primaria delle parti specifiche e pone dei punti fermi per quanto riguarda i diritti. In particolare ridarà una logica di sistema all'industria del trasporto aereo, contribuendo a rilanciarla, e impedirà di fare operazioni di dumping sul costo del lavoro attraverso contratti che nulla hanno a che vedere con il trasporto aereo; in altre parole, non sarà più possibile fare concorrenza sulla pelle dei lavoratori. Le parti specifiche invece consentiranno di fare accordi su misura delle necessità dei lavoratori e delle loro aziende. Si potrà quindi intervenire chirurgicamente per aiutare le aziende in crisi senza penalizzare quelle floride; in altre parole il nuovo contratto non pregiudicherà in alcun modo la solidarietà tra i la-



voratori, ma eviterà il contagio dei singoli focolai di crisi. Anche le professionalità saranno valorizzate – a seconda delle caratteristiche e delle esigenze di ciascuna di esse – attraverso i contratti aziendali, in coerente applicazione dell'accordo del 28 giugno. Il progetto del nuovo contratto nazionale vede la luce in un momento molto delicato per il trasporto aereo. Proprio in questi giorni, infatti, si sono succedute le proteste dei lavoratori del settore, i problemi dei vettori, l'incidente di Fiumicino e le polemiche per il sottoutilizzo del sistema aeroportuale nazionale. Ma ecco quanto è successo, data per data. Il 2013 è iniziato con Alitalia di nuovo su tutti i mass media a causa della



scadenza del lock up, il vincolo che impediva ai soci proprietari di vendere le proprie azioni se non ad altri soci. Il clima elettorale favorisce le strumentalizzazioni e si torna a parlare di “compagnia in crisi” e di “fallimento del salvataggio 2008”. La Fit la pensa molto diversamente e lo dice chiaro e tondo: “I fondamentali di Alitalia come azienda sono molto sani, non sono dell'idea che stia fallendo – ha dichiarato Giovanni Luciano, Segretario generale Fit-Cisl – l'interesse di Air France e di altri dimostra che è appetibile, è un gioiellino e per questo fa gola a tanti”. Quattro giorni dopo si torna a parlare anche di Meridiana: la compagnia aerea era in forte sofferenza per i circa 250 milioni di euro di debiti, tanto che l'Enac le aveva sospeso il permesso di volo. Ma tempestivo arriva l'intervento salvifico dell'Aga Khan, che torna ad essere l'unico proprietario del vettore e lo rifinanzia con 100 milioni di euro. Il futuro di Meridiana saranno le nozze con Qatar Airways, compagnia dell'Emiro del Qatar.

Il 22 gennaio scoppia la clamorosa protesta europea dei piloti ed assistenti di volo in difesa della sicurezza aerea. Sono state, infatti, approvate le nuove regole europee che prevedono turni anche di 20-22 ore: una chiara minaccia per la sicurezza dei passeggeri. Nei principali aeroporti Ue – incluso Fiumicino – sono stati organizzati flash mob, sit-in, raccolte firme e altre manifestazioni contro questa decisione. Tre giorni dopo ecco lo sciopero di quattro ore dei dipendenti Alitalia, contro “la cessione parziale di attività di volo ad operatori terzi”. Il riferimento principale è ovviamente a Carpatair, compagnia romena che fornisce ad Alitalia aeromobili ed equipaggi con un costo molto più basso del contratto della compagnia di bandiera. Si tratta di un vero schiaffo in faccia ai 4.700 cassintegrati della vecchia Alitalia che ancora attendono di essere riassorbiti e che sono attualmente a carico dei contribuenti. La protesta registra un'altissima adesione, ma nessuno è profeta in patria e infatti il 3 febbraio accade quanto previsto: un aereo Carpatair, che porta i colori di Alitalia, atterra rovinosamente fuori pista a Fiumicino. Si contano sedici feriti di cui due gravi. Ovviamente la polemica divampa come un

incendio agostano e la Fit con gli altri sindacati torna a chiedere la rescissione del contratto con la compagnia romena. Particolarmente pesanti sono gli strascichi della vicenda: neanche due giorni dopo, il direttore operativo di Alitalia Giancarlo Schisano dichiara in diretta tv che “però Carpatair è conveniente”. Immediata è la replica di Francesco Persi, Responsabile per il Trasporto aereo della Fit: “I conti dimostrano il contrario. Forse il direttore dimentica il riassorbimento dei 4.700 lavoratori ancora in cig a carico dei contribuenti”. E il giorno successivo ancora polemiche: alcuni quotidiani fanno filtrare indiscrezioni secondo cui La compagnia italiana intende tagliare la flotta. Anche in questo caso la reazione del sindacato di via Musa non si fa attendere: “Sarebbe veramente scandaloso buttare alle ortiche i sacrifici della fiscalità generale e dei lavoratori – ribatte Luciano – che in questi anni hanno fatto moltissimo per portare Alitalia a recuperare gli standard di eccellenza dei suoi albori”. Anche Persi non usa giri di parole: “Qualora fossero confermate le indiscrezioni sui nuovi tagli, la nostra reazione sarà durissima”. In tutto questo susseguirsi di eventi, il 29 gennaio viene varato l'attesissimo piano aeroporti: il Governo Monti sceglie 31 scali di interesse nazionale. Agli aeroporti restanti dovranno pensare gli enti locali competenti. Questo piano, che attende di essere applicato, consente di concentrare le risorse là dove servono e apre ancora di più la porta agli investimenti dei privati. La Fit vuole analizzare questo piano in funzione dell'interconnessione del sistema trasportistico nazionale. Si auspica che la riorganizzazione approvata dal Governo Monti agevoli l'invocata valorizzazione di Malpensa, il grande hub del Nord Italia che è attualmente sottoutilizzato. Già da dicembre invece sono stati stanziati ingenti finanziamenti per l'atteso raddoppio di Fiumicino: investimenti per 12 miliardi di euro consentiranno di portare i passeggeri in transito dai 37 milioni attuali a 80 milioni. Fiumicino avrà così l'importanza che merita, diventando scalo di riferimento per l'accesso dei Paesi dell'Asia e delle potenze emergenti in generale.

Giulia Dellepiane

Ccnl Mobilità/Tpl dopo l'intesa sulle risorse

Da un percorso virtuoso la spinta finale per il contratto

Dopo l'intesa Stato-Regioni sul decreto (dpcm) per le risorse destinate al Trasporto pubblico locale, prosegue a ritmo serrato una serie di incontri, in vista di un traguardo da raggiungere a marzo. Si tratta –dice il Segretario nazionale Fit, Michele Imperio, di una meta che tiene con il fiato sospeso (ma con l'arma dello sciopero nazionale al piede) non solo 116 mila lavoratori, ma anche milioni di cittadini utenti. Il senso di responsabilità sociale e nazionale che è stato riconosciuto ai sindacati che stanno negoziando con costante pazienza unitaria –saggiunge Imperio- non può costituire alibi o peggio, una "sine cura" per le parti datoriali, dopo che le stesse hanno dichiarato riconoscenza per l'impegno sostenuto in questi mesi dal Governo e dopo la loro riaffermata volontà di raggiungere un'intesa per il rinnovo del ccnl, da troppo tempo inseguita.

Raggiunta (7 febbraio) in sede di Conferenza Unificata Stato-Regioni, alla presenza del Vice Ministro Ciaccia e del Vice Ministro Martone, l'intesa sullo schema di Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, previsto dalla legge di stabilità, - ex art. 16 bis comma 3 del DL 95/2012- che renderà disponibili le risorse destinate al tpl. Il decreto in questione prevede la costituzione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale con lo stanziamento di oltre 4,9 mld di euro vincolati e la definizione di criteri di razionalizzazione ed efficientamento dei servizi del tpl e dei servizi ferroviari regionali finalizzati al rilancio del settore. Nelle more dell'ema-

nazione del Dpcm, l'intesa raggiunta consentirà di procedere direttamente all'emanazione del Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la ripartizione del 60% delle risorse stanziato sul "Fondo per il Tpl" da erogare a titolo di anticipazione. Conseguentemente, con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si potrà quindi autorizzare l'erogazione dell'anticipazione a favore delle regioni.

L'individuazione di regole e risorse certe per il settore così costruita, tende ad una riforma dell'intero sistema di finanziamento collegandolo a forme di premialità.

In realtà tale aspetto non è ancora completato, mancando all'appello le risorse, previste precedentemente, relative al fondo perequativo su cui la competenza a decidere spetterà alle regioni.

Immediatamente a seguito dell'intesa istituzionale co-

munque, le organizzazioni sindacali e le associazioni datoriali si sono incontrate in sede ministeriale proprio per essere aggiornate sui risultati della Conferenza Stato Regioni. Ed ecco il punto su quanto definito.

Come affermato dal Ministro dei trasporti Ciaccia, l'anticipazione delle risorse alle regioni a statuto ordinario, consentirà la copertura dei costi di servizio relativi al trasporto pubblico locale e ferroviario regionale fino al mese di luglio.

La costituzione del Fondo e l'individuazione dei criteri di efficientamento delle aziende rappresentano un intervento fondamentale per unire funzionalmente il miglioramento del servizio per gli utenti con il mantenimento dei livelli occupazionali e rilanciare il settore. Queste le parole del Vice Ministro del Lavoro Michel Martone, che ha evidenziato come tale risultato sia stato raggiunto grazie all'impegno condiviso del Governo, delle Regioni e, soprattutto, dal grande senso di responsabilità dimostrato dalle organizzazioni sindacali che hanno rinviato lo sciopero nazionale, già previsto per l'8 febbraio, al 22 marzo prossimo.

Le associazioni datoriali hanno dimostrato riconoscenza per l'impegno sostenuto dal



Governo in questi mesi e, pur ricordando la mancanza di previsione delle risorse dell'ex fondo perequativo, che rientrano nella competenza delle regioni, hanno riaffermato la volontà di proseguire il confronto con le organizzazioni sindacali per raggiungere in tempi brevi un'intesa per il rinnovo del contratto.

Il differimento dello sciopero, deciso dalle Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-trasporti, Ugl Trasporti, Faisa-Cisal, rappresenta il rinvio di un appuntamento motivato e dalle more dell'intesa poi raggiunta in Conferenza Unificata sul testo del Dpcm, e dalla prosecuzione della trattativa e dall'intenzione, dichiarata espressamente più volte in sede Ministeriale dalle associazioni datoriali, di voler proseguire il confronto per il rinnovo del Ccnl.

Tutto ciò ha rappresentato e rappresenta un percorso virtuoso, che potrà dirsi completato solo quando si arriverà alla firma del contratto, il mancato rinnovo del quale, tiene con il fiato sospeso più di 116

mila lavoratori da almeno 5 anni. Come insiste il Segretario Nazionale Fit Michele Imperio.

L'intenso negoziato che si è sviluppato negli ultimi tre mesi, ha significato la definizione delle condizioni necessarie per consentire, alle associazioni datoriali e alle organizzazioni sindacali, di proseguire la trattativa e per legittimare l'impegno del Governo.

Per fare un rapido riassunto delle puntate precedenti, ricordiamo infine che il confronto, ripreso l'8 novembre scorso dopo un lungo periodo di stasi, fino ad oggi è stato caratterizzato da una serie di incontri, in sede ministeriale, per quel che riguarda l'individuazione di regole e risorse certe per il settore, e in sede datoriale per il rinnovo del contratto tra le parti sociali. I due aspetti del confronto si sono sviluppati attraverso un percorso parallelo che ha impegnato, e sta impegnando le parti, a ritmi serrati.

L'aspetto relativo al confronto sul rinnovo del contratto ha ripreso le mosse muovendosi su un campo da gioco, definito il 7 dicembre scorso, attraverso la firma di un verbale in cui è stato individuato l'indice degli argomenti oggetto del confronto. Ad oggi le parti hanno affrontato i temi relativi al contrasto all'evasione tariffaria, alla modalità di fruizione dei permessi previsti dalla legge 104/1992, alla patente di guida e alla tutela legale e assicurativa raggiungendo una possibile condivisione di intenti condizionata dagli effetti che avrà la prosecuzione della trattativa. Inoltre, negli ultimi incontri, è stato analizzato il tema del Fondo bilaterale di solidarietà per il sostegno al reddito nei casi di riduzione e sospensione dell'attività lavorativa.

Le trattative per il rinnovo proseguiranno quindi a ritmi serrati, secondo un calendario di incontri che vede le parti impegnate giornalmente fino a quando si svolgerà una nuova riunione in sede ministeriale per fare il punto della situazione.



Aimeri Ambiente. Risolta una spinosa vertenza emblematica

Una vicenda che mostra la vitalità del contratto collettivo di lavoro

Si fa sempre più fatica, in proporzione crescente rispetto all'aggravarsi della crisi economico-sociale ma anche istituzionale-amministrativa che rende arduo il dispiegamento normale delle relazioni sociali e sindacali. Ma il meccanismo della contrattazione e della costanza negoziale resta comunque quello in grado di risolvere i problemi, riducendo al minimo i costi del conflitto e le ricadute negative non solo sui lavoratori ma anche sui cittadini utenti dei servizi.

Queste le considerazioni di fondo che Pasquale Panicia, segretario nazionale Fit-Cisl e Angelo Curcio, responsabile dell'area contrattuale Igiene Ambiente, fanno a conclusione dell'accordo sottoscritto con Aimeri Ambiente, la più rappresentativa delle società private che operano nel comparto, presso il Ministero del Lavoro (23 gennaio). Nella riunione in cui è stato sottoscritto il verbale alla Direzione generale delle Relazioni industriali e dei Rapporti di lavoro, infatti, è stata revocata la procedura dei licenziamenti. Un risultato - dicono i dirigenti sindacali della Cisl - che è frutto del forte impegno delle strutture regionali e territoriali che hanno saputo mobilitare lavoratori e cittadini in tutta l'Italia, consentendo di dimostrare come, in tante situazioni di crisi, il Contratto collettivo sia lo strumento più idoneo ad affrontare le criticità del settore, evitando il ricorso agli ammortizzatori sociali o, peggio, ai licenziamenti.

Ma ecco qui di seguito i contenuti essen-

ziali dell'accordo raggiunto al Ministero del Lavoro.

Il verbale premette che la società Aimeri Ambiente, che svolge attività di progettazione, gestione ed erogazione di servizi di igiene urbana e ambientale ed applica il ccnl Fise-Assoambiente, con comunicazione del 4 ottobre scorso aveva avviato procedura di licenziamento collettivo ex art. 4 e 24 legge 223/91, dichiarando un esubero di 219 lavoratori, su un organico complessivo di 3.229 dipendenti. La Società, in seguito (12.12.12) aveva comunicato la conclusione con esito negativo, della consultazione in sede sindacale e, pertanto, il Ministero aveva convocato formalmente tutte le parti sociali interessate alla riunione (8 gennaio scorso) per la prosecuzione del confronto in sede amministrativa. Un incontro, nel corso del quale

le parti si erano confrontate nuovamente in ordine alle motivazioni sottese alla procedura in questione.

Su concorde richiesta delle parti stesse con un rinvio al 23 gennaio finalizzato a verificare ogni soluzione possibile alla situazione occupazionale dell'Azienda alternativa al licenziamento, si è infine considerato che le parti giungevano a concordare di gestire in modo non traumatico le eccedenze dichiarate dall'Azienda, dando attuazione ad un pacchetto complessivo di misure di natura anche organizzativa (come da separata intesa ugualmente sottoscritta frutto del concordato utilizzo degli strumenti sociali in deroga). Un esito col quale la società dichiarava di revocare la procedura di licenziamento collettivo.

Welfare complementare La buona resa di Previambiente

Sempre nel comparto Igiene Ambiente, una piccola, significativa notizia che conferma l'efficacia del metodo contrattuale e pattizio tra le parti sociali, lavoratrici e datoriali, non solo nella soluzione delle vertenze ma anche nei nuovi campi del welfare complementare, attraverso i cosiddetti "enti bilaterali". Ci riferiamo al Fondo pensione "Previambiente" cui aderiscono 49.200 addetti.

A riguardo il rendimento lordo del comparto bilanciato del Fondo in questione è stato, per il 2012, pari al 9,4 per cento. Il rendimento lordo del Comparto garantito, per lo stesso anno, è stato del 6,4 per cento. I rendimenti netti sono stati, rispettivamente, dell'8,3 e del 5,6 per cento.

Nelle società pubbliche di servizi locali

Semaforo verde alla contrattazione

I sindacati confederali, assieme alle associazioni di categoria Federutility e Federambiente, hanno chiesto al Ministero dello sviluppo economico chiarimenti sulla interpretazione della legislazione relativa ai vincoli legislativi in materia di personale e al contenimento della spesa per le società partecipate pubbliche in affidamento diretto. La positiva risposta del Ministero a riguardo ha confermato che dalla legislazione in questione non derivano impedimenti allo svolgimento della contrattazione collettiva né vincoli normativi a quella nazionale. Ma ecco, in maggior dettaglio, i contenuti della nota ministeriale, a firma del Capo di gabinetto, Mario Torsello.

“In relazione alle note con cui le Organizzazioni sindacali e le Associazioni di categoria Federutility e Federambiente hanno chiesto chiarimenti in merito all’interpretazione della legislazione relativa ai vincoli legislativi in materia personale e al contenimento della spesa per le società partecipate pubbliche in affidamento diretto e a seguito dell’incontro che



si è tenuto presso il Ministero dello sviluppo economico il 16 novembre 2012, il ministero dello sviluppo Economico ha avviato un confronto con l’Ufficio di Gabinetto e con l’Ufficio legislativo del Ministero dell’Economia e delle finanze e

con l’Ufficio di Gabinetto del dipartimento Affari regionali, Turismo e Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri al fine di predisporre un documento interpretativo delle norme in questione sulla base degli orientamenti emersi dalla discussione.

In attesa di completare tali valutazioni, si chiarisce comunque che, a giudizio di questo Ministero, dalla legislazione in questione non derivano impedimenti allo svolgimento della contrattazione collettiva né vincoli normativi a quella nazionale. Inoltre, per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello, si chiarisce che in considerazione della loro natura industriale e del carattere privatistico del rapporto di lavoro, le società pubbliche di servizi locali sono tenute a rispettare, nell’esercizio della loro autonomia contrattuale e gestionale, i limiti previsti dalla legge e le direttive dell’ente controllante.

Tale posizione è stata condivisa con l’Ufficio di Gabinetto e con l’Ufficio legislativo del Ministero dell’Economia e delle finanze e con l’Ufficio di Gabinetto del Dipartimento affari regionali, turismo e sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri”. (ch. camp.)

Flash da regioni e città

Trasporti e servizi nelle realtà locali

Cisl e Fit Calabria per la difesa del ruolo euro-mediterraneo di Gioia Tauro

Cisl e Fit di Calabria hanno manifestato preoccupazione per il possibile impatto negativo sulla competitività del porto di Gioia Tauro della proroga del termine che consente all' Autorità Portuale di variare le tasse di ancoraggio e portuali fino al loro raddoppio o azzeramento stabilita con il decreto interministeriale dello scorso 24 dicembre. Mentre si incominciano a raccogliere i frutti delle azioni positive sviluppate a livello territoriale, sia da parte dell'Autorità Portuale che dal governo regionale e non per ultimo dai lavoratori e dalle parti sociali coinvolte -hanno rilevato il segretario generale dell'Unione regionale, Paolo Tramonti e il segretario di Fit Cisl Calabria, Annibale Fiorenza- da parte del governo centrale si registrano inaccettabili provvedimenti di natura fiscale come l'inatteso aumento delle tasse di ancoraggio, pari a circa il 20% per il 2012, più un ulteriore 10% per il 2013 e il 10% per il 2014. Una bomba fiscale che rischia di far naufragare ogni aspettativa di ripresa e di crescita del porto e dell'area portuale di Gioia Tauro. Un decreto interministeriale che inasprisce i costi di trasporto e vanifica l'impegno profuso dai lavoratori nonché le annunciate prospettive di ripresa contenute nel piano di ristrutturazione, presentato dalla società terminalista, ancora in corso di approvazione da parte del ministero competente.

E' con queste azioni che, nettamente in controtendenza alle attese politiche nazionali, necessarie per sostenere la competitività del sistema portuale italiano -hanno proseguito Tramonti e Fiorenza- si penalizza il Paese e si accentua la crisi strutturale e produttiva del porto di Gioia Tauro. Altro che toni trionfalistici per il lieve aumento del traffico containerizzato, hanno aggiunto i due sindacalisti riferendosi all'incremento registrato lo scorso anno dal porto di Gioia Tauro, peraltro attestatosi al ragguardevole tasso di crescita del +18,5%. Un dato-hanno precisato Tramonti e Fiorenza- che anche noi della Cisl salutiamo favorevolmente, ma con grande senso di responsabilità e di essenziale pragmatismo. Un dato che, vogliamo evidenziare, se pur in aumento, non ha ridotto le ore di cassa integrazione straordinaria e quindi non ha generato alcun trend di crescita in termini di lavoro e di occupazione.

A fronte di tutto ciò ed in considerazione che l'aumento delle tasse di ancoraggio sopra richiamate è già attivo con gennaio -hanno denunciato i rappresentanti della Cisl- siamo fortemente preoccupati e chiediamo un immediato intervento correttivo, del decreto interministeriale confezionato a fine dicembre dai ministri Passera e Grilli. In costanza di questi aumenti, determinati dal decreto interministe-

riale del 24 dicembre 2012 e scaglionati dal 2012 al 2014, le tasse di ancoraggio lieviteranno di circa il 30%. Un aumento molto oneroso che, se non corretto, dirotterà le linee di navigazione verso i porti del Nord Africa, dove questi balzelli sono pari a zero e il costo del lavoro unitamente ai costi di produzione più in generale, sono molto più bassi. Ciò, se non adeguatamente contrastato, produrrà un immediato trend negativo che andrà a vanificare le poche ma importanti azioni positive che, a livello regionale e territoriale, sono state messe in campo negli ultimi due anni. La Calabria e i calabresi -hanno concluso Tramonti e Fiorenza- non possono continuare a subire politiche nazionali che, di fatto marginalizzano ed imbrigliano le potenzialità territoriali, infrastrutturali e produttive esistenti, generando desertificazione, isolamento e povertà. La Cisl e la Fit Calabria sono pronte a generare sinergie atte a sostenere la competitività del porto di Gioia Tauro e tutte quelle opportunità funzionali al rilancio concreto delle attività portuali e delle attività produttive sul territorio calabrese. In tale ottica il sindacato vuole promuovere e condividere, con le altre organizzazioni e con i soggetti interessati alla crescita ed allo sviluppo delle attività portuali e retro portuali nonché a promuovere un futuro inclusivo del territorio calabrese nel "Sistema Paese" e nel "Sistema Euro Mediterraneo".

Fit Puglia sulla situazione del trasporto ferroviario nella regione

Siamo molto preoccupati dall'assenza di una legislazione chiara e dalla carente programmazione nella politica sul trasporto pubblico locale. Il segretario generale della Federazione trasporti della Cisl regionale, Pietro Vasco, così esprime l'apprensione dei lavoratori delle ferrovie e dei numerosi viaggiatori che ogni giorno affollano le tratte pugliesi. Nei prossimi anni, egli aggiunge, sono previsti oltre 1.500 milioni di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie della Puglia che interessano Trenitalia, Ferrotranviarie, Ferrovie sud-est, Appulo-Lucane e Garganica. La domanda che ci poniamo è: al termine degli investimenti (2020 circa) avremo un sistema di trasporti pubblici più sicuri, più puliti, più puntuali, interconnessi tra loro?

Non sempre, secondo la Fit Cisl di Puglia, i soli investimenti generano sviluppo e benessere per la comunità (abbiamo esempi di cattedrali nel deserto). Pensiamo che vada avviata in tempi brevi una seria programmazione tra istituzioni, aziende e sindacati per generare virtuosità, benessere e occupazione ai cittadini.

Il nostro sindacato auspica, partendo dal prossimo Piano triennale dei servizi, la riformulazione dell'offerta di trasporto pubblico per una reale integrazione tra ferro e gomma senza alcuna interferenza tra i

due vettori. Andrebbe esteso su tutte le tratte ferroviarie il sistema di controllo marcia-treno per migliorare la sicurezza dei trasporti e dei lavoratori; andrebbe rinnovato il materiale rotabile; andrebbero messe in rete le 5 ferrovie pugliesi ed interconnesse con le infrastrutture di lunga percorrenza (aeroporti e stazioni) prevedendo un unico biglietto di viaggio. Necessaria infine la creazione di aree destinate a parcheggio di scambio ferro/gomma e servizi urbani/interurbani.

Solo se gli investimenti procederanno in questa direzione, rinnovando i contratti di servizio anche rispetto alla scadenza degli investimenti in corso d'opera (2020) prevedendo un consorzio tra imprese pubbliche e private, e rinnovando nel frattempo il contratto nazionale del Tpl –conclude la Fit Cisl- si potranno fare gare degne di questo nome con un tessuto imprenditoriale in grado di competere con i gruppi europei, aumentando l'occupazione e migliorando il servizio a costi più contenuti.

Tpl in stato di asfissia nelle Marche

Il sindacato regionale, territoriale e categoriale, nelle Marche come da per tutto nel paese, cerca di arginare gli effetti perversi dei tagli al trasporto pubblico locale. In particolare a Pesaro si punta a scongiurare gli effetti di una delibera della Giunta regionale che stabilisce,

oltre ai tagli già effettuati nel 2012, un ulteriore taglio del 4 per cento, al trasporto pubblico urbano ed extraurbano in tutte le province.

La delibera era stata già contestata a livello regionale di sindacato, sia nel metodo sia nel merito, per diversi motivi. In primo luogo perché questi ulteriori tagli si aggiungono ad altri tagli oltre e quelli già praticati lo scorso anno, che nel territorio hanno già portato ad una diminuzione dell'occupazione e dei servizi, in particolare per l'entroterra che soffre il restringersi del servizio di trasporto pubblico. Ma –affermano le organizzazioni sindacali- è insopportabile la nuova sforbiciata, per gli effetti negativi che produce e con riflessi inevitabili sia sui posti di lavoro sia sui servizi, perché ancora una volta si tratta di un taglio lineare, che non tiene conto delle differenze esistenti tra province. Infatti, il bacino pesarese non solo è già organizzato con un unico consorzio –spiega l'amico Claudio Bruscoli- ma ha già provveduto a riorganizzare molte tratte realizzando tutte le economie di scala possibili, anche da un punto di vista dell'organizzazione del lavoro. I sindacati hanno dunque chiesto alla Provincia di farsi parte attiva per individuare soluzioni alternative ai tagli dei servizi e alla conseguente perdita di posti di lavoro e hanno fatto inoltre presente come questi tagli arrivino a sei mesi dalle nuove gare di appalto per il trasporto pubblico locale che avverranno a giugno 2013, in una condizione in cui tutti i lavoratori del settore trasporto sono senza contratto nazionale da ben 5 anni.

Il primato di Gioia Tauro nei traffici di container nel sistema portuale

Gennaio – settembre 2012			
Porto	TEUs	Var. % 2011	Quota di mercato
Gioia Tauro	2.035.000	13,4%	28,3%
Genova	1.544.000	11,8%	21,4%
La Spezia	931.000	-5,8%	12,9%
Livorno	418.000	-15,6%	5,8%
Trieste	306.000	6,6%	4,3%
Napoli	419.000	7,6%	5,8%
Venezia	320.000	-4,1%	4,5%
Salerno	124.000	-19,2%	1,7%
Ravenna	155.000	-4,3%	2,2%
Palermo/Termini Imerese	18.000	-18,5%	0,2%
Ancona	103.000	14,9%	1,4%
Taranto	207.000	-60,5%	2,9%
Catania	14.000	7,1%	0,2%
Civitavecchia	36.000	18,6%	0,5%
Savona	60.000	-46,8%	0,8%
Cagliari	472.000	1,8%	6,6%
Altri	35.000	56,5%	0,5%
Totale	7.197.000	-0,9%	100%

Teu= Unità di misura container da 20 piedi

“Trieste Trasporti” il sindacato contesta il “piano di riorganizzazione”

“Trieste Trasporti” la spa concessionaria del Tpl nella provincia Giuliana (60% pubblica, 40 Deutsche Bahn) con più di 800 dipendenti, ha annunciato un piano di riorganizzazione che incontra forti critiche sindacali, innanzitutto per l'annuncio del blocco del turn over, per la dichiarazione di esubero di 30 autisti (personale di linea di oltre 600 addetti) e prospettato tagli di 570 mila Km di percorrenza. Il tutto “giustificato” dai tagli della Regione Friuli V.G. per il Tpl.

Trieste Trasporti –contestano però i sindacati- tace parecchie informazioni e ne fornisce altre che differiscono da quelle reali. Le organizzazioni sindacali hanno altri numeri che dimostrano la buona salute dell'azienda triestina di trasporto: innanzitutto l'utile di bilancio dello scorso anno è stato di più 3.700.000 di euro; il taglio del corrispettivo equivale a 2.262.106 euro, e quindi rimarrebbe comunque un utile di più di 1.400.000 euro senza bisogno di ridurre il servizio.

Il problema poi per i sindacati è un altro e non di poco conto: chi ha acquistato l'abbonamento e l'ha pagato ancora più caro dello scorso anno, ha stipulato un contratto con la Trieste Trasporti, vedendosi però ridotto un servizio per cui ha già pagato. Dov'è la Provincia che dovrebbe essere il garante del servizio? Certo i soldi

degli abbonamenti annuali sono già stati incassati ed anche i biglietti sono rincarati. In più le organizzazioni sindacali affermano di essere in possesso di un documento proposto dall'azienda in cui, contrariamente a quanto dichiarato dal presidente dell'azienda, si chiedono soldi ai propri dipendenti attraverso una ristrutturazione dei turni, lavorando di più gratis ma anche ridiscutendo accordi che sono stati frutto di contrattazioni e sacrifici per ogni dipendente.

Il piano stilato da Trieste Trasporti –è il giudizio dei sindacati- non prospetta il salvataggio degli esuberanti, ma prevede di crearne altri con l'unico obiettivo di arrivare alla gara di affidamento con meno personale possibile. E con i dirigenti esclusi dalla "cura dimagrante". La Trieste Trasporti e la sua dirigenza non rinuncia a nulla, e guai paragonarla ad una grossa azienda del nord Italia la cui dirigenza ha limitato il proprio stipendio mensile a "soli" 5.000 euro. Stiamo parlando del consiglio di amministrazione della Trieste Trasporti che costa più di un milione di euro. La richiesta di ridurre l'attività di tutti e sei sindacati e dei responsabili della sicurezza, sotto il ricatto del licenziamento dei 35 esuberanti, è un chiaro attacco che ha lo scopo di eliminare l'unica difesa di cui i lavoratori dispongono.

La controversa riorganizzazione del Tpl nell'Udinese

Si ingarbuglia la vertenza del Trasporto pubblico locale nella provincia di Udine (Atap) dopo che le trattative tra Provincia e sindacati per la riorganizzazione degli orari, a seguito dei tagli ai trasferimenti regionali, avevano portato al risultato del blocco dei licenziamenti. L'azienda infatti, su indicazione della Provincia, aveva reso noti i nuovi orari dei bus e la soppressione connessi alla necessità di eliminare 300 mila chilometri di corse urbane ed extraurbane per far fronte alla riduzione dei finanziamenti regionali per 850 mila euro. Le variazioni e i tagli ipotizzati secondo Atap e la Provincia, che sarebbero in vigore con febbraio, secondo Provincia e Atap, sono stati studiati in maniera da non penalizzare studenti e lavoratori. I "rami secchi" da eliminare, poi, sarebbero quelli con il minor numero di viaggiatori e che quindi rappresentano un costo con pochissimi benefici. Una strategia che il sindacato bocchia in pieno, sottolineando che il patto sottoscritto il mese scorso a Udine prevede la concertazione dei tagli e di evitare azioni unilaterali. Invece senza preavviso –sottolineano i sindacati- si incide pesantemente su tutta l'organizzazione del lavoro, con carichi impossibili. Un autista può raggiungere anche il 12 ore giornaliere tra guida e attesa. Ma è l'intera filosofia dei risparmi che viene criticata dalle organizzazioni sindacali. Se da un lato i lavoratori non percepiscono aumenti salariali da 6 anni per il mancato rinnovo del contratto, la giunta regionale ha appena autorizzato l'aumento dell'8 per cento dei biglietti. In questo modo –sottolineano- abbiamo avuto un incremento del conto per il cittadino e un minore servizio, proprio quando la crisi economica sta generando una maggiore domanda del mezzo pubblico. Meglio sarebbe stato razionalizzare i costi con risparmi interni per rendere la struttura più efficiente. Da qui l'avvio dello stato di agitazione, per evitare che un'azienda a controllo pubblico tratti i lavoratori come pacchi da spostare a piacimento.

Gestore unico dei trasporti in Molise

In scadenza (31 marzo) il bando di gara per l'appalto (27 mln annui) per il trasporto pubblico extraurbano su gomma in Molise, ad un gestore unico. Il comparto impegna annualmente 300 lavoratori in 33 ditte.

Interessate a partecipare al bando, sei imprese di cui quattro locali. Con un'unica impresa dovrebbe essere garantita una maggiore organizzazione del settore e meno burocrazia, grazie a un contratto diretto tra l'azienda vincitrice dell'appalto e la Regione. Una svolta anche per i circa trecento lavoratori a cui sarà garantita la certezza nei tempi di pagamento degli stipendi. Una buona notizia dopo le difficoltà che nei mesi scorsi hanno portato all'apertura di una vertenza.

Per il segretario della Federazione trasporti della Cisl, Giuseppe Sardo, il contratto unico sarà la soluzione di molti problemi del settore, mentre ora si naviga a vista. Intanto. Cgil, Cisl e Ugl hanno sottoscritto (16 gennaio) un accordo con l'Azienda trasporti molisana per sospendere la procedura di 56 licenziamenti che la ditta aveva avviato. Un braccio di ferro, quello tra Atm, Regione e sindacati che è andato avanti per mesi. Ma infine è stato raggiunto un buon accordo, dice Sardo e chiunque vinca la gara d'appalto –ha concluso il sindacalista- avrà l'obbligo, per contratto, di assumere tutti i lavoratori. Ma intanto per il trasporto si apre una nuova fase. Con il gestore unico si potrà garantire un servizio più adeguato e, al contempo, sarà possibile ridurre i costi. Da 33 milioni di euro all'anno spesi attualmente si passerà a circa 27 milioni di euro annui. Il contratto durerà sei anni. Un iter lungo e complesso quello che ha portato alla decisione di affidare il servizio a un unico gestore. Nel settembre del 2011 la giunta regionale diede il via libera al bando, con l'obiettivo di contenere i costi e continuare al contempo a garantire il servizio. Poi due stop da parte del Tar. Ma adesso il peggio sembra essere passato e, a conti fatti, con il gestore unico è possibile ipotizzare 25 centesimi per ogni chilometro percorso, per un totale di 2 milioni e 850.000 euro l'anno, a cui va aggiunto 1 milione e 440.000 euro per ulteriori percorrenze.

Metà delle stazioni ferroviarie a rischio chiusura in Sardegna

Le stazioni ferroviarie in Sardegna rischiano seriamente di essere decimate se non dimezzate. Il campanello d'allarme riguarda, per cominciare, le sale d'attesa, per 15 delle quali (su 44 in tutta l'Isola) si prospetta la chiusura.

Trenitalia sta provvedendo a chiudere questi spazi perché nessuna delle stazioni interessate rientra nei parametri previsti dal piano nazionale. La stessa cosa vale per i servizi igienici, spiega il segretario Fit Cisl, Valerio Zoccheddu. Secondo il progetto infatti, pare sia prevista la chiusura di tutte le stazioni che non ospitano almeno 500 passeggeri al giorno. Considerando il numero della popolazione sarda è ovvio che le stazioni isolate non possano rispettare questi parametri, e quindi si prevede la chiusura di molti centri tranne quelli delle grandi città. In particolare entro il 2013 dovrebbero chiudere le sale d'attesa di Bonorva, Borore, Elmas, Golfo Aranci, Marrubiu, ma anche quelle di Monti, Pabillonis, Paulilatino, Ploaghe e Porto Torres, Sanluri, Ser-

ramanna, Siliqua, Solarussa e Uras. Secondo l'Azienda, la chiusura riguarderebbe tutta l'Italia e sarebbe motivata dalla necessità di evitare il degrado delle stazioni soprattutto nelle ore notturne, quando le sale d'attesa vengono utilizzate da persone senza fissa dimora. E' lo stesso film che ha portato alla chiusura del trasporto merci in Sardegna e che ha avuto lo stesso prologo: prima la chiusura degli scali minori per concentrare la produzione in quelli principali –continua Zoccheddu- il finale lo conosciamo: è sparito il traffico merci ferroviario, nonostante gli investimenti siano continuati negli anni. Pensiamo al centro intermodale di Porto Torres che è stato consegnato quando già non arrivavano più i treni cargo.

Il segretario della Fit Cisl inoltre, si domanda che tipo di servizio si voglia mettere in piedi per la clientela. Specialmente d'inverno chi prende il treno di mattina presto, dove dovrebbe trovare riparo? La chiusura sarebbe un ulteriore abbandono dei cittadini che, non hanno più accoglienza in stazione. E' un reale risparmio il non pulire 10 metri quadri di sala d'attesa o fa piuttosto parte di quella disincentivazione ad usare il treno?

Su tutto poi pesa il silenzio della politica. Non è accettabile che la qualità del servizio ferroviarie sia decisa fuori dalla Sardegna -conclude il nostro sindacalista-. Perché ancora oggi non si conosce il motivo della mancata sottoscrizione del Contratto di servizio con Trenitalia per stabilire quantità e qualità del trasporto nell'isola?

Umbria Mobilità. Lavoratori in piazza per la vertenza

Umbria Mobilità, una vertenza che anche i lettori de "La Voce" di altre regioni conoscono, e che sta chiamando lavoratori e sindacati, oltre che le cittadinanze, a una decisa mobilitazione. Le forti contestazioni, anche di piazza, hanno per ora portato a una convocazione dei sindacati da parte della governatrice Catuscia Marini. Al prefetto di Perugia, Castelicchio infatti, le oo.ss. avevano indirizzato una lettera chiedendo un confronto sulla situazione di grave incertezza rispetto al futuro dell'azienda pubblica regionale di trasporto locale. La gravità della situazione vista anche la mancanza di riscontro da parte dei soci alle reiterate richieste di incontro avanzate nei loro confronti, compromette in verità il clima di responsabilità e di collaborazione fin ad ora garantito dai dipendenti, con la possibilità che si verifichino ripercussioni negative sulla continuità servizio di trasporto pubblico e, più in generale, che si inneschino gravi tensioni sociali legate anche alle difficoltà economiche dei dipendenti dell'indotto di Umbria Tpl e Mobilità SpA.

Questo il contesto della vertenza. I sindacati insistono quindi per confrontarsi con tutte le parti interessate (istituzioni, azienda, organizzazioni sindacali per evitare gli esiti sempre più minacciosi, di un default. E chiedono una ricapitalizzazione urgente da parte dei soci, con la Regione che potrebbe auspicabilmente diventare socio di maggioranza. Sollecitano poi l'immediato sblocco del prestito ponte da cui dipende la sopravvivenza dell'azienda stessa, un'azione incisiva per il recupero dei crediti e di responsabilità nei confronti dei soggetti che hanno portato all'attuale situazione e infine, la permanenza in ambito pub-

blico dell'azienda. Nel frattempo si dovrebbe andare ad un'assemblea dei soci (i comuni di Perugia, Terni e Spoleto) che devono approvare le delibere che contengono l'impegno formale ad aumentare il capitale sociale con tanto di lettera di patronage dei sindacati, e che dovrebbero servire a far aprire i rubinetti alle banche. Perché lo stipendio di febbraio, è come sempre a rischio. Ma gli istituti bancari, senza le delibere non hanno nessuna intenzione di prestare denaro a Umbria Mobilità.

Vertenza Siremar-Compagnia delle Isole in Sicilia

Le Segreterie regionali di Filt Cgil, Fit Cisl, e Uiltrasporti, dopo numerosi incontri avuti con la società "Compagnia delle Isole" e l'associazione datoriale Fedarlinea, ritengono non conclusiva l'ipotesi di accordo del 16 gennaio sulla vertenza. Siremar-Compagnia delle Isole. In una nota firmata dai segretari generale e di settore è stata chiesta la prosecuzione della trattativa per salvaguardare il servizio, gli oltre 400 lavoratori di Siremar-Compagnia delle Isole, i cittadini e scongiurare iniziative di protesta.

Riteniamo necessario –spiegano i dirigenti- di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti- percorre ogni tentativo per raggiungere con la controparte un'intesa che, nel rispetto dell'accordo del 19 dicembre 2011, possa essere condivisa da tutti i lavoratori e possa costituire lo strumento di rilancio della ex Siremar, indubbiamente penalizzata dal lungo periodo di amministrazione straordinaria.

I sindacati proseguono sottolineando la disponibilità alla trattativa per il superamento delle diseconomie aziendali, ma senza discriminazioni e con l'obiettivo di tutelare l'occupazione e i livelli retributivi in una realtà che si colloca in un'area già fortemente in crisi. Il settore marittimo –concludono- costituisce uno strumento di rilancio dell'economia regionale e come tale va salvaguardato. Non distrutto. Filt Cgil, Fit Cisl, e Uiltrasporti Sicilia stanno operando nell'interesse globale dei lavoratori, delle popolazioni servite e di tutto l'indotto. Questo è un atto di grande responsabilità a cui dovranno seguire risposte adeguate dalla controparte. E' pertanto, fondamentale la disponibilità dell'azienda al raggiungimento di un accordo che contenga tutte le proposte sindacali. In mancanza di ciò, si rischia di determinare lo stato di agitazione e lo sciopero di tutti i lavoratori della Siremar Compagnia delle Isole, che condividono le scelte sino ad oggi perseguite dalle organizzazioni sindacali.

Crisi occupazionale al porto di Monfalcone

Laboriosa ed insidiosa la vicenda che coinvolge 19 componenti della Compagnia portuale di Monfalcone, per i quali scade a fine mese il contratto di solidarietà. Gli esuberanti dichiarati dall'azienda sono 32, su un totale di 86 dipendenti. Una cifra pesante, comunicata ai sindacati e alle Rsu nell'incontro con cui sono stati ufficializzati lo stato di crisi e la procedura per la mobilità. I sindacati richiedono l'apertura del tavolo di confronto (che le norme prevedono debba durare al massimo 75 giorni) e vanno ad un'assemblea con i lavoratori della Compagnia, per preparare un nuovo incontro con l'azienda. Stiamo studiando dei

percorsi alternativi –precisa Roberto Simeon, segretario provinciale della Fit Cisl. Sembra che si aprano spiragli diversi dalla mobilità, con soluzioni articolate a seconda della persone. Nei giorni a disposizione –aggiunge- c'è tempo per trovare altre strade, come ad esempio, riaccedere al contratto di solidarietà.

All'origine del calo di lavoro c'è l'assenza delle istituzioni, soprattutto della Regione, competente in base alla recente legge, che non provvedono a effettuare gli interventi di escavo, necessari allo sviluppo dello scalo.

A individuare le cause degli esuberi nella diminuzione dei traffici e nei mancati lavori concorda Riccardo Scaramelli, amministratore delegato della Compagnia portuale: rispetto a due anni fa –egli nota- la situazione è notevolmente peggiorata. La colpa è anche di chi deve realizzare opere di cui si parla da 12 anni, come l'escavo, o il depuratore per i rottami ferrosi, ancora sulla carta nonostante i fondi stanziati. Le responsabilità politiche e gestionali di questo stato di cose sono dunque, secondo Scaramelli, degli enti, di chi deve realizzare le opere e non lo fa, di chi ha emanato una legge e non è capace di gestire il porto.

Fit Cisl sblocca la vertenza “Servair chef” (Varese)

Un accordo non sottoscritto da Filt Cgil e Uilt ha evitato il licenziamento di 21 lavoratori. Se anche Fit Cisl avesse abbandonato il tavolo negoziale anche noi –dice l'amico Luigi Mancini -non si sarebbe chiusa l'operazione che ha consentito il passaggio di 21 persone da Do&Co a Servair air chef, due aziende di catering a Malpensa. Persa la commessa di Meridiana fly-Air Italy dalla prima e guadagnata dalla seconda, si trattava di passare il personale dove era andato il lavoro. Il punto è che mentre si stavamo dialogando, la commessa di Air Italy è sparita e la società ha chiesto delle deroghe. Sarebbe successo che dei 21 trasferimenti, 6 lavoratori avrebbero preso, sia pure su base volontaria altre strade (2 a Linate, 1 al bar di un'università a Milano, 3 alla pulizia degli aerei). Di fatto, 7 lavoratori hanno però accettato l'incentivo economico e abbandonato il lavoro. Su 21 considerati in esubero, nessuno ha perso il posto e tutti sono rimasti nell'area di Malpensa. Chi ha cambiato società ed è andato alla pulizia degli aerei, ha avuto un miglioramento contrattuale e salariale.

La nostra volontà è quella di continuare a lavorare in maniera unita, commenta Dario Grilanda, segretario generale della Fit Cisl di Varese. Può capitare che chi ha in mano una trattativa abbia una visione dei problemi diversa da quella di un altro collega, ma la Fit ha cercato di tutelare il più possibile i lavoratori.

Fit Cisl per i “servizi veloci” nello Stretto di Messina

Se verrà confermato il mancato rifinanziamento nazionale dei servizi veloci, ad oggi svolti dal Consorzio Metromare, la questione trasporti, nel contesto dell'Area dello Stretto, produrrà un'ulteriore emergenza sociale. Essa sarà figlia di un ingiustificabile disinteresse del Governo Nazionale nonché della rappresentanza politica che, oltre ad essere abbastanza distratta, persevera nell'atavica incapacità di tutelare gli

interessi del territorio. Bene ha fatto, l'Assessore regionale ai Trasporti della Calabria on. Luigi Fedele, a richiamare l'attenzione del Ministro M. Ciaccia ed ancora di più a rivendicare l'urgenza e la necessità che il Ministero si impegni a reperire le risorse necessarie per garantire la continuità dei servizi in scadenza il prossimo 28 giugno.

Bisogna scongiurare questa nuova emergenza territoriale, dichiara Annibale Fiorenza, segretario generale di Fit Cisl Calabria. Con questo obiettivo sosterrò l'azione intrapresa dall'Assessore Regionale ai Trasporti, auspicando che tutti i soggetti coinvolti facciano la loro parte ed unitariamente si possa, una volta tanto, andare oltre gli schieramenti e fare evolvere una costruttiva azione in grado di rilanciare, pur nella diversità, il senso della partecipazione e delle convergenze politiche nell'interesse della collettività. Serve avere “Lungimiranza, Evoluzione e Idea di Futuro” nella testa - per potenziare - le gambe del progresso e ridare fiducia e speranza ai giovani, ai lavoratori ed all'insieme delle nostre comunità sempre più emarginate e marginali, non solo rispetto al contesto nazionale ma anche a quello strettamente territoriale.

La Fit Cisl Calabria, avverte da tempo questa sofferenza sociale che trova nei “servizi di mobilità locale” di cui i “collegamenti veloci via mare”, pensiamo rappresentano, uno dei fattori rilevanti, per il presente ed ancor più per il futuro della futura “Città Metropolitana” e la sua piena integrazione sul territorio. In questo contesto, i collegamenti veloci marittimi nello stretto, unitamente al rilancio dell'Atam e dei servizi bus, rappresentano due priorità che se affrontate nell'ottica di programmare, i “Servizi integrati di Trasporto pubblico locale dello stretto”, si realizza “l'asse portante” dell'attesa integrazione territoriale e del suo sviluppo economico e sociale.

Questo, dice ancora Fiorenza, lo riteniamo un obiettivo perseguibile e come tale chiediamo che venga tempestivamente intrapreso e sostenuto dalle Istituzioni Regionali e Locali della Calabria e della Sicilia. La Fit Cisl Calabria vede in questo percorso la via maestra per poter realizzare, nell'area dello stretto, un sistema integrato di mobilità locale con soluzioni di efficacia, efficienza e sostenibilità rispondente ai bisogni della gente nonché agli auspicati obiettivi di crescita e di sviluppo.

Come Fit Cisl Calabria, già nel 2009 avevamo richiamato l'attenzione, della Politica e delle Istituzioni locali, chiedendo loro di promuovere una sinergia, legislativa e finanziaria, capace di costruire, per tempo, le condizioni necessarie affinché i collegamenti veloci, alla scadenza triennale del provvedimento ministeriale (giugno 2013), potessero rientrare nel regime di TPL che, se realizzato, poteva oggi usufruire delle risorse statali ad essi destinate e quindi trovare continuità e sostenibilità economica e sociale. Una continuità dei servizi che, a causa del mancato rifinanziamento da parte dello Stato, è oggi fortemente a rischio. Siamo stati lungimiranti ma non ascoltati ieri, conclude Fiorenza, vogliamo continuare ad esserlo oggi rilanciando l'invito, a perseguire questo avanzato percorso progettuale tra le due Regioni e le due Città dello Stretto, sperando di essere ascoltati oggi

La contrattualistica internazionale nel lavoro marittimo

La complessità e la difficoltà di tutela del lavoro marittimo internazionale. Le speculazioni dei grandi studi legali che operano a livello mondiale. Le strategie per un efficace dispiegamento del ruolo sindacale. Una vicenda esemplare: il "caso Lobo" in questa nota del dipartimento Fit-Cisl del settore.

Il "caso Lobo" venutosi a creare nel 2001, prende il nome da un cameriere alle cabine di nazionalità portoghese, residente in India, imbarcato su una nave della compagnia crocieristica, (Celebrity Cruises) di bandiera panamense, che aveva dichiarato attraverso lo studio legale Lipcon, Margulies & Alsina di Miami di aver subito una decurtazione salariale quando, aumentato il numero di personale addetto alle cabine, il livello delle mance si è dovuto redistribuire fra più persone.

Lo studio Lipcon, Margulies & Alsina, considerando tutto il personale della Flotta Celebrity nella posizione di Lobo, richiedeva alla compagnia un risarcimento di 300 milioni di dollari comprensiva del dovuto con in più la penale prevista dai Tribunali.

Il Sindacato non venne mai informato del caso, se non nel 2008 quando lo studio Lipcon, Margulies & Alsina si apprestava a richiedere al Tribunale l'autorizzazione per la "class action", posto che contrattualmente il sindacato non entra nel merito della distribuzione delle mance tra il personale di bordo, trattandosi di benefici aggiuntivi a quelli contrattuali, e che il marittimo non si era mai rivolto al Sindacato.

Il Tribunale rifiutava la richiesta sulla base della norma contrattuale che prevede la procedura dell'arbitrato e pertanto rinviava, limitatamente al caso lobo, la soluzione della vertenza in quella sede.

Di fronte alla opportunità persa e con l'obiettivo di vincere l'arbitrato per poi estenderlo al maggior numero possibile di marittimi, gli Avvocati in questione non esitarono a citare in giudizio a Miami anche il Sindacato firmatario dei contratti (Fit Cisl) e la Itf, accusando in particolare il sindacato di non aver sostenuto in maniera decisa le posizioni rivendicative a favore di Lobo ed in particolare di non aver mai rilasciato la tessera al marittimo.

Premesso che il marittimo non si era mai rivolto al Sindacato e che comunque come già detto la distribuzione delle mance è un fatto interno della nave, chiaramente, la citazione in giudizio era stata una forma di pressione perché le posizioni dei legali fossero sostenute dal sindacato anche se ciò

si sarebbe scontrato con la clausola dell'arbitrato nel contratto di lavoro del marittimo.

Inizialmente la forma di ricatto è consistita anche nel fatto che recandosi un rappresentante del sindacato in Florida avrebbe potuto essergli consegnata brevi manu la cosiddetta Sub-poena che nel diritto anglosassone mira, sotto pena di sanzione a costringere a testimoniare in giudizio e a fornire tutta la documentazione di merito.

Questa minaccia ha retto molto poco in quanto in base alle norme giuridiche dello

Stato della Florida, l'obbligo a comparire in giudizio decade quando per far ciò occorre superare un percorso di 100 miglia che logicamente i sindacalisti coinvolti, pro-



venienti da Londra o dall'Italia avrebbero superato.

La Itf ha seguito con i propri legali americani il caso non solo perché direttamente coinvolta ma in quanto avrebbe potuto crearsi un precedente per altre vertenze da attivare per esempio nel confronto del sindacato Norvegese che copre contrattualmente una grossa parte di navi da crociera nel mondo.

I legali del Sindacato hanno da subito sostenuto in Tribunale la mancanza di giurisdizione poiché quanto denunciato si riferiva ad un cittadino portoghese, ed il fatto era comunque avvenuto su una nave di bandiera panamense con un contratto firmato da un Sindacato che non ha base operativa e radicamento negli Stati Uniti.

Il business delle class actions

Per comprendere appieno quanto avvenuto, occorre tener presente che negli Stati Uniti, attorno alle navi da crociera, che per volume di personale promettono delle classe action molto lucrative ruotano una marea di avvocati che offrono al marittimo assistenza legale attingendo la propria pesante parcella dalla divisione dei benefici del risultato acquisito.

Questo sistema che ha reso ricchi moltissimi studi legali non offre alcun rischio per il marittimo in quanto, pur perdendo la causa, le spese processuali restano a carico degli Avvocati. Se poi pensiamo che sempre in base al diritto statunitense, a fronte di una causa di lavoro vinta spesso il Giudice applica una penale aggiuntiva molto grande, si capisce l'interesse che hanno molti legali nell'andare alla ricerca di casi anche i più sterili.

Il primo livello di giudizio ha dato torto allo studio legale Lipcon, il quale peraltro è ricorso anche in appello. Fortunatamente proprio recentemente anche in quel livello di giudizio si è dichiarata l'estraneità del sindacato dal caso in questione e quindi lo si può considerare chiuso definitivamente.

Le riflessioni da fare sono essenzialmente due: la prima riguarda l'attenzione e l'accuratezza che va messa nei testi contrattuali dal punto di vista legale anche se di questa partita si occupa la Itf, viste anche le regole che in materia si danno i diversi paesi al mondo. La seconda riguarda l'esigenza di un sempre maggiore coinvolgimento ed una maggiore attenzione verso i nostri associati non-doms non limitata al solo aspetto del tesseramento.



Polizza Inail obbligatoria

Marittimi assicurati contro la pirateria

Lavoratori marittimi obbligatoriamente assicurati dall'Inail contro gli atti di pirateria. Una circolare (9/2013) dell'Istituto stabilisce che è indennizzabile sia l'infortunio occorso al marittimo vittima dell'evento lesivo nel corso di un'azione di pirateria, sia la patologia dallo stesso contratta o sviluppata a causa di tale azione.

In altri termini si abbandona la volontarietà della copertura assicurativa sinora vigente solo per alcune categorie di naviglio (trasporto passeggeri, merci e attività ausiliarie che fino al 30 gennaio 2013 erano le uniche per cui poteva operare una garanzia assicurativa facoltativa con il pagamento di un premio supplementare del 5 per cento. Fu infatti nel 2009 che l'Ipsema, ente specifico ora confluito nell'Inail, introdusse la copertura assicurativa oltre che al rischio di guerra, anche contro gli episodi di pirateria, nella misura di premio supplementare del 5 per cento.

L'Inail richiama, tra l'altro nella circolare, l'orientamento delle giurisprudenze di legittimità secondo cui ogni rischio ricollegabile, anche in modo indiretto, all'attività lavorativa deve essere protetto. Di conseguenza l'indennizzo è riconoscibile se si tratta di un infortunio che è collegabile in concreto all'occasione di lavoro anche se si determina esternamente alla lavorazione a cui il dipendente è adibito. Cosicché appare superata la tesi secondo cui l'intervento doloso del terzo interrompeva il nesso tra infortunio e lavoro. In un'ottica evoluta si può ritenere che l'indennizzabilità dell'infortunio è ammissibile quando tra la prestazione lavorativa e l'evento lesivo non esiste solo una mera coincidenza cronologica e topografica ma l'atto doloso del terzo sia ricollegabile in modo diretto o indiretto all'attività lavorativa.

Riordino del sistema ferroviario europeo

Il IV pacchetto della Commissione UE

La Commissione Europea ha varato il testo della nuova direttiva per il riordino del sistema ferroviario europeo, meglio conosciuto come quarto pacchetto ferroviario. Qui di seguito una nota in cui sono sinteticamente riportate le principali innovazioni introdotte, nonché le controdeduzioni della Federazione europea dei trasporti, Etf.

L'azione di lobbying dei Governi Tedesco e Francese per contrastare l'ultima fase della liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa ha ottenuto solo uno slittamento dei termini di presentazione, da parte della Commissione Europea, del testo del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario.

Con l'approvazione del testo, avvenuta il 30 gennaio, comincia l'iter legislativo per la definizione della Direttiva che andrà ad incidere pesantemente sulle principali imprese ferroviarie ex monopoliste, i cosiddetti incumbent, di tutto il continente.

I principali filoni di intervento sui quali il testo si propone di intervenire e le relative motivazioni sono di seguito riassunte.

Efficienza delle norme e delle omologazioni

La Commissione intende ridurre le spese amministrative delle imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato.

In base alle nuove proposte, l'Agenzia ferroviaria europea diverrà lo "sportello unico" per il rilascio dell'autorizzazione all'immissione dei veicoli sul mercato e del certificato pan-UE di sicurezza degli operatori. Oggi le autorizzazioni dei veicoli e i certificati di sicurezza sono rilasciati dai singoli Stati membri.

Le misure proposte dovrebbero consentire di ridurre del 20% sia i tempi necessari a una nuova impresa ferroviaria per entrare sul mercato sia il costo e la durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di euro entro il 2025.

Ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari

La Commissione propone di aprire a nuovi operatori e servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019.

Le imprese ferroviarie potranno offrire servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in tutta l'UE: offrendo servizi commerciali su base competitiva oppure presentando offerte per contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, che coprono la gran parte dei tragitti ferroviari nell'UE (90%) e per i quali l'aggiudicazione mediante gara sarà resa obbligatoria.

Le proposte dovrebbero assicurare entro il 2035 più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese, oltre alla fornitura, secondo le stime della Commissione, di circa 16 miliardi di km/passeggero supplementari.

Disarticolazione delle Holding Ferroviarie - Unbundling

Per garantire un accesso alla ferrovia equo e aperto a tutti, la Commissione ritiene necessario che le reti siano gestite in modo efficiente e non discriminatorio da Gestori dell'infrastruttura indipendenti coordinati a livello UE per favorire lo sviluppo di una rete genuinamente europea. Per fare sì che la rete sia sviluppata nell'interesse di tutti i soggetti interessati e per massimizzare l'efficienza operativa, la Commissione propone di rafforzare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura in modo che essi abbiano il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione qu-

tidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari.

La Commissione ritiene che i gestori dell'infrastruttura debbano essere operativamente e finanziariamente indipendenti da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni. Ciò è essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio alla rotaia.

In linea generale, la proposta conferma che la volontà di una netta separazione istituzionale tra gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto che dovrà avvenire entro il 2019.

La Commissione può tuttavia accettare che l'indipendenza necessaria sia garantita da una "struttura di holding" integrata verticalmente, ma solo in presenza di invalidabili "muraglie cinesi" che garantiscano la necessaria separazione sul piano legale, finanziario e operativo.

E' stata inserita una clausola di verifica della conformità per tutelare la reale indipendenza e in prospettiva della piena apertura del mercato passeggeri nel 2019: alle imprese ferroviarie inserite in una struttura a integrazione verticale potrà essere vietato di operare in altri Stati membri se non saranno in grado di dimostrare alla Commissione che sono state adottate tutte le clausole di salvaguardia per assicurare condizioni paritarie nella pratica e che nel loro mercato nazionale è possibile una concorrenza leale.

La forza lavoro

Nei prossimi 10 anni le ferrovie dovranno attirare nuovo personale per sostituire un terzo del loro organico che andrà in pen-

sione, reagendo al contempo a un contesto nuovo e più competitivo.

La Commissione si rifà all'esperienza degli Stati membri che hanno aperto i relativi mercati per dimostrare che sono stati creati molti e migliori posti di lavoro. Per Essa il quadro normativo proposto garantirà agli Stati membri la possibilità di tutelare i lavoratori, imponendo alla nuova impresa che si è aggiudicata il contratto di servizio pubblico di assorbire il personale della vecchia impresa al momento del passaggio di consegne, andando oltre gli obblighi generali sul trasferimento di imprese sanciti dall'UE.

Le posizioni sindacali

L'Etf da molti anni sta combattendo una battaglia per arginare l'ulteriore liberalizzazione del settore ferroviario convinta che si tratti di posizioni ideologiche che non hanno portato a raggiungere gli obiettivi che si prefiggeva: le prove del fallimento sono facilmente riscontrabili negli specifici studi effettuati nei paesi, come la Gran Bretagna, dove da anni si è sperimentata una completa liberalizzazione del sistema.

Le posizioni dell'Etf, che rappresenta oltre 850.000 lavoratori del settore ferroviario in Europa, sono state ribadite alla Commissione Europea, sorda a qualsiasi obiezione alle proprie posizioni.

Con una nota del 28 gennaio indirizzata alla Commissione, l'Etf ha reiterato le motivazioni che stanno alla base del disaccordo sul testo del quarto pacchetto ferroviario, che in breve così si riassume.

Modifica del regolamento n.1370/2007

La proposta di rendere obbligatorie le gare per l'appalto dei servizi di trasporto pubblico, sia su gomma che su ferro e di eliminare l'opzione di affidamento diretto dei contratti agli operatori, attraverso le competenti autorità, interferisce con la libertà degli Stati Membri di decidere come organizzare il trasporto pubblico dei passeggeri. L'Etf è convinta che questa previsione non

rispetti il Protocollo n. 26 del trattato di Lisbona, nel quale si fa specifico riferimento alla libertà degli Stati Membri nella scelta delle modalità di organizzazione dei servizi pubblici.

Inoltre, il regolamento che si vuole modificare fu adottato dopo 7 anni di difficili negoziati tra Commissione, Parlamento e Consiglio Europei e ben tre differenti proposte che condussero ad un risultato di compromesso che non può essere distrutto.

L'Etf, in particolare, denuncia la mancanza, almeno nei testi attualmente a disposizione, di strumenti di protezione dei lavoratori in caso di cambio di gestore. Non è prevista una clausola sociale obbligatoria, per la conservazione dei livelli occupazionali; né tantomeno altre norme che assicurino che la competizione non avvenga solo sulle basi di una riduzione delle condizioni di lavoro utili ad evitare il solito dumping sociale.

Modifica della direttiva 2012/34/UE-Unbundling

Solo pochi mesi fa abbiamo assistito alla approvazione del cosiddetto "recast" del primo pacchetto ferroviario con l'approvazione della direttiva 2012/34/UE che contiene spiccati elementi di liberalizzazione. L'Etf ritiene inaccettabile che si accelerino i tempi per la completa separazione delle imprese ferroviarie dai gestori delle infrastrutture la maggior parte delle quali, attualmente, sono di proprietà degli Stati Membri. L'Etf è contraria a questa proposta che socialmente sbilanciata, favorisce il cosiddetto "cherry picking" dei servizi migliori e più remunerativi mettendo in pericolo tutti gli altri servizi che garantiscono la mobilità della maggioranza dei cittadini. Non ci sarà alcuno dei benefici che la Commissione promette: anzi si assisterà ad una corsa al ribasso sulla qualità dei servizi, le condizioni di lavoro, i livelli occupazionali e le retribuzioni dei lavoratori.

Inoltre è dimostrato che la destrutturazione delle Imprese Ferroviarie Nazionali non è la via migliore per garantire adeguate

condizioni di accesso all'infrastruttura. Ci sono studi che dimostrano come le differenze organizzative delle imprese nei rispettivi mercati nazionali non abbia alcun impatto sulla qualità del trasporto e sulla libera concorrenza.

La proposta di separare definitivamente in modo netto le imprese ferroviarie dai gestori delle infrastrutture, preoccupa per la perdita di posti di lavoro qualificati e per il venir meno della possibilità di far transitare, il personale che perde i requisiti per specifiche mansioni (macchinisti, capi treno, manovratori ecc.), verso altre società delle Holding ferroviarie. Non solo ma c'è la fondata preoccupazione che vengano messi in discussione anche i contratti aziendali che subirebbero delle forti pressioni per un ulteriore indebolimento delle tutele dei lavoratori.

Conclusioni

Come è evidente le posizioni sono distanti. L'inizio non è dei più promettenti, anche se stavolta, come accennato in premessa si sono mossi i due Governi più influenti all'interno della UE. La loro azione potrebbe aiutare le rivendicazioni sindacali. Molto probabilmente Francesi e Tedeschi potrebbero puntare a far slittare i tempi dell'iter di approvazione della direttiva, considerato che nel 2014 ci saranno le elezioni per il rinnovo del Parlamento Europeo. Fondamentale tappa in quanto l'attuale maggioranza del Parlamento Europeo si è dichiarata favorevole all'impostazione data dalla Commissione.

L'Etf come di consueto opererà la sua azione di lobbying per portare a casa la maggior parte delle proprie rivendicazioni. Ovviamente anche noi saremo chiamati a fare la nostra parte aderendo alle azioni di contrasto che saranno coordinate da Bruxelles. Non ci rimane che attendere la nomina dei relatori della proposta e seguire da vicino l'iter legislativo ed essere pronti a fare la nostra parte per evitare la destrutturazione completa del sistema ferroviario, non solo italiano, ma europeo.

Trasporto merci in cabotaggio nell'UE

I rischi di una liberalizzazione europea (2014) caotica perché non sufficientemente preparata e regolamentata. Le dure condizioni di lavoro dei camionisti. Le situazioni di illegalità mascherate. Il fenomeno delle società con sedi fittizie. I dumping sociale. L'iniziativa della Fit nel contesto della Federazione europea dei trasporti, Etf.

Il 2014 si avvicina inesorabilmente. E con quella scadenza potremmo dover assistere ad una affrettata, caotica e pasticciata liberalizzazione totale europea del cabotaggio. Ricapitoliamo la vicenda a cominciare dal 2009, anno in cui è stato emesso il Regolamento 1072. Cosa è cambiato, quale è stato l'impatto dal punto di vista occupazionale ma anche delle imprese?

Il trasporto merci su strada è un'importante attività economica nell'Unione Europea. Fornisce infatti circa 3 milioni di posti di lavoro in circa 600.000 imprese e rappresenta quasi $\frac{3}{4}$ di tutte le attività di trasporto terrestre nella UE. Si pensi che nel 2010 ha generato 1760 miliardi di tonnellate per km, $\frac{1}{3}$ dei quali in operazioni di trasporto internazionale. Il cabotaggio conta per una percentuale in crescita di tutte le attività nazionali di trasporto su gomma nell'Unione Europea.

Attualmente, in base al Regolamento, possono essere effettuati viaggi senza restrizioni tra due paesi membri (trasporti internazionali). E' cabotaggio quando un trasportatore estero effettua viaggi nel paese membro dopo aver effettuato il trasporto internazionale. In questo caso i trasporti sono limitati a tre nei sette giorni successivi al trasporto internazionale. Le norme in materia di cabotaggio e di accesso al mercato internazionale del trasporto su strada sono stabilite nel Regolamento 1072/2009.

Tali norme, concepite per "contribuire al buon funzionamento del mercato interno dei trasporti", per una modalità di interpretazione troppo elastica della Commissione Europea coniugata ad un ritardo degli stati membri in merito all'applicazione ed al controllo di tali regole, hanno portato a forti distorsioni della concorrenza e del mercato del lavoro. Ad oggi, infatti, il cabotaggio è un'attività organizzata ben oltre e al di fuori delle norme vigenti. In altre parole, illegalmente.

Le differenze tra i costi sociali del lavoro dà agli autotrasportatori dei nuovi stati membri la possibilità di operare in mercati interni diversi dai propri, a prezzi più bassi. D'altro canto, per compensare tale vantaggio, gli autotrasportatori degli stati membri scelgono sempre di più di operare attraverso società fittizie, con sede negli stati membri in cui i costi sono più bassi. Le società fittizie consentono l'assunzione di conducenti a costi decisamente più bassi ed a condizioni sfavorevoli. Tali pratiche hanno esposto i

mercati interni dell'autotrasporto ad un dumping massiccio, in un contesto in cui:

- non c'è armonizzazione delle condizioni sociali nel mercato interno;
- i controlli e l'applicazione delle norme sul cabotaggio sono deboli;
- le norme sul cabotaggio del Regolamento 1072/2009 (in breve, 3 operazioni effettuate in un periodo massimo di 7 giorni) non sono rispettate.

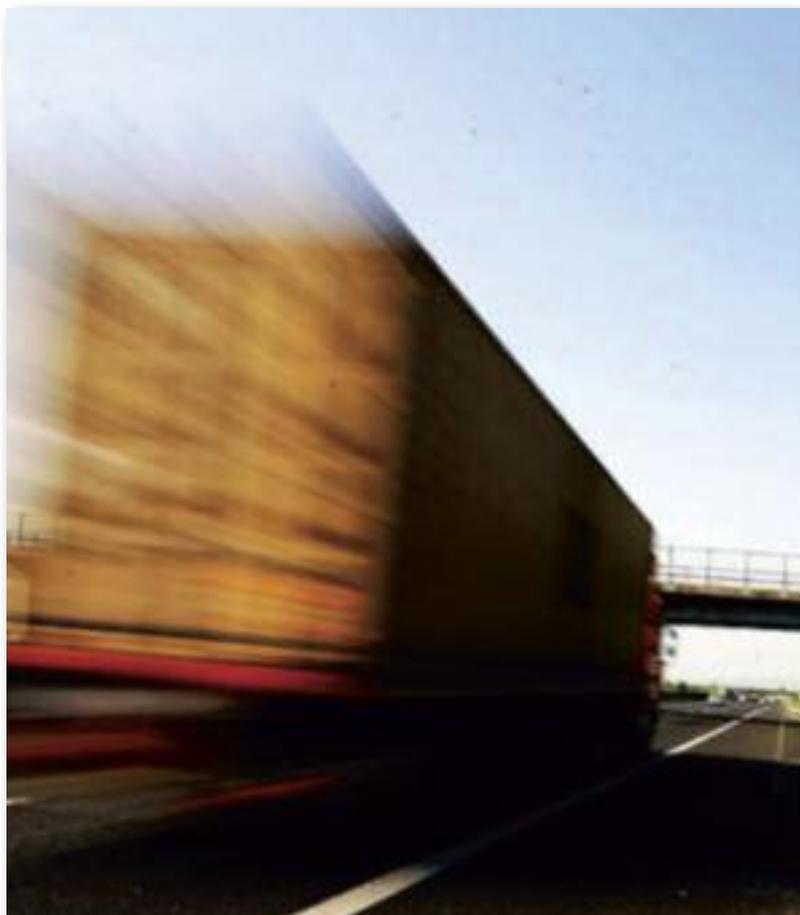
Ne consegue che negli stati membri in cui le condizioni sociali di lavoro sono migliori, un numero sempre maggiore di conducenti

L'amico Maurizio Diamante nel corso di una manifestazione Etf a Bruxelles, sulle condizioni di vita dei lavoratori del cabotaggio.

viene sostituito da conducenti non residenti, sottopagati. Nell'ambito dei trasporti internazionali, un paese come la Francia, per esempio, opera la maggior parte dei viaggi attraverso conducenti non residenti. Tale tendenza è in rapida espansione anche in Italia.

Il lavoro a basso costo usato per il cabotaggio e/o i distacchi transnazionali generano una serie di problematiche dal punto di vista occupazionale per i nostri autisti e condizioni di lavoro e di vita pesante per gli autisti non residenti. Infatti:

- i conducenti restano lontani dal loro paese d'origine per periodi tra le 3 e le 24 settimane (massimo 6 mesi) e vivono nei loro camion o in condizioni di disagio, in sistemazioni improvvisate all'interno dei locali dell'azienda;
- i conducenti non hanno la possibilità di rivendicare o avere accesso a sussidi sociali o compensazioni in caso di vertenze salariali;
- i conducenti ricevono generalmente un pagamento forfettario mensile. Inoltre, sono previste delle modalità di retribuzione basate sul risultato, tra cui la più frequente è la paga a chilometro e/o a consegna;
- i conducenti non ricevono istruzioni sulle norme vigenti in



materia di cabotaggio, e quindi non sono in grado di capire se stiano rispettando le regole o meno.

L'assenza di controlli e meccanismi che assicurino l'applicazione delle norme sul cabotaggio portano alla distorsione della concorrenza:

- gli autotrasportatori che intendono intraprendere attività di cabotaggio, lo fanno senza registrarle nel paese ospitante. Questo tipo di cabotaggio, non registrato e dunque illegale, è in espansione. Le statistiche annuali della Commissione Europea dimostrano un'inspiegabile riduzione del cabotaggio, proprio perché solo pochi operatori che esercitano tale attività rispettano la legislazione vigente, dichiarandone lo svolgimento;
- la mancata registrazione del cabotaggio ha permesso agli autotrasportatori di eludere le obbligazioni sociali e le tasse (pagamento dell'iva). Le obbligazioni sociali derivano dalla corretta applicazione della Direttiva - distacchi, attualmente non rispettata dagli stati membri, nonostante le chiare disposizioni contenute nel Regolamento 1072/2009;
- la mancata registrazione permette inoltre agli autotrasportatori di effettuare tutte le operazioni di cabotaggio che vogliono, sfuggendo ai limiti di tempo (7 giorni) e di numero (3 operazioni) stabiliti anch'essi dal regolamento 1072/2009, il che determina svantaggi nella concorrenza per gli operatori interni e la forza lavoro locale.

In conclusione, le modalità con cui sono attualmente gestite le attività di cabotaggio e del distacco, hanno condotto all'impoverimento della categoria professionale dei conducenti e dell'intero settore dell'autotrasporto. Per queste motivazioni a Bruxelles si è svolta una manifestazione europea dell'Etf con fattiva partecipazione della Fit Cisl.

La Fit all'interno dell'Etf persevera nel richiedere alla Commissione Europea e agli stati membri la moratoria sul cabotaggio. Il 2014 è una data troppo ravvicinata per non pensare che l'apertura totale del mercato europeo del trasporto di merci debba essere realizzata attraverso un processo graduale ed equilibrato senza prescindere da normative armonizzate e vincolanti per evitare quanto sta accadendo oggi: una concorrenza sleale e distorta.

Fondi pensione integrativi

L'esempio Eurofer

Intervista al presidente Osvaldo Maring

Eurofer, il fondo pensione delle ferrovie italiane che amministra 640 milioni di euro, ha investito una parte dei suoi assets nel settore immobiliare. Si tratta di una piccola rivoluzione per i fondi pensione "negoziali", frutto di negoziati fra sindacati e imprese per la pensione integrativa dei dipendenti di un dato settore. "Siamo il primo fondo privato chiuso in Italia che è riuscito a investire in una classe d'investimento alternativa come quella immobiliare", spiega Osvaldo Maring, presidente di Eurofer. Nessun fondo pensione di categoria aveva sinora effettuato investimenti in fondi immobiliari, mentre si erano già cimentati i fondi pensione aperti e le casse di previdenza.

La mancata esposizione dei fondi pensione "negoziali" al settore immobiliare non è che un peccato di gioventù. La quasi totalità di questi fondi è nata infatti negli anni 2000, spiega Osvaldo Maring. Di conseguenza, "le loro dimensioni non hanno consentito, sin qui, di dotarsi di strumenti di controllo del rischio sulle classi d'investimento alternative. Un problema comune peraltro al private equity e agli hedge fund...", aggiunge il presidente di Eurofer. Eurofer ha iniziato la gestione finanziaria attiva nel 2004 e gestisce ad oggi 640 milioni di euro per circa 40.000 aderenti costituiti dai dipendenti delle ferrovie italiane (Ferrovie dello Stato), ma anche di imprese operanti in questo settore. Secondo Osvaldo Maring, il numero di beneficiari non dovrebbe aumentare granché, considerando i tagli occupazionali nelle ferrovie che non sembrano compensati dall'inclusione di nuove imprese del settore ferroviario. Il fondo è costituito da tre comparti, rappresentativi di tre diversi profili di rischio. Il comparto più importante è quello "bilanciato": 550 milioni

di euro investiti per il 76% in obbligazioni, per il 19% in azioni e, da poco, per il 5% nell'immobiliare. Il comparto "garanzia" conta una sessantina di milioni di euro, mentre quello "dinamico" raccoglie 7 milioni di euro. Gli aderenti hanno la possibilità di scegliere la tipologia di investimento desiderato, di apportarvi modifiche successivamente e anche di abbinare più tipologie, precisa Osvaldo Maring. Gli assets di Eurofer sono affidati a cinque società di gestione, sulla base di mandati quinquennali.

La gestione degli assets presenta un orientamento di "forte prudenza", secondo Maring. "Ci proponiamo di conservare il capitale degli aderenti e garantire loro una pensione al momento dell'uscita. Siamo stati tra i meno colpiti dalle crisi del 2008 e del 2011. E quest'anno abbiamo ottenuto un rendimento vicino all'8%, in linea con i mercati", aggiunge il presidente. L'inclusione di una quota di immobiliare risponde a questo scrupolo di prudenza. L'idea era infatti di trovare uno strumento utile per stabilizzare i rendimenti, in un contesto di forte volatilità. In realtà, il rendimento atteso con l'inclusione dell'immobiliare nel portafoglio non è cambiato rispetto a prima (il 3,4% circa), ma la volatilità attesa è diminuita (dal 4,5% al 3,5%).

Per determinare la quota assegnata all'immobiliare, Eurofer, che si è avvalsa della collaborazione di bfinance, ha dovuto inoltre tener conto della normativa italiana la quale consente ai fondi pensione di investire in classi d'investimento alternative fino al 20% dei propri impieghi e, al contempo, vieta loro di detenere più del 25% del fondo chiuso o alternativo prescelto. In totale, l'investimento nell'immobiliare rappresenta il 5% del comparto bilanciato.

La scelta del veicolo d'investimento è avvenuta attraverso un bando di gara, sapendo che Eurofer cercava un fondo "core" paneuropeo che fosse autorizzato in Italia, orientato verso l'immobiliare commerciale e con una leva inferiore al 60%. Sono state presentate venti offerte di 18 società di gestione e, fra queste, sono state incluse quattordici società di gestione per un totale di 16 fondi (due di esse proponevano due fondi). Alla fine è stato scelto il fondo Caesar, gestito da Axa Reim, (il più grande player europeo del settore) che investe in immobili per uffici in tutta Europa.

"Abbiamo optato per un fondo paneuropeo per ragioni di diversificazione. Inoltre, riteniamo che il mercato immobiliare italiano sia attualmente abbastanza fermo. I prezzi non sono ancora scesi come avrebbero dovuto", riferisce Maring.

Riguardo alla possibilità che si aggiungano altre classi d'investimento in un portafoglio che ha mantenuto sin dal lancio un'allocation piuttosto stabile, Osvaldo Maring risponde che l'investimento immobiliare rappresenta già un passo importante, che suscita peraltro molto interesse e molta curiosità da parte degli altri fondi pensione italiani. Riconosce che oggi l'Italia è animata da un vivace dibattito sull'opportunità di investire in piccole e medie imprese italiane, attraverso il private equity. Per il momento, tuttavia, non si sono compiuti grandi passi in tale direzione. Ancora più irrealistica, secondo Maring, è poi la prospettiva per loro di investimenti in hedge fund in quanto non hanno ne' le dimensioni ne' i mezzi adeguati. Fra qualche anno, però, perché escluderlo?

Ottavia Sebastiani

Per 55 mila “esodati” finalmente un respiro di sollievo

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 17, del 21 gennaio 2013, si è chiuso l'estenuante percorso amministrativo del decreto interministeriale relativo ai 55.000 “lavoratori esodati”, già previsto dal decreto legge 95/2012 (cosiddetto decreto legge “spending review”).

Tale decreto era in particolare atteso con ansia dai lavoratori ex Alitalia che –ricorda Paolo Pioppini del Dipartimento Politiche sociali della Fit Cisl- erano stati esclusi dalla salvaguardia dei primi 65000 già tutelati in base al decreto del 1° giugno 2012.

L'articolo 2 del decreto prevede che continuino ad applicarsi le disposizioni in materia di requisiti e di regime delle decorrenze vigenti prima della data di entrata in vigore del decreto legge 6 dicem-

bre 2011, n. 201 (legge Fornero) ai “lavoratori destinatari di programmi di gestione delle eccedenze occupazionali con utilizzo degli ammortizzatori sociali, sulla base di accordi stipulati in sede governativa entro il 31 dicembre 2011, ancorché alla data del 4 dicembre 2011 gli interessati ancora non risultino cessati dall'attività lavorativa e collocati in mobilità ai sensi degli articoli 4 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, con raggiungimento dei requisiti per il pensionamento entro il periodo di fruizione dell'indennità di mobilità di cui all'art. 7, commi 1 e 2, della legge 23 luglio 1991, n. 223, ovvero, ove prevista, della mobilità lunga ai sensi dell'art. 7, commi 6 e 7, della predetta legge n. 223 del 1991”.

Lo stesso decreto precisa che per questa categoria di lavoratori le aziende, entro 30

giorni dalla pubblicazione, devono comunicare, al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, l'elenco nominativo dei lavoratori licenziati entro il 31 dicembre 2012. L'Inps, sulla base di queste comunicazioni ammette, sulla base della data di licenziamento, i lavoratori interessati al beneficio.

I lavoratori destinatari di accordi individuali o collettivi di incentivo all'esodo – sottolinea ancora Fit Cisl- dovranno, invece, presentare apposita istanza alla Direzione territoriale del lavoro competente entro 120 giorni dalla pubblicazione del Decreto in Gazzetta ufficiale.

I lavoratori interessati possono rivolgersi alle sedi del Patronato Inas per un'adeguata consulenza individuale.



Formazione, lavoro e intergenerazionalità

Formazione, lavoro e sociale: generazioni a confronto. Un cocktail riuscitissimo per una giornata di confronto entusiasmante. Sulle tracce del "Festival delle generazioni", realizzato dalla Federazione Nazionale Pensionati Cisl e la S3 Studium a Firenze, il Gruppo Giovani ed il Coordinamento Donne della Fit Cisl Puglia hanno reinterpretato, sotto alcuni aspetti, e condiviso i temi cluster, protagonisti del convegno.



Un evento e più setting all'interno dei quali le generazioni hanno dato vita ad intersezioni interdisciplinari e contaminazioni con interessanti risvolti previsionali. L'incontro tra anziani e giovani si è articolato in una rassegna attenta d'indagini, documentazioni ed analisi approfondite in un interattivo dibattito.

Maria Carmela Cafaro, Coordinatrice del Gruppo Giovani e Responsabile Coordinamento Regionale Donne della Fit Puglia, ha avviato i lavori rilevando il valore e, perciò, le ricadute, nella multidimensionalità della vita dell'essere umano, della formazione, del lavoro e del sociale. Le relazioni sono la condizione e anche il vincolo della nostra libertà personale e politica. Un'idea di libertà svincolata dalle relazioni è semplicemente illusoria e potenzialmente (auto)distruttiva.

Ciò che occorre oggi è, dunque, una politica che sappia commisurarsi a questa di-

mensione relazionale nel suo senso più ampio, concependo le relazioni come condizione e insieme come opportunità. Così, una libertà in relazione, reciproca, significa salvaguardare ed accrescere, con professionalità consolidata seguendo la metodologia del lifelong e del lifewide learning, le abilità e le competenze delle risorse umane, mettere a frutto i saperi delle diverse generazioni.

I temi sviluppati mediante il confronto sia esperienziale che cognitivo, hanno portato a lavorare, costruendo percorsi possibili con l'intento di rendere questa realtà una "perfettibile". Valeria Patrino, Resp. Reg. lal Cisl Puglia, ha curato il primo segmento dei lavori, i quali hanno condotto a dinamiche parallelismi tra diverse generazioni. Pietro Vasco, Segretario Generale Regionale Fit Cisl Puglia, ha moderato le attività svolte nel paradigma seguente, quindi, il capitolo "lavoro".

Franco Surano, Segr. Reg. Usr Cisl Puglia, ha partecipato alla giornata con un inter-

vento centrato sulla valenza ed il ruolo delle politiche sociali combinate con le necessità organizzative dei sistemi formativi, professionali e sociali.

Infine, Francesca Di Felice, Responsabile Nazionale Coordinamento Donne e Coordinatrice Nazionale Gruppo Giovani Fit, ha concluso la giornata incentivando un dialogo costruttivo volto ad attuare nuovi modelli di crescita

combinati con quel senso di progettualità che conduce in contesti sempre migliori, sempre più probabili.

Dallo scenario dei compartimenti tematici affrontati è emersa una variabile fissa, trasversale ai compartimenti tematici affrontati è emersa la centralità della persona e l'insidiabilità dei suoi diritti e l'importanza nella difesa degli stessi.

Attivare degli agenti di cambiamento che, a partire da sé, si facciano ponti tra le generazioni e i generi, lavorando per la coesione sociale, utilizzando la memoria collettiva ed i social media, rappresenta una delle strade possibile per crescere insieme. Questo è l'istradamento che conduce alla costruzione un nuovo spazio pubblico socio ambientale che agevola la sperimentazione di nuove pratiche democratiche di autoformazione e autogoverno.

Angela Arpa

Intervista al Senatore Raffaele Ranucci

Trasporti nella XVII legislatura Vecchie eredità e nuove urgenze



Prosegue l'azione di monitoraggio parlamentare della nostra rivista per dare modo ai lettori, che non sono solo cittadini ma soprattutto lavoratori (ferrovieri, addetti ai servizi, autotrasportatori, marittimi, portuali, aeroportuali) impegnati tutti i giorni nel settore strategico dei trasporti, che è vitale per se stessi e per l'economia del Paese, per capirne di più sull'azione del Governo uscente e di cercare di intravedere quello che verrà dopo le imminenti elezioni. E' la volta del Sen. Raffaele Ranucci Vice Presidente della VIII Commissione del Senato.

Il sen. Raffaele Ranucci (Pd) 55 anni, romano, imprenditore. Nel suo curriculum, tra l'altro, amministratore delegato dell'azienda Trambus

D. Tempo di bilanci. 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 sinergia ed efficienza (tanto) auspiccate?

R. Sono ministeri talmente importanti che devono avere sì delle sinergie e un tavolo di raccordo ma anche la necessità di essere autonomi. Credo che Passera abbia fatto un buon lavoro per il "project financing" e la conseguente possibilità di finanziare le infrastrutture con i fondi privati. Alludo per esempio ai "project bond" con possibilità di defiscalizzare gli investimenti sopra i 500 milioni (per infrastrutture, reti ferroviarie, autostrade ecc.). Io avrei addirittura abbassato a 100 milioni la soglia delle esenzioni per comprendere anche infrastrutture medio-piccole (ospedali, porti, parcheggi, carceri) essenziali anche per la ripresa.

D. Un giudizio sulla attività del Viceministro Mario Ciaccia più impegnato sul fronte Infrastrutture-LL.PP. E del Sottosegretario Guido Improta impegnato maggiormente sul versante dei Trasporti.

R. Improta è stato un vero punto di riferimento nel Governo. Ha cercato di mediare tra le necessità governative e le richieste del Parlamento. E' stato sempre presente e grazie a lui sono stati varati emenda-

menti positivi nell'ambito delle varie finanziarie. Ciaccia si è dedicato a risolvere il problema del "project" per trovare i finanziamenti per le infrastrutture. Anche lui ha aperto una strada importante.

D. Authority per i trasporti. Dopo un lungo travaglio e qualche pasticcio legislativo era stata varata una "troika" di esperti per arbitrare, da una posizione di terzietà e indipendenza, importanti capitoli normativi (dalle tariffe alle liberalizzazioni). Poi, la definizione di quel dossier è saltata in Parlamento per mancanza del necessario consenso. Così è stato anche per la seconda troika. Quando se ne profilava una terza, è saltato il Governo con conseguenti elezioni anticipate.. Come valuta?

R. E' un fatto molto grave perché l'Autorità per i trasporti è fondamentale se vogliamo pensare a un Paese che liberalizza veramente i trasporti, le tariffe, le ferrovie, il trasporto aereo. Se parliamo di concorrenza abbiamo necessità di tale Authority. E subito.

D. Un giudizio sui primi mesi di attività della nuova Ntv di Montezemolo nel traffico ad Alta Velocità. Al di là della evidente rivalità con le Ferrovie di Mauro Moretti, ritiene che in Italia ci sia lo spazio per due vettori nella A.V.? E nel trasporto locale?

R. Assolutamente sì. Sono per la concor-

renza e il mercato misurerà le capacità dei due vettori (che potrebbero anche essere tre o quattro). L'augurio è che tutti si occupino non solo di Alta Velocità ma anche del trasporto locale.

D. E' favorevole o contrario al contratto di lavoro unico per i ferrovieri delle F.s. e di Ntv?

R. Io credo che bisogna partire da una condizione di parità di mercato (e quindi anche di parità di costi, compreso quello del lavoro). I costi di lavoro sono troppo alti sia per le F.S. che per Ntv. Ma abbassare il costo del lavoro non vuol dire ridurre il salario a discapito dei ferrovieri se si agisce tramite lo strumento dell'Irap e della fiscalità.

D. La Commissione europea, con il Commissario estone per i Trasporti Siim Kallas, ha approvato il cosiddetto 4° pacchetto per la ulteriore liberalizzazione del trasporto ferroviario. Entro il dicembre 2019 si dovrebbe realizzare la separazione piena tra la gestione della rete (Rfi) e del servizio (Trenitalia). Mauro Moretti, anche nella sua veste di Presidente del Cer (la associazione delle società ferroviarie europee), parlando di "camicia di forza" e dei costi economici eccessivi derivanti dalla relativa attuazione della pratica di divorzio.. In ogni caso si tratterebbe solo di una "rac-

comandazione". *Ntv di Montezemolo invece ha espresso apprezzamento. Come valuta?*

R. Innanzitutto ci deve essere reciprocità in tutta Europa. I nostri treni devono avere la possibilità di viaggiare in tutta Europa in modo libero ed essere concorrenti veri in Francia, in Germania, in Spagna. La raccomandazione Ue deve valere per tutti. Quanto al problema della separazione tra rete e gestione devo dire che in effetti si tratta di un auspicio che facciamo da tempo.

D. *Veniamo al capitolo Alitalia. Come giudica i primi mesi di attività del nuovo a.d. Andrea Ragnetti? Alitalia ha trovato l'uomo giusto?*

R. Fare l' a.d. di Alitalia in questo momento non è facile per nessuno e auguro a Ragnetti risultati positivi perché una Alitalia che funziona è una bella immagine per il Paese nel mondo. Il periodo è complicato per tutti perché ormai ci sono fusioni su fusioni in tutto il mondo. Nella stessa America ormai sono rimaste solo due o tre compagnie. Credo che si andrà avanti così perché senza concentrazioni non si regge il mercato.

D. *Il Consiglio di Stato ha confermato la posizione della Autorità antitrust condannando Alitalia a cedere otto slot sulla redditizia linea Milano Linate- Roma Fiumicino alla compagnia "low cost" inglese Easyjet. Che ne dice?*

R. Torniamo ai ragionamenti di prima. Se vogliamo un Paese che cresce dobbiamo accettare le regole della concorrenza (con inevitabili conseguenze). Ricordo però cosa è successo nel mercato delle telecomunicazioni. Abbiamo aperto a suo tempo alla concorrenza e alla liberalizzazione. Il risultato a posteriori, cioè adesso, è che le tariffe sono diventate decrescenti.

D. *Si parla con crescente intensità del possibile matrimonio tra Air France (già azionista al 25 per cento) e Alitalia. In alternativa si parla anche di un possibile matrimonio con gli emiri arabi di Etihad. Con chi sarebbe meglio "apparentarsi"?*

R. Con chi farà diventare l'Italia un hub eu-

ropeo importante. Roma e Malpensa lo sono già. Importante è che poi non si trasportino gli hub attuali in Francia o in Germania. Se poi per andare in giro nei continenti (in occidente o in oriente) bisogna andare a prendere la coincidenza a Parigi (o anche in Germania o in Inghilterra) dico che non mi sta bene. L'Italia stessa deve diventare un hub europeo e non solo. Gli aerei devono partire direttamente dall'Italia per le destinazioni mondiali.

D. *L'ormai ex ministro Passera ha presentato il piano degli aeroporti del futuro. La filosofia è stata quella della razionalizzazione, puntando sugli aeroporti maggiori a scapito degli scali minori considerati antieconomici. Gli aeroporti sono stati divisi in tre fasce. Solo 31 sono stati considerati strategici. 15 sono stati "bocciati" e trasferiti alle regioni che valuteranno cosa fare. Per quanto riguarda gli scali del Lazio, Fiumicino è stato inserito in prima fascia, mentre Ciampino solo nella seconda. Infine, è stato cancellato il progetto per Viterbo. Come valuta?*

R. Innanzitutto va dato un "bravo" a Passera perché finalmente – noi lo abbiamo richiesto al Senato tante volte – c'è un piano per gli aeroporti. Fiumicino vede riconosciuto il suo ruolo (e ben vengano gli investimenti per l'ampliamento della capacità passeggeri) e forse potrà avere in futuro una parte del traffico ora gestito da Ciampino. Viterbo ha invece un problema di fondo: quello delle infrastrutture e del collegamento con Roma. Credo che questo abbia pesato sulla "cancellazione" del progetto.

D. *A proposito di aeroporti, si è molto parlato dello scalo di Fiumicino. Il Ministro Grilli alla fine ha approvato il contratto di programma Enac- Adr che prevedeva lo sviluppo del Leonardo da Vinci a fronte di un aumento delle tariffe aeroportuali di 10,5 euro a passeggero. In sostanza, fare cassa per creare una A nuova pista e realizzare un vero hub europeo. Qualcuno ha anche parlato di un "regalo" di fine stagione agli azionisti Benetton. Che ne dice?*

R. Non dimentichiamo che l' aumento delle tariffe era già avvenuto per altri importanti aeroporti italiani e non ancora

per Fiumicino, che ha un piano di sviluppo molto importante che deve consolidare il ruolo di hub nazionale e del Mediterraneo. Sarà importante controllare che i soldi vengano realmente usati per gli investimenti. Non so se esiste la necessità di una quarta pista, ma sicuramente l'ampliamento ci porterà ad avere un aeroporto da 60/70 milioni di passeggeri all' anno.

D. *Il Fondo italiano per le infrastrutture F2i di Vito Gamberale è diventato molto attivo sul fronte aeroportuale. Si parla di "risiko" aeroportuale. Ha creato una nuova holding per gli aeroporti, occupandosi (oltre che della Sea di Milano e della Sagat di Torino) anche di eventuali partecipazioni sugli scali di Firenze, Bologna e Verona. Come valuta?*

R. Siamo in un mercato. Se F2i farà investimenti, farà crescere nella trasparenza e nella concorrenza gli aeroporti non ci sono pregiudiziali. L' importante è che si rispettino le regole. Ciò vale per tutti gli azionisti.

D. *Portualità. C'è stato un tentativo di applicazione - a giudizio del sindacato - distorta della "spending review" ai 1.300 dipendenti delle Autorità portuali (con non solo il blocco di qualsiasi dinamica retributiva, ma anche con richiesta di restituzione di somme già corrisposte) che ha portato allo sciopero, con adesione pressoché totale, dei lavoratori portuali, dello scorso 5 dicembre. Si è creata una situazione che rischia di mettere in forse la pace sociale tra le banchine. Secondo Assoporti si trattava di provvedimenti frettolosi, a volte tecnicamente inapplicabili, ma in grado di bloccare i porti italiani. Chi ha ragione?*

R. Ci siamo occupati del problema nell' ultima legge finanziaria. Abbiamo cercato di risolvere i problemi con alcuni emendamenti. Non siamo stati ascoltati. E' chiaro che , a maggior ragione, in un momento in cui è fortissima la concorrenza dei porti nord-africani e della Grecia non si possono mettere in ginocchio i nostri porti. Questo problema va risolto al più presto. E' inaccettabile il rischio di tornare alla conflittualità nelle banchine degli scorsi decenni.

A cura di Chiara Campanella

Croci (molte) e delizie (poche) di quel segno X

Cari amici de "La Voce", il voto, quando leggerete queste righe, potrebbe essere una cosa già archiviata. Oppure, ipotesi non peregrina, potremmo essere vicinissimi al grande appuntamento e tutti insieme immersi nello sbrodolamento degli ultimi giorni di bagarre politico-elettorale (con la consueta girandola delle promesse in stile "ricchi premi e cotillon").

Insomma, sappiate che quanto ci accingiamo a scrivere (con la forza persuasiva e un po' stregonesca dei numeri) ha un solo obiettivo: mettervi in crisi con la vostra coscienza. Farvi sentire in colpa per la "X" che la vostra lapis avrà vergato sulla scheda, nel caso si sia già votato quando ci leggerete; farvi dubitare su quale forza politica scegliere nel caso al voto non ci siate ancora andati. Cattivelli quanto basta?

Votati a tutto

Gli italiani chiamati al voto sono 51.026.177. Le sezioni elettorali pronte a raccogliere questa massa votante risultano essere 61.571.

I costi "vivi" delle elezioni

408 milioni di euro è il costo che il ministero dell'Interno stima per le elezioni politiche del 24 e 25 febbraio. La maggioranza dei costi saranno gestiti dai Comuni che poi saranno rimborsati dallo Stato (scrutatori, segretari e presidenti di seggio, nonché i dipendenti comunali che seguiranno le operazioni elettorali). Lo Stato invece provvederà direttamente al rifornimento del materiale per ogni seggio (manifesti, libretti di istruzioni e schede elettorali) e ai costi per il personale militare impiegato per motivi di sicurezza.

Nei telegiornali Monti premier batte tutti

Nel 2012 quanto a tempo di parola all'interno delle edizioni meridiana e serale del Tg1, Tg2, Tg3, Tg4, Studio Aperto, Tg5 e Tg La 7 Mario Monti batte tutti con 177'50". Al secondo posto (sic!) troviamo il meteorologo Giampiero Maracchi con 101'43". Sul terzo gradino del podio il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano con 93'6". Che popolo di m...eteoropatici.

Ripresa nel 2013? Col cannocchiale

Due terzi degli italiani si dichiarano pessimisti sulle possibilità di ripresa economica

del Paese nel 2013. La visione più cupa si registra tra le donne (72 per cento), i più anziani (73 per cento) e quanti dichiarano di non riuscire ad arrivare a fine mese (87 per cento).

La lobby degli editori

La crisi che attanaglia tutti i settori economici d'Italia ha messo in moto anche la lobby degli editori, che sembra aver avuto la meglio. Dall'anno scolastico 2014/2015 cadrà il blocco sulle adozioni dei testi scolastici, e gli insegnanti potranno tornare a cambiare il libri adottati senza più vincoli: in teoria anche ogni anno. Il giro d'affari dei libri di testo nel 2011 è stato di +0,2 per cento rispetto al 2010. Il mercato dei libri di testo è un quinto dell'intero mercato editoriale. Il costo medio dei libri di testo del primo anno delle scuole superiori è di 728 euro. Italiani, suavia, smette-tela di andare a scuola.

Arriva la coop cinese

C'è un nuovo marchio che sfida la grande distribuzione italiana. Il suo nome è Yi-Gou, viene dalla Cina, e sta mettendo in crisi il monopolio delle cooperative rosse. Dove? Nientemeno che a Ferrara. La differenza, facile a dirsi, la fa il prezzo. Quasi nessun prodotto supera i 30 euro e le aperture sono dalle 9 alle 20, tutti i giorni, inclusi sabato, domenica e festività. Personale rigorosamente cinese (ma figli di immigrati nati nel nostro Paese) e rigorosamente al di sotto dei 30 anni.

Cause civili

Un aumento di quasi il 500 per cento in 10 anni. Con gli ultimi ritocchi introdotti dalla legge di stabilità, per il 2013 il contributo unificato per le impugnazioni nel processo civile diventa ancora più caro. Se il giudice vi darà torto dovrete aprirlo bene il portafoglio. Con un nobile fine ovviamente: decongestionare le aule di tribunale. Che cosa avevate pensato?

Cresce il numero delle sale giochi

Sale giochi in forte ascesa nel 2012. Crescono gli utili d'esercizio (+169 per cento) e i punti di vendita (+59 per cento). Se tutti i settori dell'economia italiana soffrono, le attività legate al gioco non sentono la crisi e continuano a diffondersi velocemente. Come dire... c'è da scommetterci.

Italia 57esima nella libertà di stampa

Nuova classifica mondiale della libertà di stampa di Reporters sans Frontières, ma per l'Italia cambia poco: 57° posto rispetto al 61° di un anno fa. Il motivo: «Ancora non è stata depenalizzata la diffamazione, e le istituzioni strumentalizzano la legge bavaglio».

Geivù

Federalismo all'italiana e bene comune

L'amico **Valerio Favia** (Trasporto pubblico locale, Bari) ci invia un suo commento, a seguito della manifestazione (di cui abbiamo dato conto nel n. 12/12 de "La Voce") tenutasi a Roma presso il Teatro Brancaccio, organizzata dalla Fit, Fp e Cisl scuola centrata sulla situazione non facile che questi tre settori stanno vivendo a causa dei numerosi tagli che trasporti, pubblico impiego e scuola hanno subito negli ultimi anni.

Gli interventi di tre illustri relatori Giuliano Amato, Mauro Magatti e Luca Antonini, anche se tutti e tre con modi diversi, hanno messo in risalto la necessità di intraprendere la strada della ripresa, affrontando e superando quello che è un grande problema dell'Italia, ovvero un regionalismo che non si è mai sviluppato nella sua interezza. Quello che deriva da un sistema politico per certi versi mal funzionante ha come conseguenza più grave il peggioramento delle politiche di welfare, che danno una spinta sostanziale al raggiungimento di quel bene comune di cui tutta la collettività ha bisogno.

Questa situazione si è creata sia dalla necessità del governo di ridurre la spesa pubblica sia dall'attuazione del federalismo fiscale che ha decentrato la gestione di questi tre settori, passando l'amministrazione e la distribuzione delle risorse dal Governo centrale agli Enti locali (regioni, province, comuni). L'attuazione di questa sorta di Federalismo fiscale in realtà non ha prodotto i risultati sperati ovvero snellimento dell'iter burocratico per l'utilizzo delle risorse, maggior controllo della spesa pubblica ottimizzando la distribuzione delle risorse in relazione all'effettivo fabbisogno dei soggetti interessati. La realtà è stata un'altra poiché il sistema di rilevazione dei fabbisogni non è mai entrato in uso e la necessità degli enti locali di ridurre la spesa ha prodotto tagli sostanziali a quei settori di pubblica utilità che oltre a creare seri problemi per chi lavora nei servizi, produce un grande disagio per chi di quei servizi ne usufruisce ovvero tutta la collettività. La legge 42/2009 applica nel concreto l'art.119 della costituzione e rappresenta un passo in avanti importante per tutti quelli che credono e confidano nel federalismo fiscale. Questo progetto negli intenti potrebbe avere risultati molto validi nelle politiche locali, poiché

responsabilizza i singoli enti sulla gestione delle risorse e dovrebbe creare una sana concorrenza tra le varie realtà territoriali ma nei fatti non è stato così e non lo è ancora.

Quello a cui assistiamo non è il raggiungimento di equilibrio e uguaglianza in senso positivo tra le varie realtà territoriali, ma è una sorta di gara a chi spende meno e a chi taglia più risorse, ovviamente questi tagli non riguardano capitoli di spesa non rilevanti ma settori cruciali come sanità, trasporti e istruzione.

La causa di tutto ciò non è imputabile al solo contenuto della legge 42/2009 ma alla lentezza e alla disorganizzazione mostrata sia dai governi regionali nel fornire i dati sui costi dei fabbisogni standard sia da parte del governo centrale nel raccogliere e stimare accuratamente questi, ovviamente in tale situazione di stand-by le questioni importanti sono rimandate e parzialmente risolte da decreti ministeriali. Una pseudo-autonomia, quindi, che rimanda sempre allo Stato le decisioni di rilievo e che nello stesso tempo ha frenato la crescita delle regioni più ricche, e ha interrotto il già lento processo sviluppo di quelle meno "facoltose". I paletti fissati sulle spese e i bilanci hanno diffuso nei governi regionali una sorta di paura di spendere che è giusta se ci si riferisce alle spese inutili, ma che crea non pochi problemi se questa paura riguarda le attività cruciali del territorio. Le conseguenze più importanti e palpabili dai cittadini non interessano solo i capitoli di spesa, ma anche il carico fiscale cui sono sottoposti. Il bisogno di recuperare risorse da parti delle regioni si è tradotto in un aumento delle addizionali Irpef, dell'IVA, della RC auto e ovviamente delle addizionali comunali, insomma altre tegole sui lavoratori dipendenti; per quanto riguarda l'attività imprenditoriale, l'Irap potrà essere ridotta

solo su territori che hanno una buona capacità fiscale, penalizzando i territori, già privi di un'attività imprenditoriale di rilievo che diventeranno meno interessanti per le imprese. Il federalismo fiscale ha generato considerazioni di vario genere e nella maggior parte dei casi discordanti sia nel mondo politico, sia nell'opinione pubblica; per una parte della politica italiana, questo provvedimento è necessario a dare responsabilità ai governi territoriali nei confronti degli elettori e ad avvantaggiare le regioni più produttive, dando a queste la possibilità di utilizzare maggiormente rispetto a prima i propri introiti, senza dover pagar dazio a Roma. Tutto ciò, però, ha creato un forte malcontento sia in molti governi regionali, sia a prescindere dall'orientamento politico; il federalismo è stato visto come il colpo di grazia sia nelle parti sociali per le regioni più svantaggiate, che hanno riscontrato l'ennesima penalizzazione del lavoratore dipendente, che nella creazione di un gap economico e sociale, tale da frenare qualsiasi forma di rilancio per l'Italia intera.

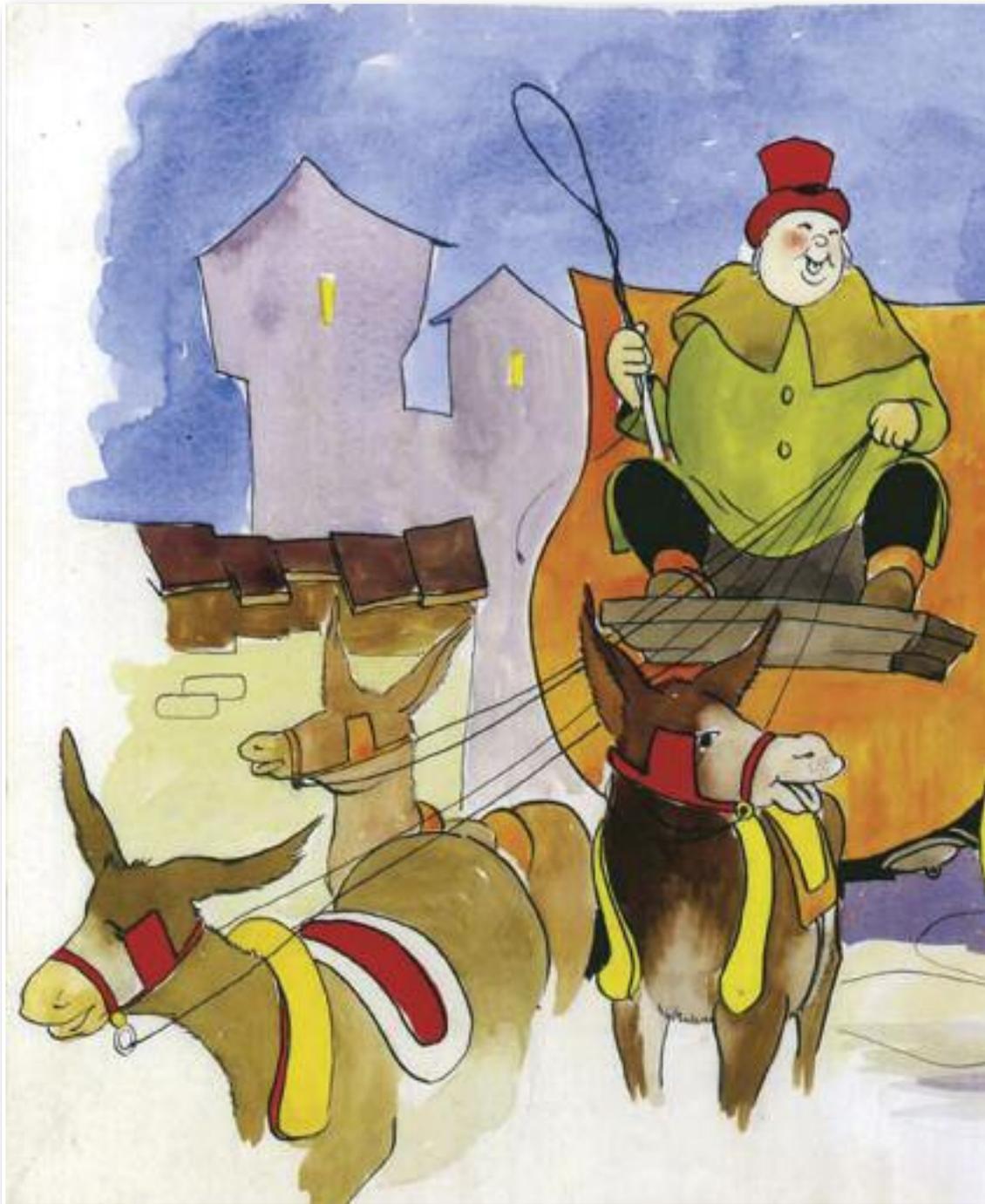
Il malcontento inizialmente ha riguardato la parte di Italia che va da Roma in giù, per ora; sta piano piano investendo anche le cosiddette regioni "virtuose" che hanno realizzato l'impossibilità di crescere con un sistema federale così composto. Anche a causa della crisi economica, le regioni virtuose hanno visto diminuire drasticamente i fondi destinati alla crescita e, quindi, anch'esse hanno dovuto attuare tagli non di piccola entità a servizi essenziali; nello stesso tempo, molte tra le regioni più svantaggiate non possono utilizzare nemmeno i Fondi Europei per lo sviluppo, in quanto i piani di rientro e i vari patti di stabilità riducono al lumicino i capitoli di spesa pubblica.

L'insostenibile pesantezza del "meraviglioso mondo nuovo"

Tra gli amici lettori che seguono queste pagine ce n'è qualcuno che ha voluto continuare il discorso del "soft power", che abbiamo toccato il mese scorso. Avevamo preso il termine in prestito dalle dottrine militari e delle relazioni internazionali, nelle quali sta a significare la capacità di pressione necessaria per raggiungere scopi di potenza, alludendo alla propria forza (delle armi, dell'economia, della cultura) senza esercitarla attivamente, o peggio, brutalmente. O almeno in questi termini e in tale logica è stato inteso il ragionamento, da alcuni cortesi amici che hanno contestato al vostro cronista un retrospensiero opportunistico e, in fondo, ipocrita. In sintesi, si è detto: Che differenza di qualità morale c'è tra chi mi prende direttamente a cazzotti e quello che mi ricatta, minacciando di prendermi a cazzotti? Si tratta di due aspetti, solo formalmente diversi, della stessa volontà di sopraffazione.

In fondo è stato sempre cinicamente osservato che il vero potere è quello che si esercita evitando di ricorrervi, limitandosi a incutere soggezione. E peraltro appena una forza viene posta in essere con un'azione repressiva o costrittiva, automaticamente si genera, in chi la subisce, un'opposizione reattiva che, paradossalmente, carica la forza dei deboli (o sottoposti o subalterni) aprendo una partita che spesso si chiude a danno dei prepotenti che hanno incautamente infranto l'equilibrio (della paura del peggio o della sopportazione). Bene, allora. Accantoniamo il concetto di "soft power" senza ribattere che le intenzioni del cronista erano, invece "oneste e pure". E che in realtà si voleva esaltare la forza morale della non-violenza,

emblematicamente rappresentata dal "genio femminile" in contrapposizione (anche qui grossolana) ad una tradizionale attitudine "muscolare", attribuita sommariamente (e non sempre giustamente) al genere maschile.



Il ritorno del sempre uguale?

In realtà, la domanda che la crisi del nostro tempo fa emergere è: se sia possibile che dal travaglio in cui versa il mondo attuale, con i suoi 7 miliardi di esseri umani, sia possibile uscire con un salto in avanti, oppure ci toccherà assistere ad un ennesimo ritorno del sempre uguale. L'esperienza storica infatti, non ci conforta.

Da situazioni di crisi e di squilibrio come quelle che stiamo vivendo, si è sempre usciti fuori con la guerra guerreggiata. Altro che soft-power, equilibrio delle minacce nucleari, guerre fredde,



guerre di nervi e rischi calcolati, come ne abbiamo visti nel secolo passato! Non a caso si osserva da parte di molti che è in atto una vera e propria guerra mondiale che (per fortuna?!) si sta combattendo con le armi virtuali della guerra finanziaria. E meno male che è una guerra virtuale! Come se fosse virtuale la concentrazione di ricchezza in mani sempre più avidi, rapaci, criminali, occulte e ... decrescenti per numero. Come se fossero virtuali i milioni e milioni di operai, impiegati, ceti medi attivi produttivi e professionali espulsi dai mercati del lavoro dell'ex Primo Mondo e ridotti alla disoccupazione. Come se fossero virtuali i bambini denutriti, i profughi, gli ammalati incurati, i senza-casa che si aggirano come fantasmi dolenti nelle metropoli occidentali od orientali, dell'emisfero nord o sud. Come se fosse virtuale l'inquinamento della terra e dei mari e la dilapidazione delle risorse idriche, energetiche, vegetali, alimentari (si produce cibo per 12 miliardi di persone e se ne butta via metà perché non è economicamente conveniente redistribuire gli avanzi agli affamati). Altro che "quod superest date pauperibus"!

Un chiodo per la speranza!

A quale chiodo dunque si può attaccare uno straccio di speranza, senza passare attraverso bagni di sangue rigeneratori (così pensavano e gridavano i giovani borghesi europei di un secolo fa, alla vigilia della Grande guerra)?

E in questa ricerca, cari amiche ed amici de "La Voce", che ci si proponeva di riflettere sulle possibilità che le nuove rivoluzioni tecnologiche comunque ci offrono, al di là (e nonostante) la logica di business che domina e determina lo sviluppo di alcune applicazioni, mentre restano al palo le ricerche scientifiche che non fanno immediatamente business.

Parlavamo in questo senso del decrescente sforzo fisico richiesto dalle prestazioni di lavoro. Altra e opposta cosa è il logorio psichico crescente nella prestazione lavorativa non solo nelle produzioni materiali ma forse, soprattutto, nei settori dei servizi. E qui ogni amico tranviere o assistente di volo, ogni autotrasportatore o marittimo imbarcato su una petroliera che attraversi mari infestati da pirati, può testimoniare la pesantezza di tale condizione. Ma è un fatto che, per muovere una porta-container o per scaricarla ai docks o per condurre un grande aereo passeggeri di ultima generazione, lo sforzo fisico è tendente a zero, mentre la tensione nervosa può schizzare a mille, per le più svariate eventualità, prevedibili o non prevedibili o sottovalutate.

Il potere dei pifferai dell'immagine

Stiamo dunque procedendo in un'epoca di dematerializzazioni generalizzate. Certo, del lavoro. Ma anche dei beni di cui pensiamo di dover godere o volere. Perfino dei sentimenti e delle emozioni, se ci pensate. Qualche sociologo prende spunto dalla nuova parola magica "cloud", la nuvola informatica che memorizzerà e metterà a disposizione di ognuno di noi tutto il sapere enciclopedico e tutte le biblioteche e archivi immaginabili. E viene a descriverci uno stato di progressiva evanescenza di tutta

la materia, non solo quella degli archivi della conoscenza, che diventa nebulosa, gassosa, astratta e rarefatta. Una specie di neo-realtà virtuale.

Ancora nel primo decennio, ormai trascorso, di questo secolo nuovo, un filosofo polacco poi divenuto una star del firmamento cultural-mediatico, Zygmunt Bauman, sfornava una serie di libri che cantavano il De profundis della "solidità" e l'avvento della società liquida: Modernità liquida, Amore liquido, Vita liquida, Tempi liquidi, Cultura liquida. Manco a dirlo in Italia i politicanti nel crepuscolo della Prima Repubblica, ci si buttarono a pesce. Basta con i partiti strutturati fisicamente e con le loro sezioni, coi comitati centrali, con le commissioni di controllo e i congressi e i probiviri e altre simili anticaglie. Viva i partiti liquidi, destrutturati, di plastica, prêt-à-porter, smontabili come i gazebo. Per conquistare il consenso ed il potere è sufficiente la tv, basta un leader carismatico. Insomma il Berlusconi in cattedra. E, a seguirlo, tutti gli altri improvvisati imbonitori e pifferai. Solo ultimamente qualcuno, con un minimo di senno, comincia a dire: Badate che se le organizzazioni politiche (e sociali e sindacali, aggiungiamo noi) si reggono solo attorno a un capo-popolo o capo-banda ed alla squadra cortigiana (o staff, per dirla in managerese) dei suoi consiglieri e guru, sondaggisti, truccatori, assistenti e portaborse, nessuno poi si lamenta per il venir meno del libero confronto dialettico interno agli organismi politici, che è quello in base al quale poi si formano le volontà collettive e si fanno le scelte condivise e si assume una responsabilità associata nel portarle avanti e si consolida una soggettualità che non dipende dai capricci, dalle avventure, dagli umori o dai vizi del Grande Capo o dal vento che soffia nella piazza (populismo).

Nelle mani dell'Omino di burro

Siamo dunque nell'epoca della leggerezza. Ma sta a noi fare in modo che leggerezza non coincida con futilità, vanità, inconsistenza, volatilità, inafferrabilità, apparenza, fantasmagoria, illusionismo, imbonimento. Non dobbiamo lasciare la leggerezza in mano all'Omino di burro. Ricordate amici, il personaggio mellifluido e sornione che conduce Pinocchio e Lucignolo nel Paese dei balocchi, dove la loro vacua credulità li trasformerà in somari alla cavezza del padrone? Ecco. Non dobbiamo scambiare la leggerezza della modernità ipertecnologica con facilità o delega o assenza di responsabilità: verso noi stessi, verso il prossimo, verso il mondo, verso le generazioni che ci seguono. In questa maniera si finisce sotto il dominio dell'Omino di burro.

No. Il vostro cronista non sta pensando al Cavaliere di Arcore. O almeno, non solo a lui. Sta pensando ai prestigiatori dell'alta finanza anonima, che moltiplicano miliardi di euro e di dollari coi loro derivati, che vendono poi non solo a pensionati e risparmiatori ingenui ma anche a Regioni e Province e Comuni (tutti rigorosamente con la maiuscola istituzionale) o ad imprese velleitarie o ambiziose o sull'orlo di fallimenti, che sperano di esorcizzare la bancarotta fraudolenta, affidandosi alla magia ... Pensa invece ai colpi di genio dei guru-formato-Brunetta, delle campagne eletto-

rali, che promettono: restituzione dei soldi dell'Imu, niente rigore tedesco (troppo pesante la Culona). Ripaghiamo il debito pubblico stampando lire svalutate, o meglio rinegoziandolo, usando collaudate ricette argentine. A quelli che: basta studi sudati, si può comprare una laurea in ingegneria a Tirana.

Niente discariche: mandiamo i rifiuti a quei fessi degli Olandesi ... Sì il trasporto è a spese nostre ma poi loro ci rivendono (sempre a spese nostre) i rifiuti trasformati in energia e così gli uffici e i prestigiosi palazzi "direzionali" del sindaco di Napoli e altri prestigiatori come lui, possono continuare a godere di climatizzatori d'estate e di buon tepore d'inverno ... Inutile continuare con litanie che ciascuno potrà arricchire a suo piacimento.

La nuova ricchezza immateriale

Usare la leggerezza positivamente (e provvidenzialmente, per chi crede nel finalismo della creazione e della vicenda dell'umanità) significa invece adoperarla per rimuovere l'intollerabile pesantezza dei problemi che ci gravano addosso e schiacciano non più soltanto paesi lontani e selvaggi, popoli schiavizzati (per il loro bene, perché gli stiamo portando o gli portavamo la Civiltà dell'Uomo bianco) che non sanno che farsene di petrolio o uranio o diamanti o tungsteno che giacciono inerti nelle viscere delle loro foreste o deserti. Le ricchezze del mondo ex-coloniale sono infatti problemi ingestibili per "noi ex-ricchi" e anzi, fonte di conseguenze soffocanti per tutta la Terra, ricchi e poveri compresi, bianchi e gialli e neri. La cappa di smog su Pechino soffoca anche noi. L'Amazzonia desertificata, l'Artico scongelato (oh che bellezza! Nuove impensabili rotte nordiche per i traffici universali) le steppe russe avvelenate ... stanno ormai dentro i nostri confini, al pari di quanto lo sono le discariche gestite da camorre, mafie e assessorati all'igiene-ambiente.

La nuova ricchezza immateriale della scienza, del sapere, della conoscenza, dell'intelligenza artificiale creata dalla storia della civilizzazione umana, deve finalmente andare a beneficio di un'unica umanità, concepita come organismo comunitario. E questo non per bontà. Non perché ci convertiamo improvvisamente all'ascolto di una Voce che duemila e passa anni fa invocava: Ut unum sint. Ma perché quell'invito era antiveggenza, proiezione scientifica di ciò che era già chiaramente leggibile da millenni e millenni. Leggibile magari solo per poeti cantori ciechi e altri inventori di leggerezze e immaterialità come la filosofia, la geometria, l'astronomia, il teatro, la storia (inventata da Erodoto e Tucidite), le religioni, i miti e le leggende, la musica, l'arte ... Tutta "robba che nun se magna", dicono a Roma con sapienza disincantata che però, ad orecchie attente, non riesce a celare, la dolorosa consapevolezza del bisogno di Nuovi Avventi che, insieme, amiche ed amici de "La Voce" dobbiamo generare.

*Affezionato Cronista
(c.candida@cisl.it)*

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

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



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

Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

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

Soc. Coop. **Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi**
della rete ferroviaria italiana

Tel. 06.85 57 832 – **Fax** 06.85 40 292 **E-mail:** segreteria@cncp.net
Via Salaria, 89 Roma (00198)



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

www.inat.it



POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

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

FAMILIARE

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

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESSE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

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



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

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 "Modalità di applicazione", si rimanda alle condizioni di assicurazione che regolano ogni singola polizza.

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

N. 2 - Febbraio 2013