

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

# La VOCE dei Trasporti

3

Marzo 2013

LXIII anno dalla fondazione

Un augurio di Vita Nuova  
per il mondo intero



**FIT-CISL**

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

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

# Il Cud è solo on line

Da quest'anno l'Inps renderà disponibile il Cud soltanto in modalità telematica, per abbattere tempi e costi di consegna. Saranno quindi i cittadini a doverne richiedere l'invio in formato cartaceo.

Per quanto riguarda la versione elettronica, il certificato può essere visualizzato e stampato dall'utente attraverso il sito istituzionale dell'Istituto di previdenza, previa identificazione tramite Pin.

Ai cittadini in possesso di un indirizzo di posta elettronica certificata Cec-Pac, noto all'Inps, il modello viene anche recapitato alla corrispondente casella Pec.

E' possibile ottenere il Cud anche attraverso i seguenti canali alternativi:

- sportelli veloci, presso tutte le agenzie dell'Inps, comprese quelle dell'ex Inpdap e dell'ex Enpals, dedicati - durante il primo trimestre dell'anno - al rilascio del modello cartaceo (indipendentemente dalla gestione previdenziale);
- postazioni informatiche self service, istituite in tutte le strutture territoriali dell'Inps, presso le quali gli utenti in possesso del Pin possono stampare il certificato;
- posta elettronica - I cittadini in possesso di un indirizzo di posta elettronica certificata, noto all'Inps, possono richiedere di ricevere il Cud sulla propria casella Pec;
- centri di assistenza fiscale - Il cittadino può avvalersi di un Caf, previo rilascio del mandato, conferito unitamente ad una copia del proprio documento d'identità;
- uffici postali appartenenti alla rete "sportello amico" - Per tale servizio, Poste italiane prevede il pagamento di una somma a carico del pensionato pari a 2,70 € più Iva
- sportello mobile per utenti ultraottantacinquenni e pensionati residenti all'estero - Attraverso tale sportello, gli utenti ultraottantacinquenni titolari di indennità di accompagnamento, speciale o di comunicazione, nonché i pensionati residenti all'estero, che dichiarino l'impossibilità di avvalersi dei canali fisici e telematici messi a disposizione dell'Inps, possono richiedere telefonicamente l'invio della certificazione al proprio domicilio;
- spedizione Cud a domicilio - Il cittadino ha la facoltà di richiedere la trasmissione del Cud in forma cartacea nei casi di dichiarata impossibilità di accedere, sia direttamente che per delega, alla certificazione;
- rilascio a persona non titolare - Il Cud può essere rilasciato anche a persona diversa dal titolare, che dovrà esibire il proprio documento identificativo, la delega e la fotocopia del documento di riconoscimento dell'interessato.
- numero verde - Per venire incontro alle esigenze di quanti non sono in possesso delle competenze e delle risorse necessarie all'utilizzo del canale telematico, è stato attivato, per le chiamate da rete fissa, il numero verde 800.43.43.20 (in aggiunta al tradizionale numero

verde 803.164), dedicato alla richiesta di spedizione del Cud al proprio domicilio. Per le chiamate da telefonici cellulari è invece disponibile il numero 06.164.164, a pagamento in base al proprio piano tariffario. Il servizio è attivo 24 ore su 24 in modalità completamente automatica ed è supportato dagli operatori del contact center dal lunedì al venerdì dalle ore 8 alle 20 ed il sabato dalle 8 alle 14;

- posta elettronica ordinaria - Gli utenti dell'Inps in possesso di un indirizzo di posta elettronica ordinaria possono trasmettere la richiesta del proprio Cud all'indirizzo di posta elettronica richiesta-CUD@postacert.inps.gov.it, allegando copia dell'istanza digitalizzata e debitamente firmata e copia digitalizzata fronte/retro di un documento di riconoscimento valido. Il Cud sarà quindi trasmesso all'indirizzo di posta elettronica indicato dal richiedente;
- professionisti fiscali - Previo conferimento di specifico mandato, ci si potrà rivolgere ai professionisti abilitati all'assistenza fiscale che abbiano stipulato con l'Inps la convenzione per la trasmissione dei modelli Red, in corso di validità.

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

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

**N. 3 - Marzo 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](mailto: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 13/03/2013

Finito di stampare nel mese di marzo 2013

Tiratura: 28.000 copie



# Sommario

## Editoriale

**2** ...Se anche la Chiesa affronta la transizione...

## Sindacato & Strategie

**6** Verso la Federazione Cisl dei lavoratori delle reti

## Vertenze & Attualità

**10** Relazioni industriali nel Gruppo Fsi. E' possibile confrontarsi senza scioperare?

**12** Trenitalia opaca e sfuggente

**14** Rete ferroviaria. Quando di burocrazia si soffoca

**16** Tpl. Pur nella instabilità di governo la trattativa prosegue

**17** Tpl e crisi della mobilità

**18** Autostrade per l'Italia. 800 milioni di utili, ma niente contratto di lavoro

**19** Sea Handling. 2200 lavoratori vittime di un concorso di irresponsabilità

## Sindacato & Territori

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

## Sindacato & Socialità

**26** Contributi sanitari deducibili dal reddito. Come funziona

**27** Pensioni. Come fronteggiare le interpretazioni peggiorative di Inps

## Sindacato & Mondo

**28** Ratificare subito la convenzione Mlc 2006 per rinnovare il contratto dei marittimi

**30** Itf e Fit. Liberate i sindacalisti marocchini condannati

## Generi & Generazioni

**31** 8 marzo Fit. Un concreto abbraccio per "Telefono rosa"

**32** Lavorare e crescere figli. Misure a sostegno della genitorialità

## Opinioni & Colloqui

**34** Intervista al Sottosegretario Improta. Trasporti. Le conseguenze che il governo lascia "a chi verrà"

**37** Passato e futuro delle relazioni industriali  
Un saggio-provocazione di Pietro Merli Brandini

## Esperienze & Vicende

**39** Italferr: una storia virtuosa di lavoro italiano all'estero.  
Intervista all'Ing. A. Fortuna

## Parole & Numeri

**42** I dati e i perché del boom grillesco

## Ieri & Domani

**43** ... Ma il cielo è attorno a noi

# ...Se anche la Chiesa affronta la transizione...

*Politica, società e sindacato, in viaggio verso nuove terre incognite*

Sempre più frequentemente, in questi ultimi tempi, capita di soffermarsi a pensare che il periodo storico che stiamo vivendo sia certamente una fase di forte trasformazione, in cui le cose certe di ieri non saranno più come prima.

Mai si sarebbe potuto immaginare, per esempio, che avremmo visto un Papa dimettersi.

E' un evento dalla portata storica incommensurabile, che non va banalizzato né sottovalutato, perché anch'esso è destinato ad essere l'inizio di una profonda trasformazione, della Chiesa e nella Chiesa.

Volutamente non ci uniamo al coro dei "dietrologisti" che ipotizzano le più svariate ipotesi e complotti ad ispirare il gesto di grande coraggio che ha fatto Sua Santità Benedetto XVI, ormai Papa emerito.

Semplicemente osserviamo e viviamo con grande emozione un fatto epocale e ci prepariamo ad accogliere la conclusione del Conclave con trepidazione e interesse.

L'elezione del prossimo Papa ci dirà se questi sarà destinato ad incidere sulla storia o meno. Le cose della Chiesa non sono indifferenti a quelle del mondo, come ha dimostrato ampiamente Giovanni Paolo II.

Il periodo storico di transizione lo stiamo vivendo anche come Europa e, soprattutto, come Italia. Un'Italia sempre alle prese col suo endemico elevato tasso di corruzione e malaffare che inquina la cosa pubblica. La grande ondata di mani pulite del 1992 a volte impallidisce rispetto agli accadimenti di quella che è stata, comunque, la fine della seconda repubblica. Anche se tutti questi magistrati che sono diventati politici fanno pensare un po'.

L'esito del voto è stato, per molti versi, sorprendente, c'è da chiedersi ora se ci sarà governabilità.

Tutto il fiume di chiacchiere che è scorso durante la prima campagna elettorale invernale della Repubblica Italiana è passato sotto i ponti. Macinerà?



## **Non se ne esce parlando d'altro**

Una campagna elettorale piena di niente. Se ne sono sentite di tutti i colori, ma di cose serie poche. Anzi, quelli che hanno detto cose serie sono stati puniti dalle urne.

Di certo sappiamo di non aver sentito parlare molto di trasporti e non abbiamo avvertito concretezza nei ragionamenti. Ideologie, sfascismo, parole d'ordine, slogan, metafore ma di ragionamenti compiuti su come fare le cose dette poco o nulla.

Eravamo preoccupati come italiani prima. Ora siamo tutti col fiato sospeso per vedere come si può nascere un governo. Che poi sia stabile sarebbe meglio.

Quale sia il principale problema dell'Italia a noi sembra chiaro: troppo peso fiscale sul lavoro e sui cittadini con ritenuta alla fonte.

Quello principale s'intende, ma è già di per se enorme, ed è tutto non in un generico e populista "abbasso i costi della politica", ma in una sana e concreta presa di coscienza che occorre modificare la struttura pubblica. Lo abbiamo già detto e lo ribadiamo: 1000 parlamentari, 21 regioni, 110 province, 8000 comuni senza con-

tare le comunità montane sono una formidabile macchina dell'impedimento a fare qualsiasi cosa perché ognuna ha voce in capitolo sulle stesse medesime cose. E costa 110 miliardi. La campagna elettorale dell'Imu ha fatto un mare di chiacchiere su meno di quattro miliardi.

Crediamo che queste cose agli italiani non gliel'abbia detto nessuno. Solo la Cisl sta provando a farlo ma non ci sono orecchie che vogliono ascoltare. Quando lo facciamo noi al tavolo del trasporto pubblico locale ci viene detto che abbiamo ragione ma che "ci vogliono tre anni" perché è una riforma costituzionale.

E allora? A maggior ragione bisognerebbe far iniziare da subito una riforma come questa che non è, si badi bene, la banale soppressione delle Province e nemmeno il ritorno al centralismo. Semplicemente non si può pensare di continuare a far mungere risorse pubbliche a quella che è ormai una forza distruttrice del bene pubblico. E non

il contrario.

### La nostra stagione congressuale

Non è casuale che il programma del decimo Congresso nazionale della Fit Cisl preveda due tavole rotonde inerenti il rapporto tra Stato centrale ed enti locali con l'abnorme produzione di pronunciamenti della Corte Costituzionale circa i perenni conflitti di competenza tra di loro.

Due tavole rotonde che ci vedranno focalizzare:

- il rapporto tra Titolo V della Costituzione, modificato anni orsono, e la situazione attuale dei servizi pubblici locali. In primis trasporto pubblico e servizi ambientali;
- la relazione tra la programmazione della Unione Europea sulle Reti infrastrutturali Ten-T. Quattro di esse attraversano l'Italia, e la programmazione, progettazione e realizzazione delle

opere, che si possono interconnettere alla reti Ten-T, da parte degli enti locali.

Sarà un congresso che, come si legge sulle "tracce per il dibattito congressuale" oltre che nello slogan sul manifesto, ha tre parole d'ordine: lavoro, giovani, futuro. Una riflessione per incardinare il suo dibattito nell'approfondimento dell'azione locale che deve pensare in modo almeno europeo se non globale.

Per questo apriremo il Congresso con la relazione introduttiva per poi passare la parola ai nostri ospiti, il primo dei quali sarà il Segretario Generale designato del Sindacato mondiale dei lavoratori del trasporto, la International Transport's workers Federation, la I.t.f., mister Steven Cotton.

Non è casuale questa scelta. E' nota la nostra convinzione sul potenziamento delle attività internazionali della Fit Cisl. Meno



*Il più affettuoso e filiale saluto delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti, Fit-Cisl, a Sua Santità Benedetto XVI. Ed un Grazie! Particolarmente per la Sua Enciclica "Caritas in Veritate" che ha esaltato il ruolo delle organizzazioni sindacali come fattori essenziali per la costruzione del Buon Avvenire del Mondo.*

noto ai più è che la Fit Cisl ha rilanciato queste attività da poco dando vita ad un progetto specifico denominato appunto "Fit Cisl International" che concentra le attività internazionali di tutte le specificità contrattuali della Federazione sotto una regia unica, quella del Segretario Generale. Basato sull'asse portante dei marittimi internazionali e nazionali e con tutte le attività ed i rapporti che intercorrono tra Fit ed Etf/Itf, "Fit Cisl International" è il progetto che serve a focalizzare al meglio le attività che oggi sono disperse in troppe frammentazioni.

Crediamo molto a questa nuova organizzazione di una delle attività fondamentali che dobbiamo svolgere sempre meglio, perché discutere con un Ministero o con una Regione/Comune. E' importante ma essere presenti e incisivi a livello comunitario lo è anche di più, appunto perché quello che succede in Italia è stato deciso a Bruxelles due/tre anni prima.

Una delle principali funzioni che il sindacato uscito dalle macerie del dopoguerra mise in campo fu quella della formazione.

I sindacalisti per difendere al meglio le ragioni dei lavoratori dovevano essere istruiti e preparati al confronto con i Governi e le Aziende rappresentati spesso dalla borghesia. La conoscenza aiuta l'emancipazione.

Da tempo c'è una nuova frontiera che noi italiani del sindacato dei trasporti ancora non valutiamo per la sua giusta importanza ed è quella delle attività internazionali soprattutto a livello europeo.

Quindi in successione avremo dopo, la relazione la Itf, con anche una rappresentanza di sindacalisti di altri paesi, e dopo il saluto dei colleghi di Filt Cgil e Uiltrasporti, colleghi di Flaei e Fistel Cisl.

### **La nuova Federazione dei lavoratori delle reti**

Una nuova Federazione delle reti è l'obiettivo ambizioso che ci siamo prefissi insieme alla Cisl per noi insieme a Flaei e

Fistel.

Ovviamente quando gli obiettivi sono così ambiziosi spesso il cammino è arduo e complesso. E questo non è da meno. Ma lo abbiamo iniziato con il giusto passo della gradualità e iniziando dalle cose più semplici quali le materie orizzontali.

I tre gruppi di lavoro che sono stati formati da sei persone per ogni Federazione, hanno lavorato da qualche settimana dopo il 13 settembre 2012, giorno della firma del Patto Federativo sottoscritto a Reggio Calabria dai tre Segretari Generali.

Hanno fatto un lavoro interessante. Lo hanno fatto sulle materie loro assegnate

che sono in sintesi quelle della formazione e della informazione, quelle contrattuali e quelle delle politiche sociali e della sicurezza.

Dette così sembrano banalità ma è esattamente il contrario. I gruppi hanno fatto un buon lavoro perché un'analisi dell'esistente ed una valutazione delle cose che possono essere fatte insieme come proposta operativa non è banale. La complessità di Federazioni così articolate, che hanno delle omogeneità ma anche delle forti differenze tra loro, è stata affrontata in modo brillante partendo non dai punti di forza ma da quelli di debolezza. Mettendoli in risalto in modo da poterli "aggredire" nella



maniera migliore.

Così come sono stati messi in maggiore evidenza tutti quegli aspetti che, nonostante gli scetticismi, sono alla base di una matrice comune di provenienza: grandi aziende di servizio monopoliste e pubbliche.

Oggi è tutto diverso e di monopoli non ne esistono più. Anzi ci sono casi come quello delle aziende cosiddette "multiutility" dove ci si accorge di essere diventati contrattualisti della stessa materia ma ancora frazionati come rappresentanza categoriale.

I nostri colleghi saranno presenti a Chia il

7 maggio prossimo e noi saremo presenti ai loro Congressi nazionali che seguiranno nelle settimane successive, ma i nostri Congressi delibereranno impegni e scadenze per il prosieguo di un percorso che si è avviato e che ha sicuramente nella nostra esperienza il know how capace di comporre insieme l'azione di guida politica unica mantenendo operative e vive tutte le rappresentanze contrattuali che, per loro natura, hanno proprie peculiarità e differenze.

### **Bilanci e speranze**

Siamo un Sindacato sano. Siamo un Sindacato che fa le cose come si deve, anche in termini di bilancio e di amministrazione. La Segreteria nazionale chiude infatti un bilancio consuntivo del 2012 seppur con le difficoltà che si sono riscontrate con la contrazione di introiti dovuta alle chiusure di aziende e al mancato pagamento di molte altre in difficoltà con un saldo positivo.

Vuol dire che l'amministrazione col criterio del buon padre di famiglia funziona e da noi è così.

Abbiamo anche dato una grossa mano alle Fit regionali in difficoltà, abbiamo finanziato la formazione regionale, che nel bilancio preventivo per il 2013 è stata ulteriormente potenziata e abbiamo aiutato i progetti di proselitismo.

Non abbiamo, nel limite del possibile, lesinato nulla a nessuno in virtù della situazione di forte difficoltà che vive l'economia e quindi stringe anche noi. Non si deve sguarnire il territorio e non devono soffrire le rappresentanze aziendali. Se

perdiamo di vista questo rischiamo il declino quindi la struttura nazionale può fare qualche risparmio o intaccare qualche riserva per prediligere l'azione periferica che sarà monitorata, ovviamente, in modo puntuale.

### **Non c'è spazio per alcuna disinvoltura.**

Nella riunione del Comitato Esecutivo del 28 febbraio, che è stata l'ultima di questo quadriennio congressuale che si è svolta nell'intervallo tra i congressi territoriali, ormai terminati abbiamo guardato avanti ai congressi regionali che sono iniziati nella prima settimana di marzo partendo da quelli della Fit Sicilia e della Fit Friuli Venezia Giulia.

Una stagione congressuale che si svolge dopo anni di crisi che non è ancora finita, anzi. Gli effetti di quella crisi finanziaria, ai quali i più non credevano, ora si sono trasformati in effetti concreti sulla economia reale e sulla vita quotidiana della gente.

Cosa significhi questo per un'Organizzazione che fa della difesa del lavoro e dei lavoratori è intuibile. Ancora di più prende corpo agli occhi di chi non è cieco quanto sia importante affrontare le vertenze e le contrattazioni con un obiettivo primario: mantenere l'occupazione.

Tenere in piedi le aziende per poter avere le retribuzioni. Oggi sempre di più le aziende medie e piccole non riescono a pagare i dipendenti. Le banche non erogano credito e liquidità.

Servirebbe un Governo, forte e autorevole e con una idea chiara come coordinata principale: cambiare le cose concretamente.

Poi in questo Paese basterebbe un ingrediente semplice ma essenziale in modo diffuso: più onestà.

Noi lo speriamo.



*Frank Andiver*

# Verso la Federazione Cisl dei lavoratori delle reti

Formazione e informazione sindacale; - sicurezza e ambiente di lavoro, politiche previdenziali, assistenziali e sociali; - evoluzione contrattuale, bilateralismo, partecipazione; - contrattazione aziendale; - pratiche di lavoro comune. Sono questi gli ambiti su cui si è avviata la prima tessitura della tela con cui le Federa-

zioni Cisl dei trasporti, delle comunicazioni e degli elettrici, Fit, Fistel e Flaei, si propongono di mettere in comune le loro energie di saperi e di organizzazione.

Qui di seguito, alcuni spunti tratti dal documento stilato dai tre gruppi di lavoro appositamente incaricati da Fit, Fistel e Flaei.

Come è noto ai lettori de "La Voce", il 13 settembre 2012, a Villa San Giovanni, in Calabria, i Segretari generali di Fit – Fistel e Flaei hanno sottoscritto il Patto federativo che, coerentemente al documento del Comitato esecutivo confederale del 18 luglio 2012, avvia il processo costitutivo di un nuovo soggetto sindacale che svilupperà la sua azione nell'ambito dei "Servizi a Rete" italiani, partendo dalla realizzazione di sinergie possibili, mettendo in comunione il vasto patrimonio di esperienze, competenze e valori posseduti dalle tre Federazioni.

A tal proposito, lo stesso "Patto" prevedeva la costituzione di tre diversi gruppi di lavoro che, hanno avviato le loro attività nella riunione di avvio tenuta il 22 ottobre 2012, presso il Centro studi Fit di Roma, alla presenza dei segretari generali. Ed ecco, in sintesi, le prime risultanze di tale impegno.

## Formazione e Informazione

Le proposte formulate dal Gruppo di Lavoro 1 si riferiscono sia all'ambito formativo e sia a quello informativo, anche se quest'ultimo ambito, per la peculiarità che le sono proprie, potrà divenire canale e occasione di diffusione delle iniziative non solo nel campo formativo, ma anche delle iniziative che potranno essere proposte e realizzate dagli altri due gruppi di lavoro.

Partendo dalle esperienze che caratterizzano le tre federazioni si è provveduto ad individuare due percorsi che sono indipendenti tra loro.

## Convegno formativo

Questo momento, benché previsto in formula convegnistica, vuole avere due obiettivi: quello di attivare un momento di iniziativa comune tra le Federazioni e quindi dare visibilità all'iniziativa politica intrapresa, e quella di suscitare dei comuni punti di partenza, ovvero quello storico valoriale. Tale momento convegnistico-formativo potrebbe essere organizzato a Roma nei giorni successivi alla Pasqua, e potrebbe avere il titolo: "La storia ed il futuro del sindacato nella Cisl fonte di trasmissione di valori – Il sindacato delle reti".

Attraverso la Fondazione Pastore e con il supporto di testimonianze di qualche ex dirigente delle tre federazioni si potrebbe attivare un confronto sulle radici storiche delle federazioni, passando successivamente al futuro dell'azione sindacale, che potrebbe vedere nell'unificazione delle tre federazioni un'intuizione politica che rafforza la rappresentatività e la rappresentanza del sindacato.

Nella prospettiva di aiutare la conoscenza e attivare processi di collaborazione, si propone di attivare un percorso formativo per 18 corsisti (6 per ogni Federazione).

L'età dei corsisti non dovrà essere superiore ai 40 anni e dovrà vedere il coinvolgimento di soggetti che ricoprono già un ruolo attivo o di responsabilità all'interno dell'organizzazione (delegati a tempo pieno o responsabili dei diversi livelli).

Quanto alle proposte informative, si ipotizza dunque di aprire una finestra infor-

mativa sui siti internet delle tre rispettive Federazioni, dove rendere disponibili le notizie relative ad iniziative comuni e quelle di rilievo contrattuale o politico delle singole federazioni, inoltre potrebbe essere pubblicata una Newsletter comune. Inoltre, nella finestra informativa, potrebbero essere posti a disposizione i resoconti dei lavori di gruppo, istituiti con il Patto Federativo dello scorso settembre.

Una seconda proposta informativa ipotizza dunque di creare una Newsletter, con cadenza quindicinale, dove raccogliere le iniziative e le situazioni contrattuali di rilievo delle tre Federazioni.

La Newsletter potrebbe essere spedita via mail ai segretari nazionali, agli operatori nazionali e ai segretari regionali delle tre federazioni.

Inoltre, come detto, per la peculiarità del settore informativo, questo potrebbe essere posto al servizio anche degli altri gruppi di lavoro per la pubblicazione e la divulgazione delle iniziative da loro poste in essere.

## Sicurezza e ambiente di lavoro. Politiche previdenziali assistenziali e sociali

Le condizioni trasversali, relative alla Sicurezza sul lavoro, la Previdenza, l'Assistenza ed il Tempo libero sono stati i temi che il gruppo di lavoro 2 ha provveduto ad analizzare cercando di approfondire i contesti relativi alle tre federazioni Fistel, Fit, Flaei.

L'Analisi ed il censimento delle iniziative in

atto presso le tre federazioni hanno disegnato un quadro di riferimento per una proposta concreta di lavoro, sintetizzata nei seguenti suggerimenti.

Organizzazione di un seminario-convegno che raccolga la partecipazione di una rappresentanza omogenea delle tre federazioni, individuata tra le figure di responsabili già interessati al tema della sicurezza. Si ritiene inoltre necessario l'intervento di una o più figure di specialisti (proponiamo di utilizzare i riferimenti di formazione del Centro studi nazionale di Firenze, già attrezzati per il tema) che riescano a fare sintesi delle varie esperienze e a suscitare ulteriori momenti di approfondimento e crescita del sentimento generale verso la sicurezza. Il seminario potrebbe essere organizzato nella seconda quindicina di giugno o in quella di settembre 2013 a Roma, definendo all'interno di una giornata di lavori, il percorso degli interventi e delle relazioni finalizzati ad una successiva proposta che componga quanto sarà utile alla comune conoscenza.

L'argomento merita una speciale considerazione, il momento di crisi della nostra economia non può ridurre l'attenzione verso la sicurezza e per questo è necessario che nel mondo del lavoro si consolidi un approccio sempre più integrato ad altri temi Sindacali (la qualità e l'organizzazione del lavoro) rendendo disponibile una rete di esperienze comuni. Si potrebbe così meglio interpretare l'esigenza di definire e raccogliere un elenco di buone prassi, da consolidare come bagaglio generale di conoscenza e di accrescimento della cultura di applicazione di regole e di mantenimento di una corretta presenza dei Rappresentanti dei Lavoratori nei contesti di riferimento.

Quanto alle politiche previdenziali assistenziali e sociali, il censimento degli enti preposti ed attivati dalle tre federazioni ha messo in luce una composizione particolarmente articolata che necessita di ulteriori approfondimenti. Si propone dunque la creazione di tre gruppi di studio, formati da tre figure per ogni federazione, che

possano affrontare un approfondimento riuscendo a scambiare le esperienze nei diversi organismi e creando i presupposti per una crescita della conoscenza. E si immagina di poter realizzare una aggregazione che tenda ad ottimizzare le modalità di gestione e porre le condizioni per veri e propri scambi di funzioni e responsabilità. In questo senso sarebbe interessante arrivare a cogliere quanto di meglio si è riusciti a costruire creando le condizioni perché lo si possa replicare.

### **Evoluzione contrattuale. Bilateralità. Partecipazione**

Il principale obiettivo assunto dal gruppo di lavoro intercategoriale, in materia di normative contrattuali e della loro evoluzione, è quello di pervenire, a valle di un complesso lavoro di analisi e comparazione dei diversi sistemi, sia dal punto di vista storico che contemporaneo, all'individuazione di direttrici comuni da adottare nei rispettivi ambiti negoziali, finalizzate alla realizzazione degli obiettivi strategici che stanno alla base della linea politica della Cisl e delle federazioni di categoria.

Fino agli anni 80/90, in Italia i settori dell'energia (elettrica), trasporti e viabilità, telecomunicazioni, ma anche comunicazione televisiva sono stati sviluppati e gestiti in regime di monopolio attraverso soggetti strumentali controllati direttamente o indirettamente dallo Stato o da istituzioni Locali: es. Enel, Ferrovie dello Stato, Tirrenia, Anas, Alitalia, Sip, Azienda di Stato per i servizi telefonici (Asst), Rai, ....

Fino alla stagione delle liberalizzazioni/privatizzazioni, in ognuno di questi Enti/Società, la contrattualistica si è pertanto sviluppata attraverso contratti collettivi nazionali aziendali che regolavano "in toto" e dettagliatamente il rapporto di lavoro. Si trattava di contratti, costruiti nel tempo grazie a relazioni industriali e sindacali di "alto profilo", particolarmente strutturati e attagliati in modo puntuale ai rispettivi ambiti merceologici e professionali, caratterizzati da uno spiccato orien-

tamento al servizio pubblico universale e operanti in un regime di sostanziale e formale stabilità occupazionale.

Gli ambiti contrattuali Fit, Fistel e Flaei, pur caratterizzati da ovvie differenze merceologiche, presentano evidenti punti di contatto in quei comparti che per decenni sono stati organizzati come servizi pubblici in regime di monopolio, ed è a questi comuni fattori storici che vanno fatti risalire i comuni fattori organizzativi e quindi contrattuali. A questi si affiancano però altri comparti (carta, stampa, editoria, tv private ecc...), soprattutto presenti nella Fistel, che sono stati storicamente strutturati come settori privati operanti in un sistema di libera concorrenza e di mercato.

Pur frutto di una evoluzione autonoma, i suddetti contratti collettivi aziendali, negoziati e sottoscritti dalle Federazioni di categoria al tempo operanti, facevano registrare importanti similitudini sui principali argomenti contrattuali – di seguito elencati - delle quali, a tutt'oggi, si trova traccia e conferma negli attuali contratti collettivi sia di settore/comparto che aziendali: - relazioni sindacali strutturate, centralizzate sul piano decisionale e decentrate sul piano attuativo; - ruolo del sindacato attivo e preventivo nella determinazione delle politiche industriali e della gestione del rapporto di lavoro; - organismi di "Partecipazione ante litteram", che prevedevano un ruolo definito del Sindacato; - autoregolamentazione del Diritto di Sciopero fino al 1990 e successivo assoggettamento alla legge 146/90; - dettagliata regolamentazione del rapporto di lavoro in tutti i suoi aspetti e forme; - particolare attenzione alla Sicurezza sul lavoro; - regimi di orari di lavoro, anche articolati in turni e reperibilità, funzionali all'erogazione del servizio pubblico e dal rapporto con l'Utenza; - retribuzioni superiori alla media nazionale; - alte remunerazioni indennitarie per maggiori spese/oneri derivati da cause di servizio o da specificità professionali; - sistemi di classificazione professionale complessi, dedicati e conseguenti da modelli organiz-

zativi strutturati, caratterizzati da forme di controllo sindacale ex ante ed ex post sui percorsi di carriera del lavoratore; - welfare assistenziale.

Successivamente alle liberalizzazioni/privatizzazioni, nei diversi settori la contrattualistica si è evoluta in conseguenza sviluppandosi su due livelli contrattuali: settore/filiera e aziendale, ereditando – anche se con diversi livelli di rendimento – le culture negoziali di provenienza. E ciò, unitamente alla permanenza di fattori comuni (servizi a rete, pubblica utilità, azionariato pubblico, ecc.) ha consentito di mantenere in molti contratti un livello di qualità normativa e di tutela superiore al manifatturiero italiano.

### **La Contrattazione di Settore/Filiera**

Al netto del settore elettrico, apparentemente omogeneo, regolato da un unico contratto di settore, trasporti, comunicazione, editoria, stampa presentano una pluralità di Contratti di Filiera che, ancorché appartenenti a diverse “famiglie contrattuali”, presentano tra loro importanti differenze quanti-qualitative.

L’analisi comparativa dei principali impianti contrattuali risulta particolarmente complessa e, soprattutto, non esauribile in tempi brevi necessitando, pertanto, un suo differimento ad uno specifico gruppo di lavoro tecnico che potrebbe essere insediato successivamente alla stagione congressuale. Ad ogni buon conto, sono già state individuati dal Gruppo di lavoro Fit, Fistel, Flaei, i principali ambiti di comparazione, di seguito elencati, entro i quali l’analisi dovrà sviluppare i necessari approfondimenti, partendo dalle prime “Schede di sintesi” predisposte dal Gruppo stesso (settore autostrade, settore grafici, settore elettrico): - relazioni industriali; - mercato del lavoro; - orario; - welfare; - salario; - classificazione e alte professionalità.

### **La Contrattazione Aziendale**

Grazie all’esperienza maturata nel periodo storico di sopra accennato, in tutti i settori

coperti da Fit – Fistel – Flaei, la contrattazione aziendale si è sempre mantenuta viva anche nelle fasi successive alla definizione dei nuovi contratti di settore/filiera. Peraltro, nel decennio 2000 – 2010, anche grazie all’impulso dato dagli Accordi interconfederali e dalla linea politica confederale della Cisl, la Contrattazione di secondo livello ha fatto registrare un notevole sviluppo sia a livello aziendale che territoriale, andando via via ad assumere sempre maggiore importanza nei tanti processi di trasformazione/riconversione/riorganizzazione che hanno interessato le diverse imprese, nella determinazione del salario reale attraverso accordi sui premi di risultato, nella gestione dell’organizzazione del lavoro.

Il grande numero di accordi e contratti aziendali esistenti ha indotto, così come per la contrattazione aziendale, a differire in tempi successivi l’analisi comparativa che, salvo le differenze del caso, si dovrà sviluppare secondo lo schema adottato per la contrattazione di settore/filiera.

### **Partecipazione e Bilateralità**

L’esperienza maturata nei diversi settori fa registrare, anche su questo versante, importanti convergenze sia in termini di impostazione che di realizzazione. Sulla partecipazione, infatti, pur non essendo presenti forme “strutturate” di codeterminazione o di partecipazione azionaria, in seno alle più grandi imprese si sono affermate, negli anni e grazie all’eredità sindacale ante liberalizzazioni/privatizzazioni, forme di relazioni industriali particolarmente strutturate e improntate al confronto/consultazione/informazione preventivi rispetto alla principali decisioni strategiche dell’Impresa in materia di investimenti, sviluppo, presenza sul territorio, riorganizzazioni/ristrutturazioni.

In molti contratti settoriali e aziendali, sono previsti specifici organismi (osservatori, commissioni, sedi strategiche) nei quali vengono analizzati e discussi temi quali: risultati economici conseguiti; andamento del mercato; evoluzione della nor-

mativa regolatoria; strategie industriali e conseguenti piani di investimento; andamento occupazionale e programmi di riorganizzazione che incidono sulle condizioni di lavoro; questioni ambientali e bilancio ambientale; questioni di genere; gestione ed applicazione della legge n. 146/1990; politiche e piani sulle risorse umane in materia di formazione/addestramento/sicurezza; mercato del lavoro.

Da questa base di partenza, in tutti i rinnovi contrattuali, sono state presentate istanze sindacali di avanzamento che, peraltro, hanno consentito la sottoscrizione di diversi protocolli di responsabilità sociale ma che si prefiggono di cogliere le auspiccate innovazioni legislative che, anche in Italia, così come in altri Paesi europei, consentono la realizzazione di modalità partecipative che prevedano un ruolo più attivo dei rappresentanti dei lavoratori.

Nel settore elettrico, inoltre, è stata costituita Adige, una Associazione dei lavoratori azionisti dell’Enel che si prefigge l’obiettivo di portare la voce del lavoro in seno all’assemblea degli azionisti oltre quello della partecipazione nelle strategie aziendali.

Sono stati costituiti di recente, numerosi enti bilaterali di derivazione contrattuale quali Autostrade, Autonoleggio, Autoscuole, Mercati e Logistica, Porti, Agenzie Marittime e Igiene Ambientale; all’interno degli organismi bilaterali sono impegnati diversi dirigenti sindacali che stanno quotidianamente sperimentando diversi filoni d’intervento di welfare contrattuale e assistenziale.

La Bilateralità si sviluppa principalmente su tre diverse direttrici anche se, come per la partecipazione, occorre rilanciare una nuova stagione di sviluppo e crescita di questa modalità relazionale non negoziale: enti e fondi per la gestione di previdenza complementare e assistenza sanitaria integrativa; commissioni bilaterali su sicurezza, formazione, pari opportunità; fondi per la gestione solidaristica delle problematiche occupazionali.

Il notevole numero dei contratti di settore/filiera e aziendali, comporta, come già accennato, una notevole mole di lavoro per una loro sistematizzazione/comparazione funzionale per costruire un patrimonio di conoscenza ed esperienza, particolarmente utile sia nella quotidianità che nella definizione di politiche contrattuali comuni, sia per contribuire alla auspicata futura razionalizzazione/ricomposizione del sistema contrattuale italiano frammentato in oltre 300 contratti collettivi.

In tal senso il Gruppo di lavoro Fit Fistel e Flaei ha ritenuto opportuno prevedere, a valle della prossima stagione congressuale, anche per sostanziare il Patto federativo, quanto segue:

- la costituzione di una commissione contrattazione stabile a livello di segreterie nazionali, al quale affidare il monitoraggio e lo studio dell'evoluzione della materia, con particolare riferimento alla normativa di legge ed agli accordi interconfederali, al fine di adottare linee e obiettivi comuni sul piano negoziale;
- la costituzione di alcuni Gruppi di lavoro, allargati alla partecipazione di Quadri del territorio, coordinati dalla Commissione contrattuale: -Contratti e Accordi – per sviluppare il lavoro di analisi e comparazione e predisporre un “archivio unico contrattuale”; - Orario e organizzazione del lavoro – per monitorare l'evoluzione organizzativa con particolare riferimento a ritmi di lavoro, orari di fatto, ecc.; - Classificazione e Professionalità – per recepire e catalogare il “mondo professionale” dei diversi settori/comparti.

In tutti e tre gli ambiti descritti, sono state riscontrate importanti convergenze sia di tipo politico che organizzativo, ma anche culturale ed esperienziale, ovviamente analizzate alla luce delle “diversità ontologiche” che contraddistinguono gli ambiti sindacali e merceologici delle tre Federazioni.

Le ragioni di questi “punti di contatto”, oltre che nella comune appartenenza confederale, risiedono in una comune storia evolutiva che, sostanzialmente, si colloca sul seguente asse meta-temporale:

Stato/Monopolio/Utenza/Socialità Liberalizzazione/Privatizzazione/Capitalizzazione Mercato/Competitività/Clientela.

### **Prospettive di lavoro comune**

Riprendendo le considerazioni comuni emerse nelle tre relazioni, emerge che il lavoro svolto dai tre gruppi di Lavoro si può considerare, a buon diritto, come la primissima fase di un percorso complesso e laborioso, ma oltremodo utile e necessario. Le tre federazioni che costituiranno il nuovo soggetto, per renderlo efficace e adeguato alla nuova missione dovranno compiere sforzi notevoli per costruire una “koinè” comune (intendendo per tale un comune linguaggio politico, organizzativo e comunicativo), partendo da una piattaforma di esperienze sviluppate autonomamente nei decenni passati. Ma, al di là degli ambiti più squisitamente sindacali e operativi trattati, parallelamente andrà sviluppata un'ulteriore e, forse, più importante rilettura: quella delle singole “storie” sindacali, esplorate ripercorrendo gli eventi politici più rilevanti ed il susseguirsi dei diversi gruppi dirigenti.

In sintesi, da questi gruppi di lavoro, dovranno nascere “entità” organizzative snelle che possano operare stabilmente a supporto del percorso convergente di Fit-Fistel-Flaei, favorendolo attraverso la valorizzazione dei singoli patrimoni storico-esperienziali in una logica di costruzione di una nuova esperienza comune. Gli ambiti della contrattazione, del welfare, della sicurezza, della formazione e della comunicazione, presi singolarmente, non sono da soli, né insieme, rappresentativi ed esplicativi di tre identità profondamente radicate nelle donne e negli uomini che “fanno” le tre federazioni.

Prima ancora, bisognerà scoprire le rispet-

tive radici per sapere e capire Chi siamo stati, Chi siamo e, soprattutto, Chi saremo.

La stagione congressuale 2013- ormai in corso - concludono infine i tre coordinatori dei gruppi di lavoro, gli amici Laura Ferrarese, Angelo Acquafresca e Mario Arca - ha consentito di avviare il dibattito su quella che, fino ad oggi, è stata la decisione maturata – in modo libero ed autonomo – da tre diverse dirigenze.

Ogni iscritto potrà e dovrà esprimersi rispetto ad essa per, si spera, confermarla e rafforzarla, dando così un ulteriore e indispensabile impulso alla costruzione del “Nuovo Sindacato Cisl” dei lavoratori dei servizi a rete.

Ma è anche necessario che tutti i lavoratori dei settori interessati siano a conoscenza dell'apertura di un “cantiere” che interessa anzitutto loro e che influenzerà (positivamente) anche il loro futuro in termini di maggior efficienza di tutela nel lavoro, sul lavoro e per il lavoro.

I congressi saranno, pertanto, una straordinaria opportunità che dovrà esser colta al meglio per raccontare l'avvio di un “cammino” al quale altri potranno aggiungersi lungo la strada. E in tal senso, concludono gli estensori del rapporto, la documentazione comunemente elaborata si prefigge come primo obiettivo di essere strumento nelle mani dei dirigenti sindacali per illustrare al meglio e far conoscere questo importante processo di costruzione avviato dal patto federativo sottoscritto il 13 settembre 2012.

Un Patto ed un conseguente cammino che saranno non finalizzati solamente a raggiungere una nuova dimensione organizzativa, ma a realizzare una nuova e più attuale dimensione sindacale, necessaria ad intercettare la modernità e il futuro, in settori strategici dai quali dipende la qualità della vita sociale e individuale degli Italiani, in una logica di crescita sociale, culturale ma anche di protagonismo delle lavoratrici e dei lavoratori dei servizi a rete.

## Relazioni industriali nel gruppo Fsi

# Ma è possibile confrontarsi senza obbligarci a scioperare?

Il lungo e faticoso percorso di confronto con Trenitalia, iniziato nello scorso mese di ottobre, non solo non ha prodotto i risultati auspicati, ma ha portato, ad appena sette mesi dalla sottoscrizione del Contratto, alla proclamazione dello sciopero nei confronti della Società per tutte le problematiche aperte nei vari settori, dalla Manutenzione dei Rotabili alla Divisione Cargo, dal sistema di gestione dei turni del Personale Mobile ai settori della Vendita e dell'Assistenza.

Nel merito delle questioni ci siamo già ampiamente soffermati sulle pagine del nostro giornale, ma è evidente che da tutta la vicenda emerge un modello di gestione delle relazioni industriali che non tiene in nessun conto del Contratto sottoscritto di recente né degli accordi che sono intervenuti con il Sindacato.

Della vicenda abbiamo informato la Commissione di Garanzia a cui abbiamo chiesto un'audizione per spiegare le ragioni della protesta (che ha avuto un differimento, proprio a causa di due indicazioni immediate su segnalazione della stessa Commissione). Ciò al fine di chiarire che alla base dello sciopero vi è semplicemente la responsabilità dell'azienda, che viola scientemente le regole liberamente sottoscritte sette mesi fa con il Sindacato dopo quattro anni di lunghe trattative per rinnovare il Ccnl.

Questo stato di cose è preoccupante e la dice lunga sull'affidabilità del gruppo dirigente di Trenitalia che, nonostante la nostra dichiarazione di sciopero, continua imperterrito nella sua lunga serie di iniziative che non trovano alcun riscontro nelle regole che concordemente ci siamo dati.

Nella Divisione Cargo continuano i distacchi presso Rfi senza il rispetto dell'articolato contrattuale che disciplina in maniera chiara le modalità da seguire nel caso di riallocazione del personale. Il nuovo piano di attività non è 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 dove le imprese concorrenti potenziano il servizio.

Nella Manutenzione dei Rotabili non vi sono segnali concreti di inversione di tendenza rispetto all'internalizzazione di attività in occasione della scadenza dei contratti di appalto e, anzi, proseguono le gare per l'affidamento all'esterno di attività manutentiva.

Il Sindacato ha sottoscritto un Ccnl con un incremento della capacità produttiva dei lavoratori per favorire lo sviluppo del Gruppo Fs e sbloccare, dopo diversi anni, il turn over, dotando l'Azienda nei diversi settori strategici delle necessarie nuove risorse per far fronte alle sfide del mercato. Le risposte che arrivano dal confronto aziendale vanno esattamente nella direzione opposta con la riduzione del reticolo produttivo a favore di esternalizzazioni di attività anche "core", abbassando i livelli occupazionali e chiudendo impianti "a caso" come sta avvenendo nella Divisione Cargo.

Anche nei settori della Vendita e dell'Assistenza non vi è alcuna attenzione per le questioni poste dal Sindacato e riferite soprattutto alle postazioni dei desk informativi che, in alcune realtà, non possono essere gestite alle condizioni attuali in

quanto non tengono conto della situazione logistica e ambientale, specie nell'attuale periodo invernale. Va, altresì, segnalata la preoccupante tendenza in questi settori ad aumentare in misura sproporzionata gli staff dei dirigenti a scapito della diminuzione di personale nel front line con la chiusura di sportelli e di postazioni di assistenza.

### Turni del personale mobile: chi fa e chi disfa

Per quanto riguarda i turni del Personale Mobile, la situazione non si è modificata a seguito dell'accordo nazionale del 19 dicembre 2012: anzi, sembra che all'interno dell'azienda qualcuno "giochi" a distruggere il lavoro che viene fatto ai tavoli di confronto con il Sindacato, vanificando tutti gli sforzi che vengono fatti per definire regole condivise sull'utilizzazione del personale di macchina e del personale di bordo.

Da questo punto di vista è innegabile che con il nuovo contratto sia aumentato il livello di produttività del lavoro per il personale mobile, soprattutto per dare la possibilità a Trenitalia di poter competere nel mercato ferroviario visto anche l'ingresso di nuove imprese ferroviarie non solo nel segmento merci ma anche in quello dell'alta velocità. La stessa articolazione della normativa di lavoro per il personale mobile in più sezioni risponde proprio alla logica di avere regole diverse

in base all'ambito di riferimento, per cui abbiamo definito una normativa di lavoro diversa in ognuna delle sezioni: alta velocità, trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza, trasporto regionale e trasporto merci. Con questo tipo di impostazione, il personale mobile ha aumentato i livelli di produttività in tutti gli aspetti della prestazione lavorativa: dall'orario settimanale ai limiti di condotta, dalle ore di riposo settimanale alle ore di riposo giornaliero. Le "garanzie" richieste a tal proposito sono state quelle di avere una procedura di turnificazione disciplinata in maniera chiara in modo da poter verificare e concordare i turni a livello territoriale e, soprattutto, per l'organizzazione della propria vita privata, di dare la visibilità ai lavoratori dei turni e dei riposi settimanali a tre mesi. Non solo. Per evitare gli spostamenti di produzione verso gli impianti grandi con la penalizzazione degli impianti periferici e la conseguente mobilità del personale, abbiamo previsto anche delle flessibilità, da concordare in sede di definizione dei turni, prevedendo la possibilità di avere prestazioni della durata di 10 ore di lavoro per una sola volta tra due riposi settimanali.

Nonostante il Contratto abbia previsto tale aumento di produttività, l'azienda si ostina a violare le procedure previste e ciò determina una situazione di disagio e malessere tra il personale che ha portato ad una conflittualità generalizzata sia a livello territoriale che, con la proclamazione dello sciopero, a livello nazionale.

Vengono sistematicamente spostati i riposi del mese successivo, per cui i lavoratori non riescono ad avere certezze rispetto alla gestione del proprio tempo libero e

si negano giornate di ferie richieste con il dovuto anticipo. In pratica tutti gli aspetti positivi con cui era stato presentato al Sindacato il nuovo sistema di gestione, vale a dire le risposte ai "desiderata" dei lavoratori, si sono rivelati del tutto inconcludenti e le continue modifiche ai turni non fanno che peggiorare la situazione.

Permangono pesanti squilibri nella collocazione territoriale della produzione, con gli impianti più grandi che sono sovraccarichi mentre gli impianti periferici vedono la presenza di numerosi lavoratori senza turno assegnato. Ciò porta ad azioni gestionali che generano malcontento in quanto si costringono i lavoratori senza turno alle ferie d'ufficio, mentre negli impianti limitrofi ai loro colleghi, come detto in precedenza, sono negate le ferie e sono chiamati continuamente a prestazioni straordinarie e trasferte in totale spregio dell'equanimità.

In alcune realtà si è arrivati anche a soppressioni di treni per carenza di personale e ciò va in assoluta controtendenza con l'obiettivo che ci siamo dati con il nuovo Contratto che è quello di rilanciare il trasporto ferroviario e non certamente di penalizzarlo per le assurde problematiche

legate alla gestione dei turni.

La stessa circostanza, che abbiamo già riferito sul nostro giornale, che il sistema di gestione dei turni, nel trasporto regionale, produca risultati spesso contraddittori perché a fronte di un aumento delle ore di lavoro, vi è una diminuzione delle ore di condotta / scorta, deve portare Trenitalia a fare un'attenta valutazione sul funzionamento del meccanismo.

Abbiamo ribadito che, con la sottoscrizione del nuovo Contratto, abbiamo accettato un aumento della produttività per favorire lo sviluppo del trasporto ferroviario e ciò non può essere vanificato dalle "furbizie" di voler recuperare a tutti i costi producendo poi nei fatti l'effetto opposto.

In definitiva, considerate le grosse difficoltà incontrate con il sistema di gestione in vigore oramai da due anni (!) e **per rimuovere il generalizzato e diffuso malcontento tra i lavoratori, i Responsabili di Trenitalia diano indicazione ai turnisti di continuare ad utilizzare il sistema solo per gli allacciamenti dei servizi (pairing), ma per la turnificazione (rostering) e per il rispetto dei riposi che tornino al precedente e consolidato sistema di gestione!**



# Trenitalia opaca e sfuggente

*La vicenda Manutenzione Rotabili disorienta 9mila ferrovieri*

La mancanza di risposte e le contraddizioni da parte aziendale emerse durante il lungo confronto che oramai ci vede impegnati da mesi con la Trenitalia per la soluzione di una molteplicità di problematiche presenti in tutte le sue diverse articolazioni, hanno determinato le condizioni per la proclamazione di una prima azione di protesta prevista, inizialmente, per il giorno 8 marzo e poi differita a seguito dell'intervento della Commissione di garanzia.



Il quadro reale della mole e della specificità delle attività manutentive affidate da Trenitalia ad altri operatori o direttamente alle aziende costruttrici dei treni lo si può acquisire invece con più facilità dagli atti di un recente convegno in cui sono stati rappresentati i dati che riportiamo di seguito.

Dalla documentazione nella parte definita come "Esperienze avviate in regime di Service di manutenzione" risulta che la Divisione passeggeri nazionale/internazionale mantiene al di fuori dei propri

impianti gli Etr 500 ( per le attività di 1° livello e VIS 2° livello), Etr 600/610 (1° e 2° livello), Locomotive E.402 (1° livello), Carrozze servizi base (1° e 2° livello); la Divisione passeggeri regionale ha contrattualizzato la manutenzione del Minuetto (1° livello), Carrozze Vivalto – Carrozze Doppio Piano e Piano Ribassato (1° e 2° livello). La Divisione Cargo ha affidato le attività di 1° livello delle Locomotive e per i carri oltre al 1° livello anche lo smontaggio/montaggio delle componenti al 2° livello.

Nella vertenza la Manutenzione Rotabili rappresenta uno dei punti più importanti vista la gravità della situazione raggiunta e per quella che in prospettiva si prefigura per questo settore che il sindacato sostiene essere strategico e fondamentale del processo di produzione del prodotto treno.

E' stato impossibile poter affrontare una discussione di merito dell'attività per una incomprensibile volontà aziendale di non voler svelare totalmente le azioni di esternalizzazioni di lavorazioni messe già in atto e, soprattutto, le reali intenzioni che intende perseguire per il futuro per farle rientrare in coerenza gli impegni sottoscritti con le Segreterie sindacali nazionali in fase di rinnovo contrattuale.

La Direzione tecnica ha attivato il service per "interventi vari su organi di sicurezza" e per il revamping dei rotabili.

Con difficoltà siamo riusciti ad ottenere dei dati della produzione dai numerosi e diversi interlocutori aziendali che si sono avvicendati nella trattativa ma sempre con riscontri diversi da quanto ci veniva rappresentato e da quello che quotidianamente è rilevabile nelle officine.

Trovano quindi conferma le nostre valutazioni a seguito della verifica di tutti i dati fornitici che, contrariamente a quanto più volte affermato anche dall'Ad, l'esigenza manutentiva complessiva per circa il 40% continuerà ad essere effettuata all'esterno raggiungendo la punta massima di oltre il 52% in ambito Divisione Passeggeri NI. Dal punto di vista razionale ci sembra del tutto naturale che durante il periodo di validità della garanzia la manutenzione dei nuovi treni sia svolta dalle imprese costruttrici,

Trovano quindi conferma le nostre valutazioni a seguito della verifica di tutti i dati fornitici che, contrariamente a quanto più volte affermato anche dall'Ad, l'esigenza manutentiva complessiva per circa il 40% continuerà ad essere effettuata all'esterno raggiungendo la punta massima di oltre il 52% in ambito Divisione Passeggeri NI. Dal punto di vista razionale ci sembra del tutto naturale che durante il periodo di validità della garanzia la manutenzione dei nuovi treni sia svolta dalle imprese costruttrici,

Trovano quindi conferma le nostre valutazioni a seguito della verifica di tutti i dati fornitici che, contrariamente a quanto più volte affermato anche dall'Ad, l'esigenza manutentiva complessiva per circa il 40% continuerà ad essere effettuata all'esterno raggiungendo la punta massima di oltre il 52% in ambito Divisione Passeggeri NI. Dal punto di vista razionale ci sembra del tutto naturale che durante il periodo di validità della garanzia la manutenzione dei nuovi treni sia svolta dalle imprese costruttrici,

oltre ad essere utile per consentire ai ferrovieri di acquisire le competenze necessarie, attraverso l'affiancamento con gli operatori esterni, per poter in seguito essere in grado di provvedere ad effettuare autonomamente le lavorazioni.

Quello che non comprendiamo, invece, sono le ragioni, le convenienze per cui vengono affidate ad altri soggetti le lavorazioni del vecchio parco mezzi o di quello non più in garanzia lasciando spesso i nostri addetti inoperosi o poco produttivi. Un esempio eclatante è rappresentato dalla decisione unilaterale assunta nel corso del 2012 dalla Divisione Passeggeri Regionale, senza darne tra l'altro alcuna informativa alle Organizzazioni Sindacali, di esternalizzare tutta la manutenzione di primo livello dei circa 200 treni "Minuetto" alla Società Alstom. Si è verificato che all'improvviso gli impianti sono stati invasi da altri operai di quell'impresa, nella maggioranza nuovi assunti, i quali hanno sostituito i nostri manutentori rimasti, quindi, relegati a ruolo di assistenti o lasciati addirittura inattivi preconstituendo, in alcuni casi, le condizioni per la chiusura delle officine coinvolte.

Non comprendiamo perché si preferisca far revisionare motori, sale ed altri parti dei rotabili presso aziende esterne, dove si registrano tempi di riconsegna lunghissimi con inevitabili ripercussioni sui servizi essendo necessario procedere alla soppressione

di numerosi treni, invece di usare al meglio le attrezzature e gli impianti, che inspiegabilmente risultano essere sottoutilizzati, per aumentare la disponibilità dei veicoli per l'esercizio ed eliminare quella serie di inconvenienti di cui sono tristemente piene le cronache dei media.

Non lo comprendono soprattutto i circa 9.000 ferrovieri impegnati nella Manutenzione Rotabili disorientati dal vedersi sottrarre sempre più il lavoro e non riscontrandone i benefici per l'azienda, sia in termini di riduzione dei costi che di efficacia, considerato gli importi con cui vengono aggiudicate le gare di appalto, che continuano incessantemente ad essere bandite, e visto che sempre più sono chiamati ad intervenire per risistemare o completare le operazioni compiute da altri soggetti.

L'esigenza, pertanto, di invertire la tendenza alle esternalizzazioni di Trenitalia per evitare di disperdere un enorme patrimonio di professionalità eliminando posti di lavoro ricoperti oggi dai ferrovieri e l'obiettivo del rilancio delle attività di manutenzione all'interno delle nostre officine utilizzando la maggiore capacità produttiva determinatasi con il nuovo Ccnl e l'apporto di nuove immissioni di personale necessarie per coprire il turnover, costituiscono le motivazioni per cui sarà giusto scioperare.



## Rete Ferroviaria Italiana

# Quando di burocrazia si soffoca

La Fit Cisl ha nel proprio dna i valori della salvaguardia del lavoro e della tutela occupazionale e propugna da sempre l'attenzione alla bilateralità ed alla contrattazione decentrata. Questa premessa è doverosa per delineare i punti di forte disaccordo con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e nello specifico caso con la Società Rfi.

Rete Ferroviaria Italiana ha come mission, anzi, con un pizzico di amor di patria, come missione *l'assolvimento al ruolo di Gestore dell'Infrastruttura e di conseguenza quello di assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie nonché di garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete.*

Altrettanto doverosamente è opportuno segnalare il cattivo stato delle relazioni industriali che da tempo caratterizza il Gruppo Fsi e questa Società, come ben evidenziato nel seminario, organizzato da questo Sindacato, nell'ottobre 2010 a Chianciano Terme. Chianciano Terme. Una qualità delle R.I. che non vede al momento margini di miglioramento in quanto, da tempo, si assiste ad un "feroce" accentramento del potere decisionale. Dimostrazione di ciò sono anche le frequenti telefonate tra Dirigenza territoriale e Dirigenza nazionale durante le riunioni, che di fatto riduce al minimo i margini di autonomia del dirigente e di conseguenza del territorio. Come Fit Cisl siamo di tutt'altro avviso, corroborati da altri esempi di stampo europeo ed internazionale ed i fatti ci stanno dando ragione. Serve un urgente inversione di tendenza utile a dare nuova linfa ad un sistema sempre più ingessato ed incapace di cogliere le opportunità. Ma non disperiamo chissà che l'aria post elettorale non ci porti l'impulso necessario.

In ragione di ciò e riallacciandosi all'ultimo incontro ufficiale dell'ottobre 2012, abbiamo ritenuto opportuno costituire dei Gruppi Tecnici di Lavoro. Nella fattispecie uno riferito al mondo Circolazione ed uno al mondo Manutenzione Infrastruttura.

Il Gruppo Tecnico di Lavoro (GdL) Circolazione si è riunito in data 12 febbraio presso il Centro studi nazionale Fit Cisl. Un incontro da cui sono emerse alcune peculiarità che sottolineiamo nuovamente e che riguardano l'aspetto professionale, quello della sicurezza e quello logistico. Sul primo tema vi è forte la preoccupazione, in mancanza di una azione forte e strutturata come può essere la costituzione della Scuola professionale, di disperdere progressivamente il patrimonio professionale acquisito e che è sempre stato un vanto di tale settore. Per quanto attiene alla sicurezza, il voler accentrare nei posti di comando tutta una serie di funzioni e di persone senza che vi sia stata in precedenza una corretta ed opportuna valutazione degli ambienti, sta determinando un aumento esponenziale dello stress lavoro-correlato che viene sottovalutato dalla Società e che rischia di marcare indelebilmente il complessivo equilibrio psico-fisico del personale che vi opera e quindi chiediamo con forza ed urgenza i necessari correttivi che partano da una minuziosa valutazione dello stress coinvolgendo obbligatoriamente, come predispone il Dlgs 81/08, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).

### Aspetti logistici. Una tragicommedia

Sugli aspetti logistici, ci viene da ridere per non piangere, in quanto in tante realtà è presente del patrimonio immobiliare di Rfi che sta deteriorandosi e che nonostante ciò viene negata alcuna possibilità di un suo utilizzo, in particolare a chi è stato costretto a trasferirsi anche a centinaia di chilometri per poter operare a seguito di una selvaggia e squilibrata politica di accentramento di funzioni. Siccome è bene non farsi mancare nulla, con l'introduzione della nuova procedura sui ticket, il personale si trova a doversi trovare un alloggio sul libero mercato oppure a divenire un novello "nomade ferroviario" e per giunta anticipando di tasca propria i soldi per il vitto con l'aggravante delle trattenute anticipate nel ruolo paga. Proprio un grande capolavoro, che non trova eguali e che la Società non riesce minimamente a risolvere, nonostante i ripetuti solleciti da parte delle Organizzazioni Sindacali Nazionali e Territoriali. Ci vedremo costretti, probabilmente, ad interessare il custode dei diritti civili e cioè il Presidente della Repubblica.

Il 19 febbraio scorso, sempre presso il Centro studi nazionale Fit Cisl, si è riunito il GdL Manutenzione Infrastruttura. Da questa occasione di lavori sono emerse una pluralità di segnalazioni che cercheremo di sintetizzare brevemente e cioè la carenza di personale, la sicurezza e le questioni burocratico-logistiche-operative.

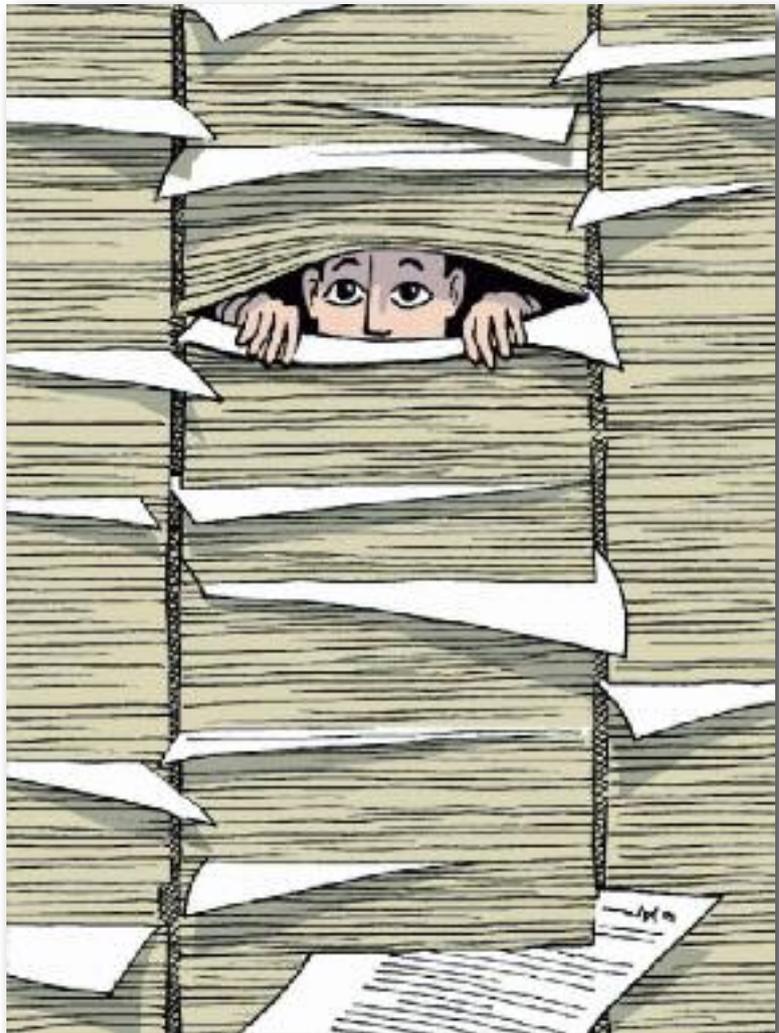
Sulla carenza di personale sono state dette e scritte una moltitudine di parole, ripetute in tutti i contesti come sono stati lanciati diversi segnali delle criticità a cui il sistema sta andando incontro, in primis quello della sicurezza derivante anche da una prevedibile riduzione del programma di manutenzione ordinaria delle linee ferroviarie. Ovviamente la scarsità di personale ha riflessi sulla formazione ed a cui, sul fattore qualità e programmazione la costituzione della Scuola professionale darebbe una positiva risposta, ma anche sul poter finalmente reinternalizzare attività di manutenzione pregiata che attualmente incidono in maniera significativa sul bilancio di Rfi. Questa operazione di internalizzazione avrebbe anche il pregio di arricchire professionalmente gli addetti, dando nuovi positivi impulsi. Ma risulta evidente che la concretizzazione di ciò passa per una cospicua assunzione di personale con le caratteristiche adeguate. Sulla sicurezza, a parte le segnalazioni plurime riportate anche in ambito nazionale, il grado societario di sensibilità è usando un gergo borsistico, ribassista, dato che neanche l'incontro sull'Osservatorio nazionale sulla sicurezza è stato possibile effettuare. Tematiche burocratico-logistiche-operative, vi rientrano in maniera pesante la questione dei ticket, della procedura dei badge, su cui è bene stendere un velo pietoso, sui mezzi, sia su gomma che su rotaia, che risentono di una mancata programmazione di acquisto ed ora il parco mezzi è obsoleto, volendo essere benevoli e che vede il personale utilizzare macchine con oltre 200.000 km, spesso guaste e che anche le officine si rifiutano di riparare, per non parlare poi dei mezzi d'opera. Infine come ciliegina sulla torta vi è l'ultima disposizione che impone al personale di consuntivare le prestazioni, così, ad esempio, un lavoratore dopo il termine di un intervento in reperibilità, deve introdurre nel sistema informatico i dati relativi all'intervento effettuato e questo dopo aver provveduto alla consuntivazione della normale attività quotidiana, tenendo conto che gli estremi dell'intervento sono stati già inseriti dal Coordinatore infra-

strutture. Questo è un esempio ma è estendibile a tutte le realtà lavorative ivi compreso il cosiddetto "mondo uffici". In sostanza io consuntivo una attività che il superiore mi comanda e quindi già tracciata, ma quanti report, quanti controlli, quanto tempo dedicato e sottratto alla normale attività, noi ci sentiamo di suggerirne un altro a cura della Dtp, un controllo non si nega a nessuno.

Con questo quadro disarmante e l'attuale contesto politico-governativo non aiuta certamente, tenendo conto anche del finanziamento del Contratto di programma, ma doverosamente a livello societario vanno azzerate completamente alcune situazioni che stanno soffocando l'operatività della Società e che possono ipotecare il rispetto della missione propria del Gestore Infrastruttura come detto sopra.

Questa burocrazia imperante, questo clima da "cortina di ferro" che riproduce solamente inutili procedure che determinano un aumento del personale dedicato a ciò e una conseguente diminuzione di quello operativo connesso ad operazioni "travaso" come quelle che riguardano il personale di Cargo e di altre Società, rischiano avere riflessi pesanti e precludere tutte le molteplici e necessarie occasioni di rilancio di Rfi, con la "fame" di trasporto collettivo che si è determinata a seguito della crisi economica imperante e dall'aumento spropositato dei carburanti.

Come Fit Cisl abbiamo fatto delle proposte e doverosamente e con determinazione stiamo perseguendo l'obiettivo di una netta inversione di tendenza che permetta di costruire le condizioni che coniughino sviluppo e futuro.



## Contratto Tpl/Mobilità

# Pur nella instabilità di governo la trattativa prosegue



Nonostante il "regime di prorogatio" in cui si trova il Governo in questa difficile fase istituzionale che il Paese attraversa, proseguono in sede ministeriale le trattative per il rinnovo del contratto Tpl-Mobilità. E l'ultima riunione di cui possiamo dare conto, si è svolta il 1° marzo scorso.

Come di consueto, ha aperto la riunione il Vice Ministro Michel Martone, che ha ripercorso le fasi del lavoro svolto fino ad oggi a partire dal verbale di incontro firmato il 7 dicembre scorso in cui sono stati individuati gli argomenti su cui si sarebbe svolta la trattativa.

Definita la questione delle regole e delle risorse, attraverso l'approvazione del Dpcm, che sarà pubblicato a breve in Gazzetta Ufficiale, viene dato il via libera all'assegnazione in favore delle regioni di 4,9 miliardi - il 60% dei finanziamenti - individuati grazie al lavoro svolto dal Ministero dei trasporti che ha permesso di certificare la portata economica del settore al-

dilà dei costi storici.

Rimane l'interrogativo del fondo perequativo a completa disposizione delle regioni. Le Associazioni datoriali, riconoscendo all'azione del Ministero del Lavoro il merito di aver creato le condizioni per far ripartire il lavoro di collaborazione tra le parti, hanno lamentato proprio la mancanza di disponibilità e di incertezza sulla destinazione di tale fondo.

Inoltre, sembra che alcune regioni stiano tagliando i fondi dei rinnovi contrattuali del 2004, 2005 e 2006. Il problema economico relativo al fabbisogno reale non è risolto e rimane strettamente legato alle sorti del rinnovo del Ccnl. E' indispensabile colmare l'evidente gap economico su cui è necessario intervenire per evitare il tracollo del settore.

Le Organizzazioni sindacali hanno condiviso l'impostazione della parte datoriale, affermando la stretta inscindibilità tra questione economica e rinnovo del Ccnl, che non può autofinanziarsi. L'assenza delle regioni al tavolo non è di conforto alla situazione e la dice lunga sulla voglia di risolvere il problema. Probabilmente attendono solo lo scioglimento del tavolo.

Proprio su queste basi, il Vice Ministro del Lavoro ha invitato le parti a proseguire con il confronto, sollecitandole ad intensificare il negoziato contrattuale, per favorire il quale - pur nelle evidenti e complesse in-

certezze del nuovo quadro politico frutto dei recenti risultati elettorali - ha dichiarato l'interesse a mantenere partecipe e disponibile la sede governativa. Le parti hanno condiviso il percorso ed è stato fissato un nuovo incontro in sede ministeriale per il prossimo 15 marzo. Parallelamente il confronto proseguirà osservando un fitto calendario di incontri programmati per le intere giornate del 4, 5, 6 e 11 marzo prossimi.

Per quanto riguarda il confronto sugli argomenti del Ccnl, il lavoro sul Fondo bilaterale di solidarietà si è quasi concluso. Rimangono aperte soltanto alcune questioni: estensione della copertura del Fondo anche alle aziende che occupano fino a 15 dipendenti; definizione dell'entità e della durata della prestazione erogata dal Fondo in integrazione all'Aspi; individuazione dell'entità della contribuzione ordinaria al Fondo, la cui ripartizione è fissata dalla legge di riforma del mercato del lavoro in 1/3 a carico dei lavoratori e 2/3 a carico delle imprese.

Nel frattempo è avviata e prosegue l'esame della disciplina della malattia e dell'infortunio. Gli argomenti su cui si sta ragionando sono retribuzione di riferimento per il calcolo dell'indennità di malattia e sul trattamento retributivo spettante nel cosiddetto "periodo di carenza Inps" (primi 3 giorni); periodo di conservazione del posto e rivisitazione del comparto; trattamento economico spettante durante l'infortunio sul lavoro e la malattia professionale. Le Associazioni datoriali si sono impegnate a consegnare per l'incontro del 4 marzo una nuova proposta in tema di malattia e infortunio

# Tpl e crisi della mobilità

## A che punto siamo

Tra tagli al Trasporto pubblico locale, l'aumento delle tariffe e la crisi economica che costringe sempre più persone a lasciare la macchina in garage, il sistema della mobilità in Italia nei prossimi mesi rischia l'implosione. È questo il taglio con cui viene presentata una ricerca Eurispes, Osservatorio sulla mobilità e i trasporti.

Secondo i più recenti dati Eurispes infatti ben il 52,2 per cento dei cittadini per far fronte alla crisi, ha ridotto, nel corso dell'ultimo anno, le spese per il carburante utilizzando in misura sempre maggiore i mezzi pubblici. Una situazione al limite della sostenibilità, specialmente nelle grandi aree metropolitane con gravi disservizi soprattutto a Milano, Roma e Napoli.

Ma non è solo colpa della crisi. Sono 3 milioni i pendolari che ogni giorno per i loro spostamenti usano i treni e i mezzi pubblici; eppure, la politica nazionale dei trasporti e della mobilità in generale continua a scommettere sulla strada. Secondo quanto emerge da un recente studio di Legambiente, negli ultimi dieci anni il 71 per cento dei finanziamenti della Legge Obiettivo sono stati destinati per le strade e autostrade, il 15 per cento per le ferrovie e solo il restante 14 per cento per le reti metropolitane. Decenni di politiche sbagliate che la crisi economica sta mostrando in tutta la loro gravità. Nel confronto europeo l'Italia mostra deficit strutturali significativi. Con ritardi pesanti proprio nel comparto ferroviario: mentre in Europa mediamente ci sono 8 treni km per ciascun abitante, in Italia si scende a 5.

Ma lo spread infrastrutturale aumenta soprattutto nelle grandi città. Se, mediamente, le altre metropoli europee possono disporre di circa 54 chilometri di

rete metropolitana, in Italia la media crolla a soli 20 km. Perfino la Spagna batte l'Italia 1 a 0: la sola città di Madrid con i suoi 230 km di metropolitana supera l'intera rete di metropolitane del nostro Paese.

Il trasporto di viaggiatori e merci è in crescita ovunque nel mondo, al punto che l'International transport forum (Oecd) prevede un aumento del traffico globale, tra il 2000 e il 2050, fino a tre/quattro volte. E il grosso dei traffici continuerà ad interessare la rete urbana delle grandi città del mondo. Tra tutti gli indicatori del sistema dei trasporti, lo studio realizzato dalla Fondazione Caracciolo dell'Acis, stima, per la sola congestione da traffico cittadino, un costo pari all'1 per cento del Pil nelle economie avanzate. Una situazione al limite del collasso aggravata anche dal problema tutto italiano delle municipalizzate e della loro cattiva gestione, caratterizzata da alti costi operativi, anche il 30 per cento in più rispetto alla media europea, e basse tariffe, in alcuni casi anche il 50 per cento in meno.

Il sistema dei trasporti per una nazione – dice Carlo Tosti, direttore dell'Osservatorio dell'Eurispes - può essere paragonato al sistema circolatorio del corpo umano. Se in alcune aree il sangue smette di circolare la parte va in necrosi. Questo è quanto sta accadendo nelle aree urbane e sub-urbane del nostro Paese. Quindi, vista anche l'attuale situazione economica, elaboriamo pure progetti grandiosi per i prossimi decenni, ma interveniamo subito nelle aree a maggior densità di traffico che interessano ogni giorno la vita della quasi totalità della popolazione attiva. Prestiamo attenzione al trasporto regionale e urbano – ha sottolineato Tosti – che riguarda il pendolarismo, il trasporto scolastico, la mobilità delle categorie più deboli

(anziani e disabili) e la distribuzione delle merci. È un tema fondamentale per l'economia del Paese, in termini di ore lavorative perdute, consumi di carburante, inquinamento e, in sostanza, di miglioramento dell'indice di qualità della vita dei cittadini.

Affrontare questo tipo di problemi richiede, in termini d'investimenti, miglioramenti ed aggiornamenti delle infrastrutture dei mezzi disponibili, ed in termini organizzativi una rivisitazione dei contratti di servizio con gli operatori interessati affinché siano attuate una più efficiente organizzazione del trasporto locale ed una più razionale utilizzazione dei mezzi e delle infrastrutture disponibili, facendo più ampio ricorso alle tecnologie informatiche (infomobilità). In questo scenario vanno poi inquadrati ed analizzate altre componenti quali: parcheggi cittadini e parcheggi di scambio, organizzazione del trasporto scolastico in maniera globale, mobilità per le categorie più deboli, viabilità cittadina (con reti semaforiche intelligenti, metropolitane leggere, ecc.), flussi turistici e ingresso/uscita delle merci e distribuzione all'interno dell'area urbana. Come si può intuire – conclude il direttore dell'Osservatorio Eurispes - si richiedono investimenti migliorativi mirati non paragonabili, per entità, ai grandi interventi infrastrutturali sempre al centro del dibattito politico, ma interventi molto più modesti che, tuttavia, portano lavoro sul territorio e procurano benefici tangibili all'economia locale in termini di ore di lavoro recuperate, minor consumo energetico, minor inquinamento ed un miglioramento della qualità della vita.

(ch.camp)

Autostrade per l'Italia

# Utili: 800 milioni Lavoratori: niente contratto

*Incertezza e preoccupazione. È un mix spiacevole l'aria che tira tra i lavoratori di Autostrade per l'Italia (Aspi), società del gruppo Atlantia. E l'esito non può che essere la protesta.*

“Da un anno rimangono irrisolti i problemi legati alla contrattazione integrativa e da otto mesi siamo impegnati nella trattativa per il rinnovo del contratto nazionale scaduto a dicembre”, sintetizza **Pasquale Paniccia**, Segretario nazionale Fit-Cisl. Ma non basta: “Siamo preoccupati per la fusione di Atlantia con Gemina – aggiunge Paniccia – Abbiamo incontrato l'amministratore delegato, che non ci ha dato alcuna spiegazione rispetto al piano industriale. Siccome il nostro tipo di attività ci deve sempre far tener presente il futuro dei lavoratori, ancora non riusciamo a capire cosa avviene in questa fusione”.

Le questioni in ballo sono molto gravi, ma non sono le sole ad allarmare lavoratori e sindacati: ci sono anche i nodi irrisolti della piattaforma di II livello, ovvero superamento dell'fth (contratto a tempo pieno flessibile che però non gode delle tutele del contratto ordinario), welfare aziendale, diritti dei lavoratori, premio di produttività. E poi c'è la recente scelta aziendale di procedere ad azioni unilaterali in tema di organizzazione del lavoro nel comparto esercizio, gestione delle internalizzazioni nelle direzioni generali, mobilità territoriale del personale, introduzione di nuove figure all'interno dello schema classificatorio del contratto nazionale e l'altrettanto grave mancato rispetto degli accordi sottoscritti sulla riorganizzazione del settore impianti e sulle assunzioni.



Questa brusca interruzione del modello concertativo di relazioni sindacali sin qui realizzato ha spinto Cgil, Cisl, Uil, Cisl e Ugl a indire due giorni di protesta che hanno raccolto una larghissima adesione. Nella prima tappa di questa mobilitazione, tenutasi il 22 febbraio, hanno incrociato le braccia i lavoratori non turnisti, radunandosi davanti alla direzione generale, a Roma, in via Bergamini 50. Il secondo stop si è svolto il 3 marzo, con lo sciopero dei casellanti in tre fasce orarie: dalle 2 alle 6 del mattino, dalle 10 alle 2 di pomeriggio e infine dalle 6 alle 10 di sera.

Autostrade per l'Italia è un gigante del settore, perché gestisce direttamente tremila chilometri di autostrade, copre il 70% del-

l'intero sistema autostradale italiano e conta diecimila dipendenti.

“I lavoratori di Aspi hanno ferme le loro retribuzioni da almeno un anno e mezzo, mentre i pedaggi sono aumentati del 3,9% a dicembre – evidenzia Marino Masucci, Coordinatore nazionale Fit-Cisl del comparto – e questa cosa è insopportabile, perché non si capisce per quale motivo un'azienda che ha 800 milioni di euro di utile netto, secondo l'ultimo bilancio, non riesca ad adeguare le retribuzioni dei lavoratori”.

Giulia Dellepiane

Sea Handling

# 2200 lavoratori vittime di un concorso di irresponsabilità

*Sea Handling. Un marchio e una vicenda che, per chi non è direttamente sul fronte interessato possono essere catalogati sotto la voce infinita del malgoverno, dell'irresponsabilità, dello scarica barile e, insomma, della decadenza che sembra inarrestabile, del sistema Paese che sta distruggendo non solo la competitività ma lo stesso ruolo dell'Italia nella nuova divisione internazionale del lavoro nel mondo del 2000. Ma per le 2.200 persone in bilico sul loro futuro e questione di vita o di non-vita.*

La storia comincia (per non risalire ad Adamo ed Eva) nel gennaio scorso quando la U.E. impone a Sea Handling di restituire i 359,644 milioni ricevuti tra il 2002 ed il 2010, considerati "aiuti di Stato" da Bruxelles e dunque proibiti. E qui inizia il balletto burocratico dei ricorsi: da parte dello Stato, dell'azienda Sea e del Comune di Milano che ne è azionista di maggioranza. Il gioco è sempre quello: ogni protagonista mira unicamente agli interessi e ai cavoli strettamente suoi, nell'obiettivo di lasciare il cerino acceso in mano all'altro. Tempi e date per ricorrere che si accavallano e confondono, richieste di sospensive, accuse di ricatto alla Ue, sfruttamento dell'occasione per smarcarsi e liberarsi di pesi, e (potevano mancare?) avvoltoi che puntano al peggio per farsi largo nello scalo di Malpensa.

**Alfredo Rosalba**, membro dell'Esecutivo nazionale Fit e responsabile del Trasporto aereo in Lombardia riassume e precisa il punto di vista del nostro sindacato, ricordando innanzitutto che la vicenda legata alla procedura di infrazione presenta risvolti giuridici ed istituzionali che vanno affrontati e meglio approfonditi prima di assumere decisioni che sono evidentemente esiziali per il futuro di migliaia di lavoratori. Non è possibile infatti, in una situazione di tale gravità, agire superficialmente o accettare soluzioni precostituite, pur nella consapevolezza che il tempo stringe e che non è pensabile avere atteggiamenti dilatori o che non tengano conto della realtà dei fatti.

La Fit Cisl sta lavorando in questo senso con i propri legali e con esperti di questioni comunitarie e si sta muovendo su tutti i tavoli istituzionali per tutelare tutti i lavoratori del gruppo Sea.

Dalla nascita di Sea Handling –continua Rosalba- tutto il nostro lavoro e i sacrifici fatti dai lavoratori sono stati finalizzati alla salvaguardia occupazionale e salariale ed al mantenimento del perimetro aziendale di Sea. E non possiamo non esprimere la nostra indignazione per il fatto che ciò possa essere considerato un fattore di turbativa della concorrenza che, negli aeroporti milanesi, è sempre stata assolutamente libera e garantita. E per questo non condividiamo l'atteggiamento di chi tenta di dividere lavoratori e organizzazioni sindacali cercando di destabilizzare, nel momento in cui servirebbero

coesione e condivisione dei percorsi.

Nel 2002, con l'obiettivo di meglio affrontare il mercato, -ricorda il sindacalista Fit- si era creata una società ad hoc nell'ambito di una alleanza con la tedesca Fraport. Questa intesa purtroppo non ha avuto seguito e Sea Handling ha continuato da quel momento a fare attività di handling solo negli aeroporti milanesi. E non ha mai operato per quello per cui era stata creata.

La Fit Cisl sostiene in conclusione che vada assolutamente evitato il fallimento di Sea Handling e che si debbano innanzitutto reintegrare nella capogruppo le attività di Handling e i lavoratori ad esse addetti. Siamo consapevoli –dice Rosalba- che questa soluzione potrebbe incontrare forti ostacoli nelle pieghe della giurisdizione comunitaria ed in assenza di una volontà politica tesa alla soluzione dei problemi piuttosto che a comodi atteggiamenti pilateschi. Ma siamo risolutamente contrari a fare ricadere sull'utenza gli effetti di decisioni assurde e riteniamo invece questa l'unica soluzione in grado di garantire la continuità dei servizi aeroportuali e la equità di trattamento dei lavoratori coinvolti. Ma non si può e non si deve usare la sentenza della Commissione europea come alibi per smantellare Sea Handling e mandare allo sbaraglio 2200 famiglie.

(ch.camp)



Flash da regioni e città

# Trasporti e servizi nelle realtà locali

## Fit: disservizio ferroviario in Toscana e rimedi peggiori del male

Solo dai mass media, come è ormai mal costume che colpisce non solo i lavoratori e i cittadini utenti ma anche troppo arroganti "poteri forti" che praticano tale "moderna" tecnica delle relazioni industriali, i sindacati dei trasporti toscani hanno appreso di uno studio elaborato dalla Commissione trasporti del Consiglio regionale, per eliminare o diminuire i disservizi provocati della società Trenitalia. Viene previsto nello studio lo spacchettamento in più lotti del territorio toscano favorendo così, con più gare, l'ingresso di altri operatori ferroviari. Insomma si vuole dare l'idea, nell'immaginario collettivo, che il cittadino la mattina recandosi in stazione può decidere quale compagnia ferroviaria prendere per recarsi nella destinazione voluta. Le cose non stanno proprio così ma analizziamole con ordine.

Da diverso tempo, la scrivente, più volte ha denunciato sia all'Assessorato ai trasporti che alla Commissione regionale le mancanze della società Trenitalia a partire dal malfunzionamento del sistema di riscaldamento/condizionamento dei treni, dalla scarsa manutenzione che si evince in particolare dalle porte guaste e dalla scarsa pulizia delle vetture, dai ritardi cronici che affliggono migliaia e migliaia di viaggiatori ogni giorno, per non parlare complessivamente delle carrozze ormai con 25/30 anni di vita sulle spalle, che non rispondono più ai parametri di qualità ed efficienza, e, non per ultimo, alle forti carenze di personale sia nella società Trenitalia che in Rfi. Nonostante vari documenti di denun-

cia non è successo niente, ma anzi si è continuato così anche perché, le eventuali multe inflitte dalla Regione a Trenitalia, per violazione del contratto di servizio, si sono rivelate inefficaci.

Quello che oggi sorprende è che la Commissione trasporti della Regione per risolvere i problemi di cui sopra pensa ad uno spacchettamento del territorio regionale senza invece analizzare ed individuare le cause per cui succedono certe cose per poi intervenire e rimuovere le mancanze.

Noi pensiamo che non sia utile fare solo delle multe ma, per esempio, attraverso il decentramento dei poteri, dal Governo alle regioni, in materia di trasporti ed infrastrutture (legge Bassanini n°422/97 attuata nel 2000) prevedere per norma regionale alcuni impegni quali: obbligare Trenitalia ed Rfi a programmi manutentivi certi ed esigibili sia nelle officine toscane che sulle linee ferroviarie; obbligare Trenitalia ad effettuare piani di pulizia integrale sui treni riscontrabili ed esigibili; obbligare Trenitalia ad accantonare una certa somma economica annuale per comprare i nuovi treni; obbligare Rfi ad ammodernare e potenziare le linee regionali attraverso la rimozione dei passaggi a livello, a levare le strozzature sui nodi, a riqualificare le stazioni; obbligare Rfi, ad attuare piani manutentivi condivisi e conosciuti anche nel caso di calamità come neve, acqua, ecc. e, stessa cosa per gli investimenti infrastrutturali, rispettando gli impegni presi, che devono essere eseguiti nei tempi previsti.

Le risorse possono venire in parte dalle ferrovie che devono essere obbligate a spendere in Toscana rispetto a parametri nazionali derivanti dai costi standard e dai servizi erogati, ma anche da fondi Europei purché accompagnati da progetti certi ed esigibili. Un'altra iniziativa che si potrebbe fare è quella di un intervento diretto della Commissione regionale, affinché non si permetta che i treni AV abbiano sempre la precedenza sui treni regionali; non è possibile che i treni locali che arrivano dal Valdarno, così come quelli che arrivano dall'Empolese o da Viareggio, siano sistematicamente fermati al segnale prima di entrare a Firenze Smn perché si deve dare la precedenza ai freccia bianca, ai freccia rossa, ai treni Ntv, ecc.. Perlomeno si dovrebbe consentire di poter entrare a Firenze Smn in maniera alternata, un treno AV e un treno regionale.

Inoltre crediamo che la Commissione farebbe bene a



Frank Andiver

promuovere alcune iniziative, come: convocare appositi incontri congiunti tra la Regione, i sindacati, le ferrovie (Trenitalia e Rfi), i comitati dei pendolari, etc., per fare valutazioni periodiche sulla situazione del trasporto; promuovere specifici sopralluoghi sia nelle officine di riparazione del materiale rotabile, sia negli impianti manutentivi dell'infrastruttura; riprendere in mano i progetti infrastrutturali, almeno quelli già deliberati al fine di accelerarne la realizzazione come il raddoppio della Pistoia - Montecatini Terme e il potenziamento fino a Lucca, la realizzazione di tutti i raccordi fra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce con i collegamenti della darsena toscana direttamente alla direttrice Roma/Genova lato Pisa, la realizzazione della ferrovia Osannoro-Campi prevista negli accordi per il sottoattraversamento dell'AV di Firenze.

Infine per entrare nel merito della gara, facciamo presente che la concorrenza esiste solo nel momento in cui fai la gara, dopodiché la concorrenza viene meno perché l'assegnazione dura circa 12 anni. Inoltre avendo poi più operatori diversi, con vetture anche diverse, si incrementeranno i costi generali e soprattutto l'incomunicabilità fra una impresa e un'altra, e questo genererà orari e partenze non conciliabili. Operatori ferroviari che cercheranno di accaparrarsi solo le linee più redditizie, lasciando indietro tutte le altre tratte, senza considerare poi che se non si interviene sulle infrastrutture e sui binari, i treni arriveranno sempre in ritardo perché la "strada" non è efficiente.

Premesso quanto sopra, Fit Cisl precisa che non è contraria a liberalizzare e a fare la gara sul ferro attraverso un progetto mirato ed integrato con la gomma; e ritiene che non sia sufficiente uno studio, senza prima un confronto serio anche con le oo.ss. e con esperti di settore, e senza aver perlomeno cercato/provato ad intervenire come abbiamo evidenziato sopra.

Inoltre, è necessario dimostrare che le scelte fatte portano ad un risparmio e ad un servizio migliore, senza penalizzare le linee secondarie della Regione. Sarà difficile che Fit Cisl Toscana possa condividere un progetto che crea precarietà, che mette in pericolo centinaia di posti di lavoro, che non porta benefici ai cittadini pendolari ma che alla fine invece favorisce solo i poteri forti di questa Regione. *(Stefano Boni, segr. gen. Fit Toscana)*

### **Fit e Cisl Catania sulla vertenza Windjet**

Procedure sveltite per la cassa integrazione straordinaria e la ricollocazione dei lavoratori. Sono le due priorità che la Cisl e la Fit di Catania individuano per la vertenza Windjet dopo che il ministro del Lavoro, Elsa Fornero, ha firmato il decreto per concedere gli ammortizzatori sociali. Ecco perché Cisl e Fit, fanno appello all'Inps affinché i lavoratori di Windjet possano far fronte presto

ai loro problemi economici e delle loro famiglie.

Accanto a questo però –aggiungono Rosaria Rotolo, segretaria generale della Cisl di Catania, e Mauro Torrisi, segretario generale della Fit Cisl territoriale - è necessario riprendere prima possibile un confronto sulle prospettive di Windjet. E' per noi fondamentale capire che prospettive ha la compagnia per far fronte ai problemi legati alle tutele occupazionali non solo dei lavoratori di Windjet ma anche dell'indotto che ha subito l'impatto e che rischia di produrre ulteriori problemi di occupazione. Quindi, in attesa che la compagnia riparta, la sollecitazione del sindacato è che Sac riprenda la proposta che fece allora, cioè di ricollocare i lavoratori nelle compagnie alle quali sono state assegnate le tratte, ma è ovvio che a ciò si arriva solo riprendendo il confronto e facendo il punto sullo stato della vertenza. E' assolutamente importante –aggiungono i nostri sindacalisti- che Windjet possa ripartire: lo è per noi, per tutti i lavoratori coinvolti, ma lo è anche per la città di Catania. E' assolutamente necessario riaccendere i riflettori e riprendere un confronto serrato con la proprietà pro-



prio per l'importanza che rappresenta il futuro della compagnia e per le ricadute sull'occupazione e sullo sviluppo legato al destino dell'aeroporto di Catania.

Inoltre per Rotolo e Torrisi i problemi sono complessi e di diversa natura, ma il tempo passa inesorabile e, nel frattempo, le tratte sono state ricoperte da altre compagnie e sulla ripartenza di Windjet non c'è alcuna previsione. Non è possibile assistere inermi con il rischio che i lavoratori di Windjet rimangano totalmente fuori gioco. Da qui, la necessità di riconsiderare la proposta fatta da Sac.

Infine per il sindacato etneo è tempo di agire in fretta e di comprendere in quale direzione ci si sta muovendo. La firma del decreto che mette in sicurezza l'aspetto salariale fino al prossimo giugno è un fatto positivo –concludono i due segretari di Cisl e di Fit di Catania- ma vogliamo capire rispetto alle prospettive occupazionali e rispetto all'impatto che questa vertenza ha sul resto del tessuto economico, verso quale direzione si sta andando. *(Rosario Nastasi)*

## **Umbria Mobilità. Un patrimonio sociale da non svendere**

Sindacati, istituzioni, utenti e azienda Umbria Trasporti sembrano concordi nell'impegno a risolvere positivamente la crisi del Tpl nella Regione. E' il messaggio che emerge da una serie di incontri e confronti tra i protagonisti della filiera-trasporti, che rivolgono al decisore pubblico un appello univoco. Ci vogliono cioè risposte chiare sul futuro di un servizio collettivo strategico, sciogliendo i nodi che soffocano il settore.

Tra i nodi da sciogliere c'è l'ipotesi privatizzazione, soluzione rigettata dai sindacati del settore che chiedono una immissione di liquidità che garantisca la continuità dei servizi per i cittadini e l'occupazione per i circa 1.500 lavoratori e per le centinaia di fornitori dell'indotto. Nel prendere atto delle istanze dei lavoratori, il Comitato di monitoraggio presieduto dal consigliere regionale Maira Rosi, ha annunciato la realizzazione di un atto di indirizzo che metta il consiglio regionale nelle condizioni di decidere quale sia la migliore soluzione ai problemi dell'azienda. Nel mirino dei sindacati anche il management, con Gianluca Giorgi (Fit Cisl) che stigmatizza la differenza tra gli stipendi medi dei dipendenti, circa un migliaio di euro, e quello dell'amministratore che guadagna 400mila euro.

Il governo regionale, cui fa capo il 20 per cento del pacchetto societario di Umbria Mobilità, dal canto suo si dice pronto a stanziare ulteriori risorse per facilitare il difficile periodo di transizione dell'azienda. E annuncia che a maggio sarà pronto anche il nuovo piano regionale dei trasporti che dovrà ulteriormente razionalizzare l'insieme dei servizi. L'obiettivo è superare la fase critica dei mesi, durante i quali l'azienda regionale dovrà varare un piano di ristrutturazione, allargare la compagine societaria e sottoscrivere ulteriori impegni con le banche. In questa direzione muove dunque la decisione di erogare in tempi brevi risorse finanziarie provenienti dal Fondo nazionale trasporti che assegna all'Umbria circa 100 milioni di euro, pari al 2,04 per cento dell'intero ammontare. Sulle prospettive future di Umbria Mobilità, la Regione ha assicurato l'adozione, entro maggio, di un nuovo piano regionale che dovrà ulteriormente razionalizzare ed ottimizzare i servizi, in ragione delle risorse sempre minori provenienti dallo Stato. I costi della gestione umbra dei trasporti, pari a 1,9 euro a chilometro percorso, risulterebbero al momento i più bassi d'Italia. Condizione che potrebbe facilitare ulteriori margini di razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi da concordare con gli enti locali, con i quali la Regione ha già iniziato il confronto.

## **Emergenza per gli appalti Fs in Umbria**

I sindacati umbri dei trasporti hanno denunciato lo stato di assoluta emergenza che stanno vivendo i lavoratori degli appalti ferroviari. Il settore occupa circa 120 addetti nei vari impianti regionali i quali, fino ad un anno fa, non avevano ancora fatto esperienza diretta dell'uso degli ammortizzatori sociali. Oggi –ar-

gomentano i sindacati- ci troviamo di fronte una situazione del tutto peggiorata: tre delle cinque aziende del settore hanno applicato contratti di solidarietà per una riduzione oraria media pari a più del 30% coinvolgendo circa 25 dipendenti. Per i restanti lavoratori si prospettano percorsi analoghi. La nostra –dicono i rappresentanti dei lavoratori- non è solo una preoccupazione, ma un dato di fatto assodato in quanto è già stato sottoscritto un accordo nazionale per l'apertura dei tavoli territoriali dove si tratterà la questione della solidarietà. Non neghiamo l'esistenza di riduzioni di lavoro, ma non condividiamo l'entità di tali tagli in quanto frutto di difficoltà economiche aziendali e non per un vero calo del lavoro. La nostra preoccupazione è che operando riduzioni basate esclusivamente su parametri economici, ci siano ripercussioni gravi in termini di organizzazione del lavoro, rendendo quest'ultima insufficiente al mantenimento dei servizi secondo qualità accettabili. La nostra preoccupazione è riferita soprattutto al fronte pulizia rotabili in quanto in diretto contatto con i passeggeri.

I sindacati denunciano inoltre che tale situazione è dovuta in gran parte al perverso uso, da parte del committente, dello strumento del maggior ribasso, come riferimento utile per affidare gli appalti alle aziende partecipanti. Ed hanno lanciato un appello alle istituzioni per sollecitarne la sensibilità.

## **Porto di Monfalcone. Accordo sindacale con la Compagnia**

Non ci saranno i 32 licenziamenti paventati alla Compagnia portuale di Monfalcone, ma linee guida condivise e la proroga del-



l'utilizzo del contratto di solidarietà per ulteriori 24 mesi dopo la scadenza di quello già in atto. Si è concluso così, con l'assunzione di una serie di impegni e la sottoscrizione di un documento proposto dall'assessore regionale al Lavoro, Angela Brandi, il confronto sui problemi occupazionali della Compagnia convocato

a Udine. Il tavolo d'intenti che ha messo a confronto sindacati dei trasporti e rappresentanti della Compagnia, è servito alla costituzione di un pilastro su cui poggiare le strategie che consentiranno la tutela dei lavoratori, così come chiesto peraltro dalla stessa Regione, ma anche la definizione di percorsi di mobilità e "outplacement" incentrati, sull'esclusivo criterio della non opposizione e pertanto sulla sola volontarietà.

In abbinamento allo strumento del contratto di solidarietà, che per il primo anno sarà finanziato anche dalla Regione, sindacati e Compagnia collaboreranno al fine di favorire la ricollocazione o il pensionamento di soggetti che abbiano i necessari requisiti. Filt e Fit hanno ribadito l'opposizione a un ridimensionamento dell'organico (erano stati annunciati 32 esuberanti da gestire a scaglioni nel tempo su un totale di 82 dipendenti). La Compagnia di Monfalcone ha confermato l'impegno sul fronte della ricollocazione di alcuni dipendenti presso aziende che operano all'interno del porto, ma anche il dialogo già avviato dall'azienda con i lavoratori disposti a valutare la possibilità del pensionamento. A loro volta Filt e Fit hanno dato la loro disponibilità alla condivisione dei percorsi di ricollocazione attraverso la contrattazione di secondo livello. Resta, in definitiva, la necessità di condividere soluzioni finalizzate al potenziamento dello scalo isontino che, come è stato rilevato dalla Regione, ha molte potenzialità da esprimere.

### **Fit sulla situazione dei trasporti e dei servizi nel trapanese**

Pochi treni, scarsi collegamenti, infrastrutture risalenti agli anni '70, e ancora: servizio di pullman carente, infrastruttura portuale praticamente non utilizzata e sistema di raccolta dei rifiuti che rischia il collasso. Un quadro puntuale e allarmante tracciato sul sistema infrastrutturale trapanese del responsabile del presidio Fit Cisl Giovanni Montana. Alla presenza del segretario generale della Fit Cisl Sicilia, Amedeo Benigno e del segretario della Ust, Giovanni Marino, Montana ha passato in rassegna i disagi e le disfunzioni che soffocano le potenzialità turistiche e commerciali di una città già penalizzata dalla sua difficile collocazione geografica, urge –ha affermato Montana- un tavolo di confronto che stili un piano della mobilità della provincia ma anche di tutta la fascia di comuni ad ovest di Palermo. A denunciare un depauperamento delle infrastrutture esistenti è stato invece Benigno. Sia per le linee ferrate via Milo e via Castelvetro sia per il materiale rotabile che della linea –egli ha detto- è necessario l'avvio di un programma di manutenzione ordinaria e straordinaria che garantisca un collegamento diretto con Palermo.

In cima alle preoccupazioni del sindacato Fit Cisl c'è poi il futuro del porto, i dati portuali dimostrano un arretramento del traffico per via della mancata manutenzione dei fondali. Prioritarie sono l'accelerazione degli interventi già finanziati, la pro-

grammazione di altre banchine e la manutenzione dei fondali la cui profondità impedisce l'ingresso di gran parte delle navi container. Arretrato anche il trasporto ferroviario, gli obiettivi restano la velocizzazione della Palermo-Trapani da percorrere in un'ora e venti e il collegamento all'aeroporto di Birgi che dista meno di 2 chilometri dalla stazione ferroviaria di Mozia.

La Fit ha anche presentato un ventaglio di proposte per il trasporto su gomma (rilancio di una società unica provinciale) e per la viabilità (realizzazione della già finanziata Trapani-Mazara, stralcio da Marsala a Mazara), in ultimo l'aeroporto di Birgi, per il quale si attende un piano industriale serio. Lo sviluppo dello scalo non può prescindere da una consapevolezza del territorio, della sua utilità e quindi del sostegno economico e programmatico degli enti e dell'imprenditoria provinciale.

### **Fit e Cisl siracusane contro gli "scippi" di Trenitalia**

Abbiamo deciso di partecipare alla manifestazione indetta da Italia Nostra perché la vicenda Ferrovie è stata e rimane al centro della nostra azione mirata alla difesa del territorio e del lavoro. Lo hanno detto Paolo Sanzano segretario della Cisl siracusana e Roberto Getulio segretario del presidio Fit, nel corso del sit-in che si è tenuto all'interno della stazione ferroviaria di Siracusa.

La Cisl insieme con la Fit –hanno aggiunto Sanzano e Getulio –si trovano da sempre in prima fila per denunciare i continui scippi che sono stati perpetrati al trasporto ferroviario locale. Nel libro bianco che abbiamo realizzato e diffuso, abbiamo ripercorso la storia dei treni da e per la nostra città; un lungo stillicidio di corse e tratte soppresse che, da marzo, si allungherà ancora. Noi –



hanno concluso i due sindacalisti- continuiamo a dire basta a questi continui scippi, in attesa che la politica si adoperi seriamente per scongiurare l'ulteriore distacco della provincia e del sud est

siciliano dal resto del Paese.

### **Rimorchiatori napoletani. Accordo sindacati-azienda**

La società Rimorchiatori Napoletani (RN) e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno siglato un accordo per la riorganizzazione del lavoro nel settore dei servizi di rimorchio nel porto di Napoli che avrà decorrenza dal prossimo aprile a marzo 2016 e che –hanno evidenziato i rappresentanti dei lavoratori- è stato raggiunto grazie ad un esame congiunto che ha consentito di esaminare le cause che avevano contribuito al determinarsi le eccedenze ed evita i licenziamenti grazie ad una maggiore flessibilità ed un impegno più razionale della forza lavoro.

La società Rimorchiatori Napoletani ha sottolineato a sua volta come l'intesa consenta di chiudere la procedura di licenziamento collettivo avviata lo scorso 20 dicembre, per affrontare lo stato di crisi economica determinata dalla pesante contrazione delle attività nel porto di Napoli.

L'accordo stipulato tra le parti, finalizzato a massimizzare le flessibilità nella produzione dei servizi alla clientela, prevede una serie di interventi di strettissimo coordinamento delle attività operative e tecniche, di organizzazione del servizio e di manutenzione della flotta, ed un riassetto dell'organizzazione dei turni di servizio del personale imbarcato. Evitando penalizzazioni ai li-



velli di servizio di rimorchio portuale e continuando a garantire all'utenza del porto la massima efficienza e sicurezza.

### **Venezia e Padova. Intesa per la fusione delle aziende dei trasporti**

I sindacati dei trasporti di Venezia e Padova hanno sottoscritto un accordo con l'ad delle Ferrovie, Fsi, Moretti.

Si tratta di un protocollo che prevede: - mantenimento e continuità dei livelli occupazionali; - rispetto e adeguamento verso l'alto

dei contratti di secondo livello; - fusione tra le aziende di tpl su gomma, rotaia ed acqua. In pratica questa è la prima risposta del sindacato al Protocollo d'Intenti, firmato il 29 gennaio, dai comuni di Padova e di Venezia e dalle Fs per quanto riguarda il processo di fusione delle aziende Aps Holding SpA, Avm-Actv e Fs Busitalia, che dovrebbe avvenire entro la fine dell'anno.

I punti elencati nel documento firmato dai sindacati sono nove, ma i più importanti restano quelli menzionati. I rappresentanti dei lavoratori sollecitano la riduzione delle diseconomie, l'eliminazione delle sovrapposizioni e l'istituzione del biglietto unico. Una realtà quest'ultima raggiunta già dodici anni fa in Campania addirittura a livello regionale.

I sindacati, infine, ricordano alle amministrazioni comunali di Padova e di Venezia e alle Fs che la fusione è un'occasione unica e preziosa per realizzare tutte le sinergie possibili anche in materia di regolamentazione della sosta (in genere i parcheggi), di manutenzione dei mezzi utilizzati per il trasporto pubblico e di una diversa ed oculata gestione amministrativa nel settore degli impiegati e degli acquisti in genere.

### **Biglietteria chiusa a S. Benedetto del Tronto**

Non è certo una novità. Questa volta la falciada investe la biglietteria della stazione ferroviaria di San Benedetto del Tronto, provocando la reazione degli utenti e dei sindacati marchigiani dei trasporti. Intanto è diventata un'impresa anche poter acquistare un biglietto per il treno, solo macchinette automatiche e tendine abbassate agli sportelli. Situazione che crea disagi, file davanti ai distributori di ticket e proteste da parte dei viaggiatori.

Le segreterie regionali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti osservando come spesso siano state chiuse per presunte carenze di personale le biglietterie nella stazione rivierasca, hanno espresso stupore e protesta. Soprattutto per come sia accaduto, a fronte invece di un accordo con il personale di struttura per i nuovi turni del personale che ha certificato l'assenza di situazioni di carenze di organici all'interno delle biglietterie. Inoltre i sindacati ritengono che la riduzione dell'offerta avvenga solo per risparmi economici avulsi da qualsiasi logica di mercato e del mantenimento del servizio. Giudichiamo grave il disagio creato alla clientela –affermano i sindacati- dal momento che non viene data certezza ai viaggiatori di trovare le biglietterie aperte al pubblico.

Le segreterie Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, pertanto hanno chiesto a Trenitalia e all'assessorato ai trasporti della Regione un incontro per chiarire la questione. Dopo il taglio delle fermate ora anche la chiusura delle biglietterie va ad aggravare il disservizio delle ferrovie

### **Gruppo torinese trasporti (Gtt). Nuove tensioni sindacali**

Il dimezzamento dei chilometri sulle tratte di trasporto pubblico

affidate da Gtt ad aziende private potrebbe causare il licenziamento di circa 50 lavoratori. Lo sottolineano i sindacati dai trasporti di Cgil, Cisl e Uil, che denunciano il mancato inserimento della clausola di tutela dell'occupazione nel bando di gara pubblicato ultimamente. Dal 2000, spiegano le oo.ss. dei trasporti, Gtt ha affidato circa 2 milioni di chilometri all'anno a ditte private di trasporto. Quest'anno, il Gruppo ha ridotto il chilometraggio complessivo a circa un milione di chilometri e ha indetto una gara pubblica per assegnare il contratto. I sindacati, che avevano chiesto di inserire la clausola di tutela, hanno indetto lo stato di agitazione e, durante l'ultimo incontro in prefettura, hanno ribadito la richiesta all'azienda. La norma prevede che, in caso di cambio di soggetto gestore del servizio, vengano tutelati i livelli occupazionali precedenti. Siamo venuti a conoscenza che la gara è stata ufficializzata senza accogliere la nostra richiesta –dice Sabatino Basile, segretario regionale della Fit Cisl- e questo è inaccettabile, anche alla luce della nostra disponibilità a trattare.



### **Clamorosa protesta a Mantova dei “licenziati perché iscritti alla Fit Cisl”**

Gli ex operai della Primafrost di Mantova hanno inscenato una clamorosa protesta manifestando in piazza, travestiti da schiavi, con tanto di catene al collo. L'iniziativa, organizzata dalla Fit si proponeva l'obiettivo di informare i cittadini di come sta evolvendo una situazione, essendo ormai vicina la data dell'udienza del processo civile contro l'azienda in cui viene chiesto il reintegro degli ex dipendenti.

Licenziati un anno fa perché iscritti al sindacato Fit Cisl e nonostante la sfilza dei reati imputati alla ditta, di minacce, estorsioni, discriminazioni, intermediazioni illecite, sfruttamento della manodopera, truffa, violazione in materia di norme antinfortunistiche, somministrazione fraudolenta dei lavoratori da mesi si ritrovano senza più stipendio.

### **Servizi pubblici in Garfagnana. Accordo alla Se.Ver.A**

Servizi pubblici essenziali: raggiunto l'accordo tra sindacati e

azienda Se. Ver. A della Garfagnana. Si è chiusa in prefettura la vertenza promossa dalle rappresentanze sindacali Fp Cgil, Fit Cisl, Ugl e Uiltrasporti. Preziosa l'attività di sensibilizzazione della prefettura nei confronti dei comuni, che hanno risposto positivamente, in relazione al pagamento delle somme da accreditare alla Se. Ver. A SpA. Per tale effetto è divenuto possibile pagare gli stipendi arretrati ai dipendenti con la conseguente cessazione dello stato di agitazione.

I comuni si sono impegnati a mantenere i patti e sarà aperto un tavolo permanente, su iniziativa di Castelnuovo di Garfagnana, che rimarrà aperto fino all'entrata in gioco della nuova società.

### **Maersk (Genova) 70 posti a rischio**

La compagnia danese di navigazione Maersk Line potrebbe ridurre ancora gli organici nei suoi uffici di Genova. Una delegazione di esperti arrivati dal quartier generale di Copenaghen ha infatti condotto un controllo degli uffici genovesi, e ha ipotizzato il trasferimento di alcune funzioni da Genova verso l'India, Filippine e Cina, secondo la prassi –diffusa nelle grandi multinazionali- di spostare funzioni in paesi dove il costo di lavoro è inferiore.

Le attività interessate sono: le divisioni Finanza e Customer Service, che complessivamente impiegano 70 persone, circa la metà dell'organico che conta 140 dipendenti. Il progetto è stato abbozzato dai rappresentanti della Maersk Line nel corso di un incontro sindacale che si è tenuto presso Confindustria Genova. I manager non hanno specificato se e quante persone –delle possibili 70 interessate- potrebbero rischiare il loro posto di lavoro. Ma in passato operazioni di questo genere hanno portato una riduzione degli organici.

Maersk era arrivata a impiegare a Genova circa 380 persone in due diversi uffici: l'agenzia marittima per l'Italia e la direzione per il Mediterraneo Orientale. Questa seconda unità venne chiusa nel 2009, accorpata in un unico ufficio ad Algeciras. All'inizio del 2010 l'azienda contava 255 lavoratori, dopo una cura dimagrante in cui ampio fu l'uso di ammortizzatori sociali.



# Contributi sanitari deducibili dal reddito

*Come funziona, quali limiti, che convenienza*

*La recente entrata a regime del Fondo sanitario per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha solleticato la curiosità di tanti lavoratori che vogliono comprendere quali siano i reali benefici di una scelta contrattuale, innovativa e non ancora completamente interiorizzata. Lo scetticismo su certe forme alternative di recupero salariale, che vanno sotto il nome di welfare contrattuale è ancora molto diffuso, anche perché manca una conoscenza dei vantaggi concreti che se ne possono trarre.*

Come per la previdenza complementare anche per l'assistenza sanitaria integrativa i vantaggi più consistenti derivano da una minore imposizione fiscale che rende tali opzioni più vantaggiose. Non tutti hanno ben compreso che aziende e lavoratori che optano per il versamento di contributi sanitari integrativi hanno una reciproca convenienza. I versamenti ai fondi sanitari sono, infatti, esenti da qualsiasi tipo di tassazione e rientrano tra gli oneri deducibili dal reddito complessivo del contribuente fino al limite di 3.615,20 euro. Inoltre è possibile fruire della detrazione fiscale al 19% per spese sanitarie che eccedono le compensazioni rese dal fondo integrativo. Vediamo alcuni aspetti relativi alla deducibilità.

I contributi versati dalle aziende o dagli enti pensionistici ai fondi sanitari integrativi del Servizio sanitario nazionale, a favore dei propri dipendenti o dei propri pensionati, rientrano per quest'ultimi tra gli oneri deducibili dal reddito complessivo per un importo non superiore a 3.615,20 euro. Ossia il lavoratore, o il pensionato, può sottrarre i contributi sanitari versati dal proprio reddito imponibile ai fini del

calcolo dell'imposta sul reddito (Irpef). Tale agevolazione fiscale, unitamente alla convenienza sanitaria del versamento, consentono ad azienda e lavoratore di avere un tornaconto ad optare per un versamento di contributi sanitari integrativi.

Sia per il lavoratore che per l'azienda può convenire destinare parte del costo del lavoro, versando parte della retribuzione ad una cassa sanitaria, la quale garantisce al dipendente il rimborso delle spese mediche e sanitarie sostenute nell'anno.

Le somme di denaro destinate al versamento di contributi sanitari integrativi sono esenti da qualsiasi tipo di tassazione. Ne consegue che se l'azienda ha una possibilità limitata di destinare risorse per il rinnovo del contratto nazionale o aziendale, ad esempio, come nel caso di Ferrovie dello Stato Italiane, con le quali è stato concordato un importo pro capite di 75 euro netti, ci potrebbe essere la convenienza all'opzione per il versamento di un contributo integrativo piuttosto che erogare al dipendente 75 euro nette di quota di retribuzione. Lo stesso dicasi per il lavoratore. Infatti, sui 75 euro di aumento contrattuale l'azienda deve aggiungerci tra contribuzione previdenziale e imposte circa 25 euro, portando il costo aziendale a 100 euro circa, mentre al dipendente per effetto dell'imposizione fiscale rimarranno poco meno di 50 euro. Nel caso in cui i 75 euro siano, invece, destinati ad un fondo integrativo di copertura sanitaria, il dipendente riceverà una copertura di 75 euro e l'azienda dal suo lato avrà un costo maggiorato solo del contributo di solidarietà all'Inps del 10%, quindi 82,50 euro.

In sostanza, tra contributi previdenziali e fisco per un aumento contrattuale di tale

importo, vanno via 50 euro più o meno equamente divisi tra azienda e lavoratore. Mentre aderendo al fondo sanitario, nelle tasche dei lavoratori rimangono tutti i soldi che avrebbe speso per ottenere le prestazioni erogate dal fondo. Infatti, il lavoratore potrà farsi restituire parte delle somme pagate per ottenere prestazioni sanitarie, quali visite specialistiche, ticket, ecc.. di valore ben superiore ai 75 euro ottenendo un indubbio, ulteriore, vantaggio economico. Inoltre avrà la possibilità di dedurre dal reddito imponibile il contributo versato alla cassa sia per sé che per i propri familiari. Nel caso del Fondo Sanitario per i lavoratori del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, si tratta dei 200 o più euro previsti dalle opzioni per l'estensione della copertura della polizza anche ai familiari, che risulteranno completamente deducibili dal reddito. Attenzione però, che per poter ottenere l'agevolazione fiscale, i contributi devono essere versati ad una cassa avente esclusivamente finalità assistenziale; il versamento dei contributi alla cassa di assistenza deve essere previsto da uno specifico contratto o accordo collettivo o da un regolamento aziendale.

Le quote non rimborsate dal fondo sanitario possono, inoltre, essere recuperate tramite le detrazioni fiscali del 19%, da richiedere in sede di dichiarazione dei redditi, sempre e comunque per la parte eccedente la franchigia di 129,11 euro.

Ci auguriamo che i chiarimenti sopra riportati siano sufficienti a fugare i dubbi, le perplessità, di coloro che, ancorati a vecchi modelli di contrattazione, ritengono che dietro queste nuove opportunità si celino delle fregature per i lavoratori.

# Pensioni

## Come fronteggiare le interpretazioni peggiorative di Inps

Gli effetti più eclatanti dell'ultima riforma delle pensioni, l'aumento dell'età per la vecchiaia, l'eliminazione di quelle di anzianità, l'aggancio all'aspettativa di vita, l'estensione del calcolo con il metodo contributivo, la riduzione dei coefficienti di trasformazione, sono noti a tutti. Molto meno lo sono le interpretazioni dell'Inps che, sull'impalcato della legge di riforma, l'Istituto sta continuando ad emanare e che sono conosciute per lo più solo dagli addetti ai la-

vori, con conseguenze non meno dolorose di quelle più conosciute. **Osvaldo Marinig**, che per il Dipartimento Politiche sociali della nostra Federazione segue tali problematiche, evidenzia in questa nota i particolari che possono avere un impatto immediato sulle scelte di chi deve decidere se andare in pensione oppure rimanere in servizio.

Iniziamo dalle penalizzazioni che subiranno coloro che decideranno di sfruttare la possibilità di accedere alla pensione anticipata per uscire dal mondo del lavoro. La norma generale prevede che sia possibile andare in pensione con 41 anni e 5 mesi, se donne, e 42 anni e 6 mesi, se uomini, indipendentemente dall'età anagrafica posseduta. Salvo poi accorgersi che è penalizzante, dal punto di vista economico, abbandonare il lavoro prima del compimento del 62esimo anno di età. La penalizzazione è pari all'1% dal 60esimo al 62esimo anno di età, per incrementare di un 2% per gli anni prima del 60esimo. Così chi ha maturato, ad esempio, gli anni di contribuzione a 58 anni di età si vedrà ridurre l'assegno di un bel 6%. La riduzione avrà effetto solo sulla parte di pensione calcolata con il sistema retributivo. Ciò significa che per chi aveva più di 18 anni di contributi al 31.12.1995, la penalizzazione si riverbera solo sulla quota di pensione calcolata fino al 31.12.2011; mentre chi, invece, è assoggettato al sistema misto, meno di 18 anni di contributi al 31.12.1995, la penalizzazione è calcolata sulla quota di pensione maturata fino a tale data.

Su questa partita c'è stato un parziale ripensamento, da parte del Governo, con l'inserimento di una deroga che opererà fino al 31.12.2017 che però risulta quasi una beffa. Infatti, per ottenerla è necessario che tutta la contribuzione derivi da prestazioni effettive con l'eccezione dei periodi di astensione obbligatoria per maternità, per l'assolvimento degli obblighi di leva, per infortunio, per malattia o cassa integrazione guadagni ordinaria.

Non sono ricompresi i periodi di contribuzione correlata, come quelli previsti nei fondi

di sostegno al reddito ex legge 664 (ferrovie, poste, banche ecc.), i riscatti delle lauree, tutti i periodi coperti da contribuzione figurativa, tra i quali rientrano gli aumenti di valutazione, quali ad esempio quelli per il personale mobile iscritto al Fondo speciale delle Ferrovie dello Stato. Gli scivoli non contano per la maturazione del diritto e quindi scatta la penalizzazione.

Sostanzialmente andare in pensione prima dei 62 anni comporta, quasi sicuramente, una riduzione di una parte dell'assegno pensionistico, che potrà essere compensata con una maggiore permanenza al lavoro, in quanto dal 01.01.2012 la parte pro quota della pensione sarà calcolata con il sistema contributivo che si andrà ad aggiungere alla parte eventualmente decurtata.

Altra "beffa" la riscontriamo nella possibilità offerta alle donne che possono ancora sfruttare la deroga al nuovo regime pensionistico se optano per avere una pensione calcolata con il solo sistema contributivo.

E' noto che fino al 31.12.2015, salvo proroghe, alle lavoratrici è concessa la facoltà di poter andare in pensione al compimento del 57esimo anno e tre mesi di età anagrafica, che possano far valere anche un minimo di 35 anni di contributi a fronte di un calcolo che riduce l'importo della pensione mediamente di un 20-30% a seconda della storia lavorativa individuale. Ricordiamo che in questo caso per il raggiungimento dei 35 anni non si valgono le agevolazioni della legge n. 335/95 che prevedono, tra le altre, un accredito figurativo di 4 mesi per ogni figlio con un massimo di 12 mesi.

L'Inps nell'interpretare la norma di legge riduce questa possibilità in quanto non tiene conto della data di maturazione del diritto

ma di quella della decorrenza del pagamento della prestazione che ricomprende anche la finestra mobile di 12 mesi. Così facendo, l'opzione è disponibile solo per le nate entro il 30.09.1957.

Dal 2013 aumentano anche i requisiti per accedere alla pensione da parte di coloro che svolgono lavori usuranti. Infatti la prevista quota 97 diventa 97 e tre mesi, data dalla somma di almeno 61 anni e tre mesi di età e 35 anni di contributi a cui si devono aggiungere i 12 mesi di finestra mobile per ottenere il pagamento dell'assegno. Analoghe modifiche si applicano ai limiti previsti per coloro che svolgono lavorazioni notturne. Per coloro che non superano le 78 notti-anno, ma rientrano nella fascia 64-71, dal 01.01.2013, il nuovo requisito di età anagrafica è di 63 anni e tre mesi e la quota da raggiungere è 99 e tre mesi, sempre con un minimo di contributi pari a 35 anni. La quota da raggiungere per coloro che rientrano nella fascia 72-77 notti anno è 98 e tre mesi con un minimo di età anagrafica di 62 anni e tre mesi a cui sommare i canonici 35 anni di contributi. Il riconoscimento del diritto è soggetto anche ai seguenti limiti: 7 anni di attività particolarmente faticosa e pesante negli ultimi 10 anni di attività di lavoro per le pensioni aventi decorrenza entro il 31.12.2017; metà della vita lavorativa complessiva per le pensioni aventi decorrenza dall'1.1.2018; di cui l'ultimo deve per forza essere uno di questi. Infine, ricordiamo che la domanda per poter accedere ai benefici deve essere inoltrata all'istituto previdenziale di competenza entro il primo marzo di ciascun anno e che è consigliato farsi assistere dalle strutture del patronato Inas Cisl per evitare errori nell'istruzione della pratica.

Ratificare subito la Convenzione Internazionale Mlc 2006

## Per rinnovare il contratto dei marittimi

Non è internazionalismo fine a se stesso, quello che spinge la Fit Cisl e le altre organizzazioni confederali del settore a chiedere la sollecita ratifica della Convenzione Mlc 2006, un adempimento per il quale l'Italia sta conquistando la "maglia nera" (la Francia, anch'essa ritardataria, l'ha ratificata in questi giorni). Il fatto è che questa lentezza penalizza le relazioni industriali e contrattuali dei marittimi il cui contratto di lavoro è scaduto nel 2010 e sosta ai box perché è evidente tra le altre cose, che non può non comprendere le disposizioni gli aggiornamenti e le modifiche derivanti dalla nuova legislazione sovranazionale.

Questo l'argomento del servizio che pubblichiamo e che dà conto della nostra iniziativa sindacale, anche nel contesto del Gruppo Tripartito (le due parti sociali ed il Ministero) che si riunisce ancora il 15 del mese corrente, per spingere le istituzioni ad imboccare (sperabilmente) la dirittura d'arrivo al traguardo.

Forte spinta convergente degli armatori marittimi, Confitarma e dei Sindacati confederali dei trasporti, Filt, Fit e Uilt che hanno convenuto (28 febbraio scorso) firmando un verbale congiunto che dando seguito operativo ad un incontro svoltosi presso l'Ufficio italiano dell'Agenzia delle Nazioni Unite, Oli (Organizzazione internazionale del lavoro). Le parti sociali hanno così rinnovato un vibrante appello affinché l'amministrazione pubblica proceda celermente alla ratifica della convenzione del lavoro marittimo (approvata in sede Oil a Ginevra sette anni or sono ( 23 febbraio 2006). Al tempo stesso Confitarma e Sindacati hanno chiesto all'amministrazione pubblica di essere urgentemente coinvolte, nell'ambito del Comitato Tripartito, nel lavoro di adeguamento dell'ordinamento nazionale alle prescrizioni della Convenzione Mlc 2006. Le stesse parti sociali difatti, hanno individuato alcune modifiche ed integrazioni al Contratto collettivo dei marittimi (tra le quali, in particolare, i modelli delle convenzioni di aruolamento allegati al Ccnl; la traduzione dello stesso contratto in lingua inglese e la definizione delle procedure di reclamo a bordo) che devono essere apportate in tempi brevi al fine di adeguare il dettato contrattuale agli standard della Convenzione stessa.

Ma per comprendere la natura e la portata dell'iniziativa, vediamo con qualche mag-

giore dettaglio i contenuti della Maritime Labour Convention.

La Mlc 2006, con un lavoro di aggiornamento e fusione delle 65 tra convenzioni e raccomandazioni Ilo relative ai marittimi adottate negli ultimi 80 anni, costituisce il quarto principale strumento normativo internazionale del settore marittimo insieme alle Convenzioni Imo Solas (sicurezza delle navi), Marpol (prevenzione dell'inquinamento marino) e Stcw (formazione e certificati dei marittimi).

Finalità della Convenzione Mlc 2006 è quindi quella di creare un riferimento normativo comprensivo di tutte le norme internazionali sul lavoro marittimo ma anche di altri principi fondamentali riportati in altre convenzioni internazionali quali per esempio la convenzione n.29 sul lavoro forzato del 1930 oppure la convenzione n.138 del 1973 sull'età minima etc. La convenzione si compone di una parte A (standard obbligatori) e di una parte B (linee guida non obbligatorie).

Per quanto riguarda la sua efficacia, solo nel mese di agosto 2012 è stato raggiunta la seconda condizione richiesta per la sua entrata in vigore ossia il numero di 30 paesi che hanno ratificato e quindi ciò significa che nell'agosto del 2013 la Mlc 2006 diventerà obbligatoria. Per quanto riguarda il nostro paese, però, seppure a

grande tradizione marinara, questo non rientra tra i 30 paesi che hanno ratificato.

L'assurdo della situazione - osservano gli amici sindacalisti dei marittimi - è che il sindacato confederale e la Fit Cisl in particolare, ha sempre partecipato sin dall'inizio alla creazione di questo strumento fondamentale per la tutela dei diritti dei lavoratori del mare. Possiamo anzi affermare che l'entrata in vigore della Mlc 2006 completa il lavoro di anni svolto dalla Fit Cisl in sede Ilo per giungere ad un insieme di regole che danno dignità e regolamentano il lavoro marittimo contribuendo altresì ad eliminare le navi sub standard e i traffici marittimi a beneficio di armatori "virtuosi".

La Fit Cisl in questi anni ha infatti operato sia all'interno degli organismi dedicati della Itf, che su mandato del Ministero degli Esteri italiano, quale rappresentante degli interessi dei lavoratori marittimi. Inoltre in diverse occasioni ha sollecitato l'intervento del Governo affinché il ritardo nella ratifica venisse colmato.

E' dell'inizio di febbraio, peraltro, un incontro tenuto presso la Ilo Italia, alla presenza di Cleopatra Doumbia, Direttore del Dipartimento Ilo degli standard internazionali del lavoro, dei Ministeri di competenza, di Confitarma e di Luigi Cal che, dopo una lunga militanza Cisl alla guida

*Gli amici Remo di Fiore e Giovanni Olivieri, al centro al tavolo dell'incontro presso la sede italiana dell'Organizzazione Internazionale del lavoro, Ilo.*



del Dipartimento Internazionale della Confederazione, dirige ora la Ilo di Roma. All'incontro hanno partecipato in prima fila, assieme alla controparte Confitarma, i sindacalisti della Fit nazionale, Remo Di Fiore e Giovanni Olivieri. Ma proprio dall'incontro presso l'Ilo vogliamo fornire un breve resoconto.

In apertura dell'incontro, il Direttore dell'Ufficio Ilo di Roma, Luigi Cal ha ringraziato i partecipanti ed ha sottolineato l'importanza della Convenzione sul Lavoro Marittimo, ricordando che, attualmente, la stessa è stata ratificata da 34 Stati membri dell'Organizzazione, 35 ora che si è aggiunta la Francia, i quali, congiuntamente, costituiscono circa il 70% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale. La soglia fissata dalla Convenzione, dunque, tanto in termini di numero minimo di ratifiche (30), quanto in termini di stazza lorda (33%), è stata superata ampiamente. I rappresentanti dei Ministeri del Lavoro, dei Trasporti e degli Affari Esteri hanno sottolineato il grande impegno, a livello istituzionale per la soluzione di alcune delle problematiche tecniche connesse alla Convenzione e, pur evidenziando la delicatezza dell'attuale contesto istituzionale, hanno espresso la consapevolezza della necessità di procedere con urgenza alla ratifica del testo.

I rappresentanti degli armatori (Confitarma), dal canto loro, hanno sottolineato come l'urgenza di ratificare la Convenzione del 2006 sia determinata anche dalla necessità di evitare che l'Italia possa perdere competitività a livello internazionale, non conformandosi agli standard definiti nel testo della stessa.

I sindacati dal canto loro hanno aggiunto un'ulteriore considerazione: l'importanza di dare avvio quanto prima ad una riflessione tripartita volta a chiarire i punti critici e le questioni tuttora aperte relativamente ai contratti collettivi dei marittimi e hanno proposto l'adozione di un documento comune che possa costituire il primo passo in vista di una rapida ratifica della Convenzione.

Alla luce delle considerazioni formulate dai costituenti italiani, la Direttrice del Dipartimento delle Norme internazionali del lavoro dell'Ilo è intervenuta a ricordare che sono già dodici (ora 13 con al Francia) gli Stati membri dell'Unione Europea ad aver ratificato il testo della Convenzione del 2006 e, più in generale, la maggior parte degli Stati del Mediterraneo. A tal proposito ha aggiunto che, per l'Italia, l'urgenza di ratificare la Convenzione è connessa soprattutto alla necessità di evitare le conseguenze negative che potrebbero prodursi qualora la ratifica avvenisse soltanto dopo l'entrata in vigore del testo, in particolare con riferimento alla clausola che stabilisce che le navi battenti bandiera di Stati che non hanno ratificato la Convenzione non possono beneficiare di un trattamento più favorevole rispetto a quello riservato alle imbarcazioni battenti bandiera di Stati che hanno ratificato il testo. Ha inoltre ricordato che l'Italia ha già fatto buona parte del lavoro, avendo ratificato, oltre alle Convenzioni fondamentali dell'Ilo, la maggior parte delle precedenti Convenzioni sul lavoro dei marittimi, riprese e riviste dalla Convenzione del 2006. Ha sottolineato, peraltro, che la Convenzione è uno strumento particolarmente flessibile, studiato appositamente per lasciare ampio margine di azione agli Stati per implementare la normativa in essa contenuta, anche attraverso la contrattazione collettiva. Di conseguenza, ha suggerito ai partecipanti, sulla base del quadro legislativo già esistente in materia, di definire in maniera chiara le rispettive responsabilità, specie con riferimento ai servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi e al regime ispettivo a cui sottoporre le imbarcazioni. A tal proposito, seguendo l'esempio del

Regno Unito, ha consigliato l'adozione di una dichiarazione che definisca un regime ispettivo da applicare alle imbarcazioni in attesa della ratifica, che sia conforme alle disposizioni della Convenzione. Ha infine invitato le parti sociali a fare in modo che, in occasione dei prossimi incontri con il Governo ed il Parlamento, siano chiarite le implicazioni di una mancata o tardiva ratifica, soprattutto in termini economici.

In definitiva, l'incontro si è rivelato particolarmente proficuo. I presenti, infatti, hanno convenuto sulla necessità di organizzare, a breve, due nuovi incontri: il primo tra i rappresentanti dei lavoratori e dei datori di lavoro, volto a chiarire i nodi dei contratti collettivi di lavoro dei marittimi, il secondo, tripartito, in occasione del quale le parti, come suggerito dalla Direttrice Dombia-Henry, presenteranno proposte di linee guida relative:

- alla soluzione di questioni basilari, quali le condizioni d'impiego, i servizi di reclutamento e collocamento e la protezione sociale dei marittimi, il regime ispettivo e di certificazione delle condizioni del lavoro marittimo, conformemente a quanto stabilito dalla Convenzione;
- all'implementazione della normativa contenuta nel testo, con l'obiettivo di favorire ed accelerare la ratifica, secondo la procedura standard o in forma semplificata, entro la scadenza del 20 agosto 2013, data di entrata in vigore della Convenzione.

Mobilizzazione Itf e Fit Cisl

# Liberate i sindacalisti marocchini condannati!

Ferma protesta del sindacalismo internazionale dei trasporti, Itf per la sentenza a carico di due dirigenti dei lavoratori marittimi e portuali marocchini, ingiustamente condannati, e per la liberazione dei quali si era impegnata anche la Fit italiana, esprimendo forte preoccupazione per le sorti di Said Elhairech, segretario generale del sindacato dei portuali affiliato alla Itf, Umt, e di Mohamed Chamchati, segretario generale del sindacato dei lavoratori delle navi mercantili, arrestati nello scorso giugno. Il nostro sindacato sostiene infatti che essi siano stati accusati e condannati ingiustamente. Mentre in realtà sono sempre stati fortemente impegnati nella difesa dei diritti dei lavoratori marittimi e dei portuali.

In una nota sindacale unitaria al primo ministro marocchino e ai ministri della giustizia e dei trasporti, si leggeva tra l'altro:

Sebbene riconosciamo pienamente il diritto delle autorità marocchine ad agire contro gli atti di criminalità, riteniamo che tali misure siano state impropriamente collegate ad azioni criminali. E dunque siamo convinti che gli arresti siano in realtà la conseguenza delle attività svolte dai due sindacalisti coinvolti. In questo senso si richiedeva alle autorità marocchine competenti di esaminare la questione ed, in assenza di qualsiasi evidenza di criminalità, di procedere al rilascio immediato dei due colleghi, senza alcuna conseguenza.

Ora però è intervenuta la condanna e dunque la Itf ha denunciato come assolutamente incredibili e del tutto inattese le sentenze di condanna alla detenzione comminate ai due leader sindacali Said Elhairech e Mohamed Chamchati.

L'itf ha ricordato che Elhairech era stato arrestato con l'accusa di sabotaggio e di aver posto a rischio la sicurezza nazionale; e che il sindacalista ha decisamente respinto le accuse correlate alla

sua opera, prestata su richiesta dell'Itf per assistere i marittimi della Comarit e della Comanav, colpiti dalla cessazione di attività delle due compagnie. L'Itf ha sottolineato che lo scorso ottobre tutti i capi d'accusa, tranne uno di lieve entità, erano stati archiviati ed era stata provata l'innocenza del sindacalista Umt. Nonostante ciò - ha denunciato l'organizzazione sindacale internazionale - Elhairech è stato condannato dal Tribunale penale di primo grado di Rabat, che lo ha accusato di aver contribuito ad ostacolare la libertà di azione ai sensi dell'art 288 del codice marocchino (criminalizzazione delle lotte sindacali). Pre-

cisando che il pronunciamento del giudice condanna Elhairech ad un anno di reclusione, l'Itf ha reso noto che il sindacalista presenterà appello contro la sentenza.

L'Itf ha ricordato che anche Mohamed Chamchati, segretario generale del sindacato della gente di mare della marina mercantile, è stato ingiustamente arrestato con i medesimi capi di imputazione e che, precedentemente rilasciato senza accusa, si ritrova

adesso condannato dal tribunale a due anni e mezzo di reclusione. Queste sentenze - ha sottolineato il presidente dell'Itf, Paddy Crumlin - sfidano la logica. Lo scorso anno Said e Mohamed hanno affrontato gravi ed infondate accuse di sabotaggio e di attentato alla sicurezza nazionale. A seguito di proteste in tutto il mondo promosse dall'Itf, tali ridicole imputazioni erano state giustamente ritirate. Ora, con uno sconcertante ribaltamento della verità e della logica, sono stati ancora una volta incriminati a causa del loro legittimo operato sindacale in difesa dei diritti dei lavoratori. Questi uomini - ha concluso Crumlin - non sono colpevoli d'altro che di essere attivi sindacalisti. Noi combatteremo in ogni modo contro queste decisioni ingiuste e assurde.

(ch.camp)



L'8 marzo delle lavoratrici Cisl dei trasporti

## Un concreto abbraccio per il “Telefono rosa”



Un 8 marzo non convenzionale quello che la Fit ed il suo Coordinamento Donne hanno organizzato quest'anno. Un forte e convinto avvio di collaborazione con “Telefono rosa”. Con la consegna da parte del Segretario Generale Giovanni Luciano e del Coordinamento nazionale, di un assegno di 5 mila euro che, tra l'altro, devolve i fondi destinati alla festa delle mimose a tale associazione di volontariato.



### “SE TUTTE LE DONNE DEL MONDO...”

In occasione della ricorrenza dell'8 marzo la Segreteria nazionale Fit Cisl, su proposta del Coordinamento donne nazionale, ha deciso di iniziare una collaborazione con una delle Onlus più radicate sul territorio nazionale e più attive nella difesa delle donne: l'Associazione Nazionale Volontarie del Telefono Rosa.

**Per passare dalle parole ai fatti** -ha detto la segretaria nazionale Fit **Rosanna Ruscito** - abbiamo ritenuto utile prevedere diversi progetti che abbiano come obiettivo finale la sicurezza e il benessere delle lavoratrici dei trasporti, per le quali la nostra organizzazione vuole essere, ancora una volta, soggetto attivo e propositivo di Buone Prassi.

**Per fare di più** abbiamo devoluto all'associazione i fondi previsti per l'attività del Coordinamento donne destinati alle iniziative dell'8 marzo. Né manifestazioni, né gadget, né riunioni ma il nostro impegno solidale e concreto per tutte le donne vittime di ogni “forma di violenza”.

**I prossimi passi** saranno indirizzati alla conoscenza, prevenzione, incontri con esperti psicologi, consulenti legali, assistenti al diritto di famiglia e mediatrici culturali. Campagne di sensibilizzazioni saranno condotte su tutti i posti di lavoro.

Nella foto la Presidente di “Telefono Rosa” Maria Gabriella Carnieri Moscatelli con Giovanni Luciano

# Lavorare e crescere figli

## Misure a sostegno della genitorialità

Publicato in G.U. n. 37 del 13.2.13, il Decreto ministeriale del 22 dicembre 2012 che, dando attuazione a quanto previsto dai commi 24-26 dell'art. 4 della Legge di Riforma del Mercato del Lavoro (Legge 92/2012), introduce in via sperimentale per gli anni 2013-2014 e 2015 due misure a sostegno della genitorialità: il congedo obbligatorio di paternità e i voucher baby sitting.

### Congedo per i papà

Il padre lavoratore dipendente avrà diritto ad un giorno di astensione obbligatoria entro i cinque mesi di vita del bambino. Il congedo obbligatorio di paternità è aggiuntivo rispetto a quello della madre.

Inoltre, il lavoratore potrà usufruire di ulteriori due giorni di congedo facoltativo di paternità, utilizzabili anche in modo continuativo, sempre entro i cinque mesi di vita del bambino. Nel caso del congedo facoltativo i giorni di assenza sono utilizzabili anche contemporaneamente, ma solo in via sostitutiva e non cumulabile, rispetto al congedo di maternità, ma solo in via sostitutiva e non cumulabile. In tal caso il

diritto del padre è condizionato dalla rinuncia della madre di un numero di giorni di congedo di maternità pari a quelli usufruiti dal padre.

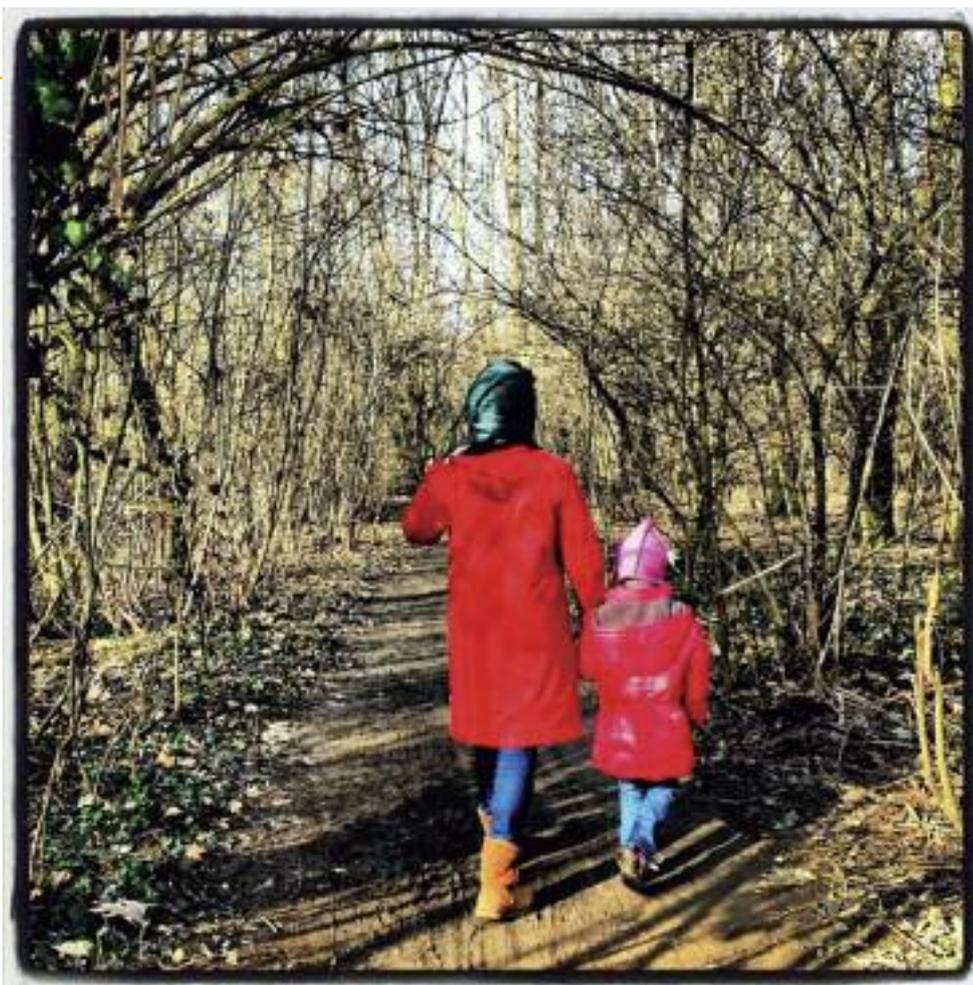
Il giorno di congedo obbligatorio si aggiunge a quanto già previsto dell'art. 28 del D.lgs. 151/2001 nel caso in cui il bambino sia affidato al padre per morte o grave infermità della madre, abbandono e

### Trattamento economico

Ai tre giorni di congedo di paternità, sia obbligatorio che facoltativo, è riconosciuta il 100% della retribuzione che sarà a carico dell'Inps.

### Requisiti domanda

Il lavoratore potrà usufruire dei giorni di congedo di paternità previa comunicazione scritta al datore di lavoro da produrre 15 giorni prima rispetto all'utilizzo e, in relazione alla nascita, facendo riferimento alla data presunta del parto. Nel caso di congedo facoltativo, il padre lavoratore dovrà allegare alla richiesta una dichiarazione della madre contenente la volontà di non fruire del congedo di maternità a lei spettante per un numero di giorni equivalente a quello fruito dal padre, con conseguente riduzione del congedo post-partum. La predetta documentazione dovrà essere trasmessa anche al datore di lavoro



affidamento esclusivo.

Il congedo di paternità, in entrambe le forme, è fruibile anche dai padri adottivi o affidatari.

della madre. Entrambe le forme di congedo a favore dei padri saranno riconosciute per le nascite avvenute a partire dal 1 gennaio 2013.



### **Voucher baby sitting**

La seconda misura introdotta riconosce alla madre lavoratrice la possibilità di utilizzare, voucher spendibili per servizi di baby sitting o per far fronte agli oneri della rete pubblica dei servizi per l'infanzia o dei servizi privati accreditati. I voucher sono utilizzabili in sostituzione del congedo parentale negli undici mesi successivi al termine dell'astensione obbligatoria.

L'importo dei voucher è pari a 300 euro mensili per un massimo di sei mesi in base alla richiesta della lavoratrice interessata. Tale misura è riconosciuta anche alle lavoratrici part-time in maniera proporzionata all'entità della propria prestazione lavora-

tiva e alle lavoratrici iscritte alla Gestione Separata Inps (es. collaborazioni a progetto) fino ad un massimo di tre mesi come previsto per tale categoria di lavoratrici dalla normativa vigente in materia di congedo parentale.

L'erogazione del contributo viene riconosciuta nei limiti delle risorse disponibili - pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2013, 2014, 2015- sulla base di una graduatoria nazionale che terrà conto, dell'ordine di priorità nell'assegnazione per le famiglie con dichiarazione Isee inferiore e, a parità di Isee, secondo l'ordine di presentazione.

L'Inps dovrà tempestivamente emettere i

bandi di presentazione delle domande indicando le modalità e i termini entro cui sarà necessario inoltrare on line le richieste di accesso al benefici.

Potranno fare domanda anche le lavoratrici i cui figli siano già nati e quelle per le quali la data presunta del parto sia fissata entro quattro mesi dalla scadenza del bando medesimo.

### **Considerazioni**

Le novità introdotte rappresentano l'inizio di quel cambiamento culturale necessario all'evoluzione sociale della famiglia e della società. Da tempo la Cisl sollecita l'intervento del legislatore a sostegno di una normativa che, anche sui posti di lavoro, realizzi condizioni paritarie nelle responsabilità familiari; una politica che l'Italia fa ancora troppo poco per eliminare le disparità di genere.

Il riconoscimento del congedo di paternità, sebbene limitato, riconosce di fatto l'importanza del ruolo del padre nella crescita dell'individuo.

L'introduzione dei voucher mira a sostenere la presenza e la permanenza delle donne sui posti di lavoro dal momento che, ancora oggi di fatto, i periodi di astensione di maternità sono considerati assenza dal lavoro ai fini della prosecuzione di carriera e della maturazione dei premi di produttività, in violazione delle norme di legge. Il sindacato è fortemente coinvolto ai tavoli contrattuali per la piena realizzazione del cambiamento così avviato.

## Intervista al Sottosegretario Improta Trasporti. Le consegne che il governo lascia “a chi verrà”



*Guido Improta, 47 anni, napoletano, laureato in Scienze politiche. Ha maturato esperienze professionali al Touring Club Italiano, alla Azienda di promozione turistica del Comune di Roma, in Alitalia. Ha avuto anche incarichi di Capo ufficio Legislativo e Capo Gabinetto a livello ministeriale.*

Da diversi mesi a questa parte, “La Voce” ha svolto una azione di monitoraggio parlamentare, intervistando deputati e senatori delle Commissioni Trasporti per verificare l’impatto, tutt’altro che indolore, della azione del Governo Monti sul settore dei trasporti, vitale non solo per l’economia del Paese e per gli utenti dei servizi ma anche per i destini dei milioni di lavoratori (ferrovieri, addetti ai servizi, autotrasportatori, marittimi, portuali, aeroportuali) che vi operano.

Questa volta andiamo però a “tastare il polso” direttamente al Governo uscente, intervistando il Sottosegretario Guido Improta, e chiedendo a lui stesso di giudicare il suo operato e ciò che dovrebbe essere la “mission” nei trasporti del governo post-elettorale. Il Sottosegretario ha dato risposte importanti e soprattutto non scontate. Ai nostri lettori il compito di valutarle.

**D.** *Un giudizio complessivo sulla Sua attività di poco più di un anno al Ministero. Si è trovato più a suo agio nei rapporti con le strutture ministeriali (dipartimenti e direzioni generali) o con le Commissioni parlamentari di Camera e Senato?*

**R.** La differenza la fanno gli uomini e anche la loro disponibilità all’ascolto e al confronto. Quindi, è difficile dare un giudizio generale. Sicuramente, quello che mi permetto di suggerire alle strutture ministeriali è superare una certa tendenza alla autoreferenzialità. E quindi, di porsi, nello svolgimento delle loro attività, tenendo conto delle esigenze dei propri interlocutori (siano essi amministrazioni locali o associazioni di categoria). Per quanto riguarda il Parlamento, devo dire che i suoi componenti, molto spesso, si fanno prendere la mano da interessi particolari legati al territorio, perdendo di vista la visione strategica in cui anche legittimi interessi economici vengano valutati sempre in un contesto di interesse generale del Paese.

**D.** *I suoi trascorsi al Touring Club italiano e soprattutto in Alitalia hanno giovato, e in che misura, nella gestione del raccordo con il*

*Parlamento? I suoi interlocutori li conosceva già da prima del suo ruolo governativo?*

**R.** Ho alle spalle oltre 20 anni di attività professionale nel pubblico e nel privato e questo mi ha aiutato a capire le differenze di approccio e come parlare ai diversi interlocutori. Nello specifico, mi occupavo sì di rapporti istituzionali: ma più rispetto agli enti locali che alle istituzioni nazionali. Quindi, qualche esponente lo conoscevo già, ma con la maggior parte di essi sono entrato in contatto per la prima volta.

**D.** *C’è qualcosa che avrebbe voluto fare e che non ha avuto il tempo di portare a compimento? Si sente di dare qualche consiglio particolare a chi verrà dopo di lei?*

**R.** Premetto che questo è un Ministero caratterizzato da una sintesi politica forte, assicurata dal Ministro Passera, che ha deciso di delegare gran parte delle proprie competenze a un Viceministro. A me sono state delegate sostanzialmente la cura dei rapporti con il Parlamento, la gestione dei provvedimenti governativi a livello parlamentare e la gestione di dossier specifici. Quindi,

diciamo che il mio era un ruolo di “problem solver”. Ciononostante, esiste un dossier che non siamo riusciti a chiudere ed è quello della Authority dei Trasporti. Eravamo ad un soffio dal raggiungere un risultato inseguito da 20 anni e non siamo riusciti ad attuarlo pienamente perché sono scattati dei veti incrociati. Ma devo dire che non è stato solo per colpa del Parlamento. C'è stata anche una responsabilità del Governo che, a mio avviso, non ha sufficientemente puntato i piedi per arrivare al risultato che consentisse il varo della Authority.

**D.** *Il predetto mancato decollo della Autorità per i trasporti (decisiva per i capitoli delle tariffe e delle liberalizzazioni) in che misura ha danneggiato la tabella di marcia ministeriale? Oppure il fatto non è stato del tutto negativo nel caso in cui, operante, avrebbe potuto costituire una specie di freno rispetto alla rapidità decisionale richiesta a un Ministero al passo con i tempi?*

**R.** Il Ministero non può occuparsi di regolazione del mercato. Non ne ha le competenze professionali ed ha peraltro una “formamentis” diversa. Il Ministero deve fare programmazione, indicare priorità. Non può pensare di fare anche da controllore sul mercato. Per cui da questo punto di vista non vedo come una minaccia la attività di una Authority che, anzi, vedo come un “completamento” a garanzia sia degli utenti ma anche soprattutto dei soggetti economici.

**D.** *Quale “pagella” si sentirebbe di attribuire a Ferrovie Italiane di Mauro Moretti e alla Ntv di Luca di Montezemolo per i trasporti ad Alta Velocità? C'è spazio per due vettori nella A.V. e nel trasporto locale?*

**R.** Da un punto di vista del mercato sicuramente c'è spazio sia nei servizi a mercato (quindi per quelli ad A.V.) sia per quelli relativi al Tpl. Ovviamente, se si apre il tpl a gare, dobbiamo anche preoccuparci di creare meccanismi per gestire gli esuberanti di personale, perché è evidente che con la razionalizzazione dei servizi e con l'efficientamento c'è il rischio che ci siano degli esuberanti anche significativi. E quindi, se si deve avviare questo tipo di percorso il Governo, deve poi essere pronto a gestirne le conseguenze.

Venendo alle “pagelle”, il giudizio ovviamente lo do sulle imprese più che sulle persone e mi sento di dire che le Ferrovie Italiane hanno fatto un grandissimo passo avanti in termini di acquisizione di una mentalità nuova, moderna, orientata alla soddisfazione del cliente. Altrettanto, non si può disconoscere a Ntv di aver introdotto un concetto di servizio totalmente diverso, assicurando modalità di trasporto molto competitive (ad esempio, la possibilità di vedere un film a bordo) a vantaggio della clientela. Questo è sicuramente un aspetto di cui bisogna riconoscere il merito.

**D.** *Le Ferrovie Italiane rispondono di più al Ministero “vigilante” o a quello “azionista”?*

**R.** Non c'è dubbio: al Ministero “azionista”. Devo dire che non ha senso avere il potere del “vigilante” e non avere gli strumenti per esercitarlo. Sicuramente, è importante che le Ferrovie Italiane abbiano raggiunto una sostenibilità economico-finanziaria significativa. Ma questo non può prescindere da una funzione anche sociale che tale impresa deve assolvere. E quindi, tagliare certi collegamenti perché non redditizi lo posso capire da un punto di vista gestionale- manageriale, ma ho fatto fatica a spiegarlo alle oltre 170 interrogazioni che ho dovuto fronteggiare su questo argomento.

**D.** *Il futuro governo dovrebbe prendere posizione favorevole o contraria rispetto alla ipotesi del contratto di lavoro unico dei ferrovieri a prescindere dalla loro appartenenza alle Fs. o alla Ntv?*

**R.** Secondo me, in generale (ma questo l'ho visto anche nel particolare perché ho seguito da vicino anche il tavolo del trasporto aereo) il sindacato è pronto per accettare una sfida sulla flessibilità di impiego, purché ci si ritrovi di fronte a una “buona occupazione”. Quindi, meno precariato, più garanzie e più flessibilità. Secondo me questa è una ricetta vincente indipendentemente dal datore di lavoro, perché mette al centro il lavoro e l'economia reale.

**D.** *La Commissione europea ha recentemente 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 dell'impresa ferroviaria (Trenitalia). Mauro Moretti, anche nella sua veste di Presidente del Cer (la associazione delle società ferroviarie europee) ha criticato questa linea come “iperliberista”, parlando di vera e propria “camicia di forza” di costi economici esorbitanti per attuarne il cosiddetto “divorzio”. In ogni caso, si tratterebbe di una semplice “raccomandazione” ai singoli Stati. Ntv con l'A.D. Giuseppe Sciarrone ha invece espresso apprezzamento. Il suo pensiero?*

**R.** Non posso che rifarmi a quello che ha dichiarato il Ministro Passera, il quale ritiene non opportuno, in questa fase, arrivare ad una separazione della “rete” rispetto alla holding attuale. E quindi, difende l'attuale configurazione. In futuro, con una Authority dei trasporti che garantisca e che individui i criteri di accesso alle infrastrutture e i canoni da corrispondere per usare l'infrastruttura, probabilmente potrebbe realizzarsi un punto di equilibrio tale da salvaguardare la “patrimonializzazione” delle Fs, ma anche assicurare le necessarie garanzie per i suoi competitors.

**D.** *Veniamo al capitolo Alitalia. L'Ad. Andrea Ragnetti ha gettato la spugna. Roberto Colaninno è alla ricerca del successore. Nel frattempo serve una iniezione di liquidità per traghettare la Compagnia fino alla possibile fusione con Air France. Oppure con altri vettori di altre nazionalità. Come andrà a finire?*

**R.** Penso che verrà in parte vanificato lo sforzo promosso dal Go-

verno Berlusconi di mantenere una Compagnia con non solo il "cuore" italiano ma anche con la "testa" in Italia. E questo è un peccato, perché una economia importante non può fare a meno di un vettore aereo che possa accompagnare in modo efficace ed efficiente i propri imprenditori alla conquista dei mercati. Sicuramente, passare per Parigi o per Amsterdam non sarà un dramma. Però ci sarà un grandissimo rammarico per le grandi risorse che sono state inutilmente spese per dare una prospettiva esclusivamente italiana a questa Compagnia aerea.

**D.** *In aggiunta, Consiglio di Stato e Tar hanno confermato la posizione della Autorità antitrust condannando Alitalia a cedere 8 slot sulla redditizia linea Milano-Linate Roma-Fiumicino alla compagnia "low cost" inglese Easyjet. Ma la nostra Compagnia non ha per caso un male oscuro?*

**R.** La pronuncia dell'Antitrust è condivisibile, così come è condivisibile il fatto che siano stati assegnati a una sola Compagnia tutti e 8 gli slot, rispetto ad un'altra ipotesi che avrebbe sicuramente avvantaggiato Alitalia ma non il consumatore finale (e cioè l'ipotesi di ripartire questi 8 tra più compagnie). Devo aggiungere che nella scelta finale è chiaro che si sarebbe potuto privilegiare il vettore Meridiana, vettore anch'esso competitor. Però, oggettivamente, da un punto di vista patrimoniale, Easyjet è in condizione più florida rispetto a Meridiana.

**D.** *E' stato recentemente presentato (e lasciato in eredità) il piano degli aeroporti del futuro. La filosofia sbandierata è stata quella della razionalizzazione, puntando sugli aeroporti maggiori a scapito degli scali minori, considerati antieconomici. Gli aeroporti sono stati suddivisi in tre fasce.*

*Solo 31 sono stati considerati strategici. 15 sono stati "bocciati" e trasferiti alle regioni che decideranno cosa fare. Si tratta di una importante eredità che passa al futuro governo. Secondo lei, i successori attueranno o affosseranno il piano?*

**R.** Sarà un indicatore del grado di "riformismo" che caratterizzerà il prossimo governo. Il Ministro Passera, con un suo atto di indirizzo, avrebbe potuto essere anche più "cattivo" e quindi "ridurre" ulteriormente. Invece, si è tenuto in una situazione di saggio equilibrio tra interessi delle economie locali e salvaguardia del mercato del trasporto aereo (che chiaramente non può essere frantumato su troppi scali a scapito della solidità di sistema). Per cui penso che l'atto di indirizzo potrà essere corretto in qualche aspetto classificativo (integrazione, ad esempio, dell'aeroporto di Pisa con quello di Firenze) ma che le linee guida di massima reggeranno perché la loro filosofia è assolutamente condivisibile.

**D.** *A proposito di aeroporti, si è molto parlato dello scalo di Fiumicino. Alla fine di un lungo travaglio i vari ministri hanno approvato il contratto di programma Enac-Adr che prevede lo sviluppo del Leonardo da Vinci, a fronte di un aumento delle tariffe aero-*

*portuali di 10, 5 euro a passeggero. In sostanza, si punta a fare cassa per creare una nuova pista e realizzare un vero hub europeo. Che garanzie ci sono che i soldi andranno effettivamente a coprire gli investimenti infrastrutturali?*

**R.** Le garanzie sono totali perché il contratto è stato costruito in maniera tale che non ci può essere nessuna decisione unilaterale e nessuna discrezionalità sulla destinazione di questi finanziamenti di cui gode il concessionario. Peraltro, lo stesso autorevole rappresentante di Adr ha definito l'aeroporto che gestisce come assolutamente inadeguato allo status della città di Roma e a quello di "porta di ingresso" principale nel nostro Paese. Quindi, non ho dubbi sul fatto che ci sia un investimento significativo. Dopodiché, si può discutere sulla opportunità o meno di creare nuove piste (e su questo c'è già un dibattito molto acceso, alimentato soprattutto dalla Amministrazione comunale di Fiumicino e da alcune associazioni ambientaliste). Ma sul fatto che l'Aeroporto di Fiumicino debba essere potenziato e rimodernato non ci sono dubbi.

**D.** *Il Fondo italiano per le infrastrutture F2i di Vito Gamberale è diventato molto attivo sul fronte aeroportuale. Ha creato una nuova holding per gli aeroporti. Cosa ci si può aspettare?*

**R.** Si tratta di un soggetto sicuramente molto importante dal punto di vista patrimoniale. Devo dire che non ho ancora ben capito quale sia la strategia che vuole perseguire. Però presidia in questo momento aeroporti importanti quali quelli di Milano, Torino, Napoli e ritengo che non abbia finito il suo "shopping". A cosa però porti tutto ciò, non ho francamente informazioni sufficienti per valutarlo.

**D.** *Portualità. Il tentativo di applicazione della "spending review" ai dipendenti delle Autorità portuali ha portato molti problemi, compreso lo sciopero dello scorso dicembre. Assoporti, nel ricordare che ben il 54% dell'import-export del sistema Paese passa attraverso i porti, chiede di rendere effettiva la "autonomia finanziaria" portandola al 3% del gettito Iva generato dai porti e di usare il Fondo strategico della cassa depositi e prestiti come vanto di investimenti pubblici e privati a sostegno delle realtà portuali. Che ne pensa?*

**R.** Anche qui non dobbiamo commettere lo stesso errore che è stato compiuto nel mercato del trasporto aereo, nel senso che il Paese deve darsi delle priorità strategiche, deve indicare quali sono i "sistemi portuali" (perché non si può più continuare a procedere con oltre 20 Autorità portuali). Una volta che il Paese si sarà dato questi indirizzi strategici, sicuramente lo strumento della "autonomia finanziaria" sarà indispensabile per intercettare i traffici intercontinentali, attivando un sistema di logistica adeguato perché l'Italia è una piattaforma logistica naturale di smistamento delle merci verso l'Europa.

A cura di Chiara Campanella

Dal XX al XXI secolo

# Passato e futuro delle relazioni industriali

*Un saggio-provocazione di Pietro Merli Brandini*

*Prossimamente in libreria un nuovo, acuto saggio dell'amico Pietro Merli Brandini, una colonna del mitico Ufficio studi della Cisl degli anni 50-60, fucina di sindacalisti-intellettuali che hanno contribuito a fissare "i fondamentali" ai quali tutt'ora si ispira il nostro modo di fare sindacato: pragmatico ma non per questo empirico e tanto meno incoerente, episodico, opportunistico o subalterno ad altre logiche che non siano quelle di contrattare, al meglio del possibile, nell'unico interesse dei lavoratori rappresentati.*

Il nuovo libro di Merli Brandini reca il titolo: "Le relazioni industriali. Dal totalitarismo alla democrazia", con una significativa aggiunta "Verso un mondo più uguale e giusto". Il volume ha una presentazione del prof. Giuseppe Bianchi che coglie, illustra e sottolinea le preziose piste di lavoro in esso contenute: in particolare la ricerca di combinazioni in grado di tenere insieme la ripresa di una necessaria crescita, con la difesa e salvaguardia attiva dei diritti democratici e sociali.

Pietro Merli Brandini, come sanno i lettori de "La Voce", è stato segretario confederale della Cisl, membro dell'Ocse e del Comitato economico e sociale europeo a livello internazionale. Come esperto di relazioni industriali è autore di alcuni libri e di numerosi saggi pubblicati in autorevoli riviste italiane e straniere.

Diamo spazio dunque a questa voce che ci interroga sulle sfide alle quali il sindacato deve rispondere proprio sul terreno specifico che gli è proprio e che deve orgogliosamente difendere da interferenze e minacce. La partecipazione alla vita democratica infatti, secondo la nostra Costitu-

zione, non avviene solo attraverso le forme proprie di coinvolgimento dei cittadini alla gestione della cosa pubblica che si manifesta in primo luogo nelle elezioni politiche o amministrative, ma anche attraverso la libera azione dei corpi intermedi, gruppi sociali organizzati che esprimono e spingono in avanti gli interessi di cui sono portatori. C'è cioè un importante potere di sovranità diffusa, che controlla e limita il potere di gestione della cosa pubblica, realizzando autonomamente quanto è possibile al proprio livello e dando per questa via un contributo determinante alla vita ed allo sviluppo del paese.

Merli Brandini, proprio per questo motivo parte nella sua riflessione dalle esperienze dei totalitarismi del 900 (italiano, tedesco e sovietico) che hanno eliminato, negli anni di quelle dittature, la libertà di azione ed organizzazione sindacale. Cosa che peraltro accade ancor oggi in numerose realtà del mondo.

Peraltro resta permanente e più attuale che mai il rischio di esaltare un rapporto diretto, anche nei regimi democratici, tra i governanti e i cittadini, di puntare ad una partecipazione tutta virtuale, di sopravvalutare il ruolo della tecnologia e dei tecnici finendo per considerare un peso inutile, anzi dannoso, la presenza e l'interlocuzione dei gruppi intermedi, delle realtà locali, considerate localistiche e corporative e comunque superflue.

Da qui un attacco o almeno un ridimensionamento preoccupante, anche se non conclamato, alla contrattazione collettiva ed alla interlocuzione delle parti sociali con chi gestisce la cosa pubblica.

E' indubbio, infatti, il ruolo importante, determinante della politica a livello nazionale e sempre più ormai a livello europeo, attraverso scelte tutt'altro che indolori. Ma, come sottolinea Bianchi nella presentazione, il processo di ricostruzione del primato della politica non può non tener conto che esistono altri centri di potere legittimo, oltre lo Stato, come quelli rappresentati appunto dalle parti sociali che regolano con ordinamenti autonomi, materie (quali salari, condizioni di lavoro, istituti di benessere sociale) che entrano in gioco nei processi di integrazione economica.

Ci sono nel libro alcune affermazioni forti, che faranno certo discutere. Come quando si considera in qualche modo lo Statuto dei lavoratori una sorta di ingegneria dello Stato nel rapporto tra soggetti economici e produttivi, perdendo un po' di vista il significato fondamentale dello Statuto dei lavoratori come affermazione di diritti dei cittadini che valgono in ogni situazione anche dentro le realtà aziendali e di lavoro. Ma il punto vero è la riaffermazione, così come si è realizzata in altri cruciali periodi di vita del nostro paese, del ruolo e della responsabilità della contrattazione

collettiva, in una autonomia che non è considerata dall'Autore autosufficienza, perché il dialogo, l'interlocuzione con lo Stato democratico sono considerati indispensabili, con una interrelazione continua tra governi istituzionali e parti sociali a tutti i livelli anche sovranazionale. Ma come osserva il prof. Bianchi, c'è stata in Italia, dopo un periodo di politiche flessibili del lavoro ad opera del sistema di contrattazione collettiva, l'emergere

Per identificare i caratteri di fondo delle relazioni industriali l'Autore ha ritenuto necessario partire dalla prima Guerra Mondiale causa di profondi sconvolgimenti sociali in Europa e in Usa.

I totalitarismi in Italia, Russia e Germania hanno abolito ogni libertà civica. Libere associazioni di lavoratori e imprenditori sono state cancellate.

Il secondo dopo guerra ha visto il ritorno di libere organizzazioni e di liberi sistemi di relazioni industriali. In Italia, dopo un'esperienza liberal democratica e di libera contrattazione (1945-1970) l'asse si è spostato con un'interferenza dello stato nell'area della autonoma contrattazione collettiva.

È così cresciuta la divergenza tra il sistema italiano di R.I. e quello dei paesi anglosassoni e del nord Europa. Con ripercussioni non positive sulla crescita, sull'occupazione, la competitività e il benessere.

dell'invasività di un apparato politico-burocratico che, dilatando l'intervento pubblico anche nelle sfera propria dell'autonomia delle parti sociali, ha reso più porosi i confini tra regolazione legislativa e regolazione privata-collettiva, rendendo più difficile l'adattività reciproca tra sfera sociale e sfera economica. Anche da qui il distanziarsi, a partire dagli anni '90, dell'Italia dal cuore dell'Europa più avanzata, con la conseguente entrata in un percorso di stagnazione che negli ultimi anni è diventato, anche con l'implosione dell'euro, un vero e proprio declino. Con la conseguenza di un assai fragile equilibrio di marginalità economica, con un troppo elevato debito pubblico che rischia di travolgere il nostro paese.

Gran parte del libro è dedicato proprio a questo problema cruciale e rappresenta la parte più acuta delle riflessioni che non mancheranno di stimolare i lettori. Le difficoltà economiche, infatti, si ripercuotono sui sistemi politici e sociali, indebolendo il ruolo dei partiti, come anche delle parti sociali, che faticano a svolgere, nel contesto attuale, quel ruolo creativo che in passato hanno svolto con efficacia; e che oggi devono reinventare in un contesto non autarchico, perché - sostiene con passione l'Autore - la soluzione dei problemi di ogni paese è strettamente legata con quella degli altri paesi europei e attraverso questi, con l'economia globale.

La lettura della seconda parte del libro non mancherà di coinvolgere i lettori e accompagnarli nella ricerca del futuro delle relazioni industriali da ripensare, in un compito che spetta loro in prima persona come lavoratori, come organizzazione sociale, insieme alle altre parti sociali ed economiche, con una interlocuzione che non

può non coinvolgere anche il Governo e le istituzioni pubbliche.

Ciò richiede di mettersi in discussione, di accogliere le lezioni del passato non per ripercorrerne le strade, quanto per esprimere ad oggi la responsabilità diretta del sindacato ai vari livelli di contrattazione collettiva nel nostro paese, come anche a livello europeo (e qui siamo ancora molto indietro) e nelle grandi imprese multinazionali (dove qualche prima esperienza si è già cominciata a svolgere).

E' fondamentale richiamare gli obiettivi ai quali deve mirare questa azione che per Merli Brandini sono innanzitutto: maggiore coesione sociale, in un quadro di stabilità finanziaria e di sviluppo delle economie reali, in una prospettiva di integrazione anche politica europea.

Vengono indicati a questo proposito quelli che sono considerati i compiti per le istituzioni europee e per i governi e la parti sociali nazionali. In sintesi come "divergenze da colmare e convergenze da consolidare, proprio in vista della crescita competitiva per l'occupazione e la coesione sociale. E l'Autore indica nell'ordine la lista dei "compiti in casa" della Unione Europea partendo dalla consapevolezza condivisa che un ritorno al passato presenta costi maggiori di quelli che si debbano affrontare rimanendo nell'euro.

Nell'enumerazione dei "compiti a casa" emerge prioritario un piano pluriennale per il recupero di tassi di produttività elevati e stabili in tutti i settori produttivi, ivi compresa la pubblica amministrazione centrale e periferica. Il problema centrale della maggiore produttività, però, come si sottolinea citando Bianchi, è che la sua at-

tuazione avvenga a livello di tutte le imprese e di tutti i territori, in altre parole, come sempre, non manca di sottolineare la Cisl, si deve perseguire una produttività a tutti i livelli (del lavoro, dell'impresa, del settore e del sistema) e non solo a livello di produttività del lavoro, insufficiente, oltre che iniqua a farci raggiungere l'obiettivo della competitività .

Tra le questioni che sono all'ordine del giorno vale la pena di sottolineare per le sue implicazioni dirette sulla contrattazione di categoria e aziendale, il problema della ripartizione del lavoro. A tal proposito sono indicate nel volume esperienze avviate all'estero in questa direzione e si suggeriscono originali programmi ed azioni di lavori economicamente utili.

Anche i soggetti contrattuali di categoria sono stimolati dall'intense e sintetiche provocazioni di questo scritto a cercare strade nuove facendosi carico delle sfide che interpellano tutta la società italiana, a partire dall'ambito in cui ciascuno è sovrano e responsabile.

Prima dell'epilogo, troviamo infine un invito per tutti noi che merita di essere impresso nelle nostre menti: Dobbiamo distaccarci dal passato se non serve più. Affrontare il nuovo misurandone la positività. Dobbiamo credere nella possibilità di farcela, rinnovandoci senza timori paralizzanti e facendo leva, fondamentalmente, sui valori etici e spirituali nei quali ci riconosciamo.

Si tratta di un bellissimo promemoria, che i tempi difficili che viviamo impongono di onorare ad

ogni soggetto che voglia contribuire, al suo livello di azione, a rinnovare le future relazioni industriali, sapendo che "Chiedersi dove si vuole andare è più importante che fermarsi a discutere da dove si proviene".

*Alberto La Porta*

**Pietro Merli Brandini. "Le relazioni industriali, dal totalitarismo alla democrazia". Agrilavoro Editrice Collana Officine. € 5,00.**

# Italferr: una storia virtuosa di lavoro italiano all'estero

*Intervista all'ing. Alessandro Fortuna*

L'Italferr è la società che attua il piano di investimenti delle Ferrovie dello Stato. La sua missione è quella di realizzare progetti in Italia e all'estero. Per questo scopo si avvale di professionisti altamente qualificati. Uno di questi è l'ingegner Alessandro Fortuna, romano, 59 anni ben portati e con alle spalle trent'anni di esperienza professionale. Nel corso della sua carriera Fortuna ha infatti ricoperto numerosi incarichi specializzandosi in diversi settori. Fortuna nasce come ingegnere progettista delle Ferrovie dello Stato in forza all'Ufficio speciale per la costruzione della Direttissima Roma-Firenze. Poi, di promozione in promozione, diventa Supervisore tecnico, Responsabile tecnico, Coordinatore di progetto, Responsabile di unità operativa, Project manager, infine Team Leader. Una carriera che lo ha visto partecipare alla progettazione e realizzazione di importanti infrastrutture, compresa l'Alta velocità. **Patrizio Paolinelli** ha raccolto la sua storia perché rappresenta un intreccio virtuoso tra attività professionale e esperienza di vita.

Fortuna non è figlio d'arte. I nonni erano agricoltori e per un periodo emigrarono negli Stati Uniti. Rientrati in Italia acquistarono un casale vicino a Città di Castello. Il padre invece lascia la campagna e, dopo una parentesi a Como, si stabilisce a Roma dove lavora come portiere di uno stabile. Nella capitale Fortuna frequenta l'Istituto Tecnico per geometri "Tor Firenze". Una volta diplomato cerca subito un'occupazione. Ma, racconta, c'erano troppe difficoltà nel trovare un lavoro e la paga era irrisoria. Così decide di prendere una laurea e sceglie ingegneria civile. Ottiene il presalario (un contributo dello Stato a studenti meritevoli e non abbienti) ed è uno dei pochi studenti di ingegneria a laurearsi entro i cinque anni di corso previsti dall'ordinamento. Gli chiediamo come mai non abbia optato per architettura. E subito viene fuori la natura dell'*homo faber*: "L'ingegnere è uno che risolve problemi e realizza cose. Ovviamente anche l'architetto presenta queste caratteristiche. Ma sono meno stringenti. E' una persona più libera e può viaggiare con la fantasia. L'ingegnere dei trasporti è invece uno che deve muoversi a piccoli passi, con costanza e solo così arriva in cima alla montagna".

Se vogliamo, la risposta di Fortuna ha una sua cognizione di causa. Nel 1980 si sposa e sua moglie, guarda caso, è un architetto. La casa dove tutt'oggi vivono l'ha ristrutturata Fortuna con le sue mani insieme a un collega geometra. Dal matrimonio nascono tre figli, Francesco, Davide, Daniele (rispettivamente 17, 24 e 29 anni), tutti portati per le materie scientifiche. "I ragazzi - af-

ferma Fortuna - sono educati alla fatica dello sport e all'amore verso gli animali." Già, perché l'ingegnere non è solo attento al lavoro e alla famiglia. E' anche uno sportivo. Da giovane ha praticato l'atletica, il judo, il karate e tutt'ora, quando può, nuota e fa snorkeling. Mentre è dalla moglie che ha appreso l'amore per gli animali. La famiglia Fortuna convive infatti con tre gatti, un bassotto e un grande acquario di pesci tropicali d'acqua dolce. Una famiglia unita che dal 1995 deve convivere con le assenze sempre più frequenti di Alessandro Fortuna. Non che prima non viaggiasse. Ma si trattava di trasferte in Italia. Come quelle nel triangolo Torino-Milano-



L'Ing. Fortuna a Zagabria



Lavori Italferr nel deserto algerino

Genova per la realizzazione dei passanti ferroviari di cui Fortuna coordina alcuni progetti. Viaggia così tanto che, racconta, una sera esce di casa per partire alla volta del Nord-Italia e una volta arrivato a Termini non ricorda più qual è la sua destinazione. Torino, Milano o Genova? Lo scopre leggendo il biglietto. Ma, per quanto ripetute si tratta di brevi trasferte da fare in treno. In parte la musica cambia quando dal treno si passa all'aereo. Italferr partecipa a gare internazionali e ha bisogno di un esperto che sappia come e quanto costa realizzare una linea ferroviaria in qualsiasi parte del mondo. Per due anni Fortuna si ritrova così a viaggiare nei paesi arabi, in Europa dell'est e in Sud-America per fare le valutazioni necessarie a stabilire l'offerta. Un lavoro che richiede calcoli complessi e sopralluoghi sul posto per decidere i tracciati. Ad esempio,

qual è il percorso migliore per far entrare un treno ad Aleppo o per attraversare un fiume della Slovenia.

Nei suoi viaggi Fortuna osserva la realtà in cui si trova immerso e nei paesi arabi annota le differenze di mentalità che più lo colpiscono: *"Lì la domenica è il primo giorno di lavoro. E nella loro cultura rappresenta il giorno di maggior impegno. Dunque man mano che ci si approssima al giovedì la tensione si allenta progressivamente. Da noi invece il ritmo di lavoro deve rimanere costante. I costumi poi sono diversissimi. All'aeroporto di Riyadh mi è capitato di assistere ad un'animata discussione al check-in perché un marito non voleva che le mogli sollevassero il velo per l'identificazione. Un'altra differenza che salta agli occhi - e che suggerisce quanto sia importante il ruolo della famiglia in quelle società - la si percepisce nei ristoranti: le sale per famiglie sono separate da quelle dei clienti single. Un'altra differenza rispetto alla nostra cultura è data dal fatto che non si deve esprimere troppa curiosità in pubblico, in particolare dinanzi a situazioni che per noi europei appaiono curiose. Una volta mi trovavo in un suk davanti a una bancarella di profumi. Arriva un uomo con al seguito diverse mogli, le quali iniziano a provare i profumi, a metterli indosso e di sottocchi noto*

*che hanno le labbra con il rossetto, indossano jeans ricamati e scarpe alla moda. Non l'avrei mai immaginato. Lì di una donna si vedono solo gli occhi. In genere neri e profondi. Ma è vietato dai loro costumi indulgere nel contatto visivo".*

Pur essendo all'estero questi viaggi perdono pochi giorni, al massimo una settimana se la trasferta è in Sud-America. In termini di tempo l'impegno è più o meno lo stesso di quello dedicato ai viaggi in Nord-Italia. Ciò che cambia è il mezzo di trasporto: l'aereo anziché il treno. Nel 2009 ecco arrivare un nuovo incarico. Così lo riassume Fortuna: *"C'è un antefatto da precisare. Nel 2007 per Italferr avevo progettato il tracciato di una linea venezuelana di 110 chilometri, la Encrucijada-Puerto Cabello, la cui realizzazione spettava a un consorzio di società italiane. Un'opera notevole che comprendeva tra l'altro sette stazioni, quattro impianti*

*merci, due interporti e la formazione del personale. Nel 2009 il responsabile della sede va in pensione e Italferr mi chiede di sostituirlo. Ciò comporta non più un viaggio di una settimana, per quanto da un continente all'altro. Ma la permanenza di parecchi mesi l'anno fuori dall'Italia. Riunione di famiglia a Roma per capire se un impegno così gravoso fosse condiviso da tutti, anche in termini di gestione della vita domestica. Ognuno si assume le sue responsabilità, ho l'ok di moglie e figli e con un po' d'angoscia a luglio parto per una nuova avventura professionale".*

Fortuna resta in Venezuela per due anni e mezzo. La sede operativa è a Valencia, a 70 km dalla costa. Da lì dirige maestranze locali e italiane. Un'esperienza dura per tutti perché si deve realizzare un doppio binario per il trasposto in un ambiente dove la natura domina con una vegetazione lussureggiante. Quando sarà ultimata, l'opera permetterà di decongestionare il traffico stradale e accelerare i tempi di consegna. Fortuna alterna tre mesi di lavoro e 15 giorni a Roma. Va avanti così fino alla scadenza del contratto, nei primi mesi del 2012. Nel corso dei suoi tanti viaggi all'estero osserva le differenze tra un ingegnere italiano e uno straniero: *"Abbiamo tutti teste differenti. Un ingegnere colombiano è molto preciso in ciò che dice e in ciò che fa. Ed è una cosa che mi ha stupito. I venezuelani sono un po' più rilassati. Grandissimi oratori, dalla straordinaria velocità di esposizione. Poi sul piano tecnico bisogna fare diversi controlli supplementari sulle attività che svolgono. In Arabia Saudita invece hanno grandi capacità gestionali. Nel senso che sono molto attenti ai tempi e ai costi. Ma il know-how tecnico lo importano da altri. In genere, società di ingegneria straniere che li supportano in tutto e per tutto".*

Lavorare all'estero comporta confrontarsi con mentalità e culture produttive differenti dalla nostra. Generalmente da questo confronto si esce arricchiti: *"Per una lunga fase della mia carriera il mio orizzonte era l'Italia. Il che voleva dire avere a che fare prevalentemente con amministratori lo-*

cali, tecnici comunali e così via. Insomma ci si comprendeva, e non solo perché si parlava la stessa lingua. Da alcuni anni invece devo prepararmi prima per capire chi è il mio interlocutore, quali sono i suoi valori, le sue aspettative, la sua forma mentis. E poi c'è una differenza sostanziale di cui tenere conto. In Italia Italferr è il numero uno nel suo campo e questa posizione ti dà forza nel trattare con gli attori istituzionali. All'estero invece ti devi misurare con concorrenti fortissimi e quando si fa un'offerta la relazione con i committenti cambia completamente. Perciò ho dovuto affinare molto le mie capacità di comunicazione. Una cosa è parlare con un addetto del ministero dei trasporti algerino, un'altra con l'equivalente croato, un'altra ancora con un colombiano”.

Oltre a questi aspetti la permanenza all'estero comporta delle criticità: “In un altro paese sei solo – ammette Fortuna. Perciò devi essere maggiormente presente a te stesso. Non devi guardare solo quello che fai ma come lo fai. Ogni movimento è programmato ed è buona norma avere un'alternativa. Ad esempio è necessario prevedere le situazioni di pericolo perché se ti capita qualcosa chi ti soccorre? Allora ecco che è importante crearsi una rete di relazioni che ti tuteli in caso di difficoltà. Ci sono le ambasciate e fanno un lavoro egregio mettendo in contatto gli italiani che lavorano all'estero. Ma a volte non bastano. Non sai mai quello che ti può succedere. E questa continua vigilanza stanca”.

E' interessante notare che per migliorare le proprie capacità nelle pubbliche relazioni e persino nell'apprendimento delle lingue (Fortuna conosce l'inglese, il francese e lo spagnolo) il nostro ingegnere non ha frequentato corsi particolari. Insomma si è fatto da sé, così come da sé ha costruito la sua vita. Gli chiediamo allora come la sua esistenza è cambiata da quando le permanenze all'estero sono di alcuni mesi: “E' cambiata molto, non c'è dubbio. Mi sto abituando a usi e costumi differenti dai nostri. Poi quando torno in Italia ogni cosa ha seguito il suo corso e ci sono nuove situazioni da affrontare. Ad esempio per ciò che riguarda i figli. E allora ecco che mia moglie mi reintroduce al nostro ménage domestico. Ma quello che prima era la tua normalità ora è un continuo riadattamento. Ogni tanto mi capita persino di fare fatica a orientarmi nella città dove sono nato. Insomma vivo in una

continua altalena di emozioni e appena inizio a ritrovare la bussola devo fare le valige. Debbo dire che i miei familiari, gli amici e i colleghi capiscono questo disagio e mi sono vicini”.

Terminata l'esperienza in Venezuela cosa fa l'ingegner Fortuna? Continua a svolgere incarichi all'estero. Attualmente si divide tra l'Algeria e la Croazia. In Algeria, insieme ad altri sei esperti, assiste le ferrovie locali nella realizzazione di un ciclopico piano di investimenti che prevede ottomila chilometri di nuove linee e una quarantina di appalti. In Croazia è Team leader, ossia responsabile del coordinamento e della realizzazione di un progetto triennale. Per chiudere chiedo a Fortuna in che misura nel suo lavoro tiene conto dell'ambiente: “Spesso siamo più noi tecnici che non i committenti a badare all'impatto ambientale delle infrastrutture che realizziamo. I nostri progetti sono sempre improntati alla salvaguardia di boschi, foreste, corsi d'acqua e alla realizzazione di passaggi per gli animali da una parte all'altra delle sedi ferroviarie. Ad esempio in Arabia per il transito dei cammelli abbiamo previsto dei sovrappassi per tutelarli dal rischio di essere investiti. Insomma noi portiamo un'esperienza di sistema quando presentiamo un progetto. Al cliente diciamo che è necessaria una forte attenzione alla geologia, all'acqua, al rumore. In definitiva le opere non devono essere impattanti”.

Patrizio Paolinelli



# I dati e i perché del boom grillesco

*Se c'è un vincitore alle elezioni politiche italiane, quel vincitore è Giuseppe Piero Grillo e il suo Movimento 5 Stelle. Il comico Beppe, fustigatore intransigente della malapolitica italiana, ha preso la bellezza di 7.285.850 voti al Senato e 8.689.458 alla Camera ovvero 162 parlamentari (54 al Senato e 108 alla Camera). Nel giorno di chiusura delle urne, il 25 febbraio, il Censis ha pubblicato un'analisi sociologica assai curata sul M5S: "La piazza dei 5 stelle". Il punto di partenza di questa indagine è la manifestazione conclusiva della campagna elettorale del movimento, in Piazza San Giovanni, a Roma, venerdì 22 febbraio. Nella sintesi che leggerete ci sono tutti gli elementi per capire i motivi del successo elettorale del M5S. Motivi sufficienti per azzardare che non siamo al cospetto di una meteora politica destinata a scomparire velocemente. Anzi.*

**Partecipazione impegnata.** Un primo dato significativo è che l'85,6 per cento dei partecipanti alla manifestazione, intervistati dal Censis, erano intenzionati a votare 5 Stelle: si trattava, infatti, di elettori dichiarati (55,1 per cento), militanti (14,2 per cento) o indecisi ma orientati a votarlo (16,3 per cento). Minoritaria è risultata la presenza motivata da curiosità o da esclusivo interesse per la dialettica anche spettacolare del leader Grillo, ma senza adesione politica. A una tale categoria (presenti ma non votanti) appartengono di più i giovani con meno di 29 anni (19 per cento rispetto alla media del 14,4 per cento) e gli over sessantenni, per il 24,2 per cento presenti per pura curiosità. Mentre per oltre il 90 per cento dei trentenni e quarantenni la presenza in piazza segnava un impegno di partecipazione politica.

Le caratteristiche sociali dei partecipanti si possono così sintetizzare: alto livello di istruzione, con il 29,1 per cento di laureati e il 56 per cento di diplomati; occupati per il 57,9 per cento, disoccupati, in cerca di occupazione o in cassa integrazione per il 13,6 per cento, studenti in gran parte universitari per l'11,6 per cento, pensionati per il 10,4 per cento, casalinghe per il 5,3 per cento; fra gli occupati la maggior parte degli intervistati ha un impiego a tempo indeterminato nella pubblica amministra-

zione (26,6 per cento) o presso imprese private (30,6 per cento).

Larga la presenza fra gli intervistati di lavoratori autonomi nelle professioni, artigianato, commercio e di imprenditori, categorie che in complesso sono pari al 27,6 per cento. L'area del lavoro precario assomma all'11,2 per cento fra dipendenti a tempo determinato, cocopro, partite Iva; particolarmente elevata è la quota di intervistati che hanno vissuto per un periodo all'estero (24,2 per cento).

**Un terremoto elettorale.** La scelta di voto per il Movimento 5 Stelle è motivata, soprattutto per i più giovani, dalla speranza che questa formazione politica possa offrire una possibile soluzione della crisi che sta attraversando il Paese (61,6 per cento), mentre per il restante 38,4 per cento è un'espressione di protesta. Resta forte la delusione verso la politica tradizionale e la conseguente necessità di dare uno scossone a un sistema «marcio». Altrettanta importanza, tuttavia, riveste il programma politico diffuso, seppure in modo sintetico, in una serie di proposte specifiche. Internet e social network risultano i principali veicoli informativi utilizzati dalla maggior parte dei votanti (65 per cento) per entrare in contatto con il movimento, anche se solo il 2,1 per cento dichiara di aver partecipato a consultazioni online.

**La collocazione politica.** Come ogni movimento di rottura del quadro politico preesistente, le basi «ideologiche» non sono immediatamente riconducibili alla geografia basata sull'asse destra-sinistra. Infatti, il 48,6 per cento degli intervistati nella piazza romana che dichiarano il voto per i 5 Stelle si proclama estraneo a una collocazione politica definita con quello schema. Un ulteriore 32,7 per cento si dichiara di sinistra, un 7,9 per cento di centro-sinistra; meno intensa la presenza di chi si sente di destra o di centro-destra, pari al 10 per cento. Un riscontro ulteriore viene dal comportamento avuto alle precedenti elezioni politiche del 2008: il gruppo più numeroso è formato da chi si era astenuto (27,5 per cento), seguito da ex elettori del Pd (25,3 per cento); altro segmento significativo è rappresentato dai flussi provenienti dall'Italia dei Valori (14,5 per cento) e dal Popolo della Libertà (10,5 per cento); quote minori riguardano la Sinistra Arcobaleno (5 per cento) e la Fiamma Tricolore (2,1 per cento). Bisogna considerare che, pur essendo una manifestazione conclusiva, circa il 70 per cento dei partecipanti proveniva da Roma e dal Lazio e che per tale ragione risultano molto bassi i flussi provenienti dalla Lega Nord.

Geivù

# ...Ma il Cielo è attorno a noi

*(non solo sopra, ma anche dentro di noi)*

E' probabile che quando questo numero della nostra rivista andrà in mano alle amiche ed agli amici lettori, una delle parole-chiave del dibattito pubblico sarà la "fiducia" (e ovviamente, il suo contrario, sfiducia, come è destino di contraddizione di ogni cosa umana). Fiducia ad un nuovo governo. Sfiducia dei mercati. Fiducia in una svolta o nella ripresa. Sfiducia nel domani del lavoro, dei figli, della vita. Ed è dunque questo il filo che il vostro cronista vuole tirare nel colloquio che insieme portiamo avanti.

## La chiave smarrita

Fede, fiducia, affidarsi, confidare, federarsi, fidanzarsi, diffidare, per-fidia... Ce n'è per scrivere un libro. Feithe, dicevano i greci antichi e fides i latini. Ma che significa quella radice "fid"? E' la stessa di fune e dunque, legame, ri-legatura, religio, religione...Ma non andiamo subito in orbita. Restiamo terra-terra, che basta e avanza. E chiediamoci se per caso la crisi del nostro tempo non dipenda dallo smarrimento di quella chiave "fid". Facciamoci caso, guardandoci attorno. Chi si fida più del condomino della porta accanto? del collega di lavoro, del socio d'affari, della moglie o del marito, dei figli e degli amici dei figli, della maestra d'asilo del pupo, di lasciare la vecchia bicicletta senza una catena che la leghi al palo di cemento (poi la "trovi comunque cannibalizzata di ruote, sellino e quant'altro) E come reagiamo noi ad ogni "perfidia" (della fidanzata o del borseggiatore o truffatore? o alla notizia di ladri che hanno forzato l'appartamento del vicino?

Non c'è bisogno del cronista per trovare la risposta: reagiamo, chi più chi meno, impegnando e perdendo un altro pezzo del patrimonio, già esangue, di fiducia nel prossimo, nella vita, in noi stessi. Attenzione che "il prossimo" per te, sono io e dunque ogni volta che faccio la stretta creditizia o "credit crunch" su di un altro, sto depauperando il "mio" bagaglio vitale, la mia banca-risorse e sto logorando la "fune" che mi lega agli altri, alla società, alla comunità, alla mia nazione, al mondo in cui vivo.

E come curo la mia crescente sfiducia? Mettendo la porta blindata a casa, la videosorveglianza all'ufficio, pagandomi un'altra assicurazione, chiedendo alla figlia ventenne di rinunciare a quella festa notturna. Insomma: mi chiudo dentro, autisticamente. Alzo le mura della mia fortezza, pago senza fiatare tutto ciò che posso, per placare la mia ansia e la paura degli altri, sconosciuti o conosciuti che siano.

Tutto giustificabile, per carità. Ma mi sto soffocando. Ho infilato la testa nel sacchetto di plastica. Ed è una deriva che purtroppo non riguarda soltanto ognuno di noi come persona singola ma anche le istituzioni che strutturano tutta la vita collettiva e pubblica. E parliamo di strutture economiche, istituzioni politiche, civili, burocratiche, associazionistiche (partiti e sindacato compresi). Parliamo di infrastrutture fisiche (strade, aule scolastiche, uffici ministeriali o municipali). Tutto non ci appartiene perché ci è stato sottratto. Di conseguenza, va in rovina perché ci chiudiamo, vinti dalla nostra diffidenza e dalla per-fidia (di cui tacciamo sempre "quegli altri", zingari, drogati, vampiri "uomini-pipistrello", tipo il Batman di Anagni o il Belsito della Lega Padana).

Fermiamoci ancora ad osservare la crisi e la paralisi delle istituzioni che strutturano la nostra vita associata. Come si reagisce all'epidemia di sfiducia? O con la rinuncia e l'astensione, o con l'illusione di una stretta alla sorveglianza. Mettendo il tornello all'entrata in azienda o in ufficio, moltiplicando i badge, emettendo la circolare, l'ordine di servizio e la disposizione aggiuntiva, stringendo le maglie gerarchiche dei controlli e delle autorizzazioni. Aumentando cioè costi, sprechi che sottraggono energia al prodotto per alimentare una macchina-monster fine a se stessa. In una parola: generando entropia, un concetto inventato a metà 800 da un fisico, Clausin. Una parole che etimologicamente significa "dentro" (en) e "tropè" (nutrimento). Cioè autofagia. Peraltro lo stesso Clausin ci avvertì che l'aumento dell'energia degradata, au-

menta il disordine nell'Universo. E in questo senso entropia è la misura del caos. Ma lasciamo perdere qui questo filone, altrimenti ci aggroviamo pure noi nel disordine cosmico. E allarghiamo solo di un po' la gamma della critica, toccando le istituzioni politiche ed il loro deplorable stato.

## La miseria delle caste dirigenti

Sapete, cari lettori, quanto sia accomodante il vostro cronista verso quelli che una volta si chiamavano peccatori ed oggi si chiamano "furbi" che hanno capito come va questo luogo dannato che chiamiamo Italia ma che si potrebbe chiamare indifferentemente Cina o Usa, Russia, Zimbabwe e perfino ... Svizzera (o no?). E dunque, è ben vero che non si può pretendere che i politici o le classi dominanti o le élite dirigenti siano più virtuosi di chi è sottoposto e sopporta il loro comando, più o meno democratico, più o meno meritocratico. Non è questo il punto. Come si dice? Abbiamo quel che ci meritiamo. Ma diamine! un pochino più ambiziosi di noi, gente comune, questi aristocratici, oligarchi, potenti potrebbero almeno essere! E dunque, potrebbero esercitare il potere per il gusto o l'orgoglio di spingere il mondo un po' più avanti di come l'hanno trovato. E invece no. Sono più miserabili (mediamente) di noi. Nel senso che non esercitano alcun ruolo di avanguardia, se non di guida, neppure "culturale" e cioè "a parole", nei confronti delle "masse popolari", come si diceva nel secolo scorso. A meno che per "guida" non s'intenda la comparsata in tv, condita di battute confezionate dai loro assistenti guru mass-mediologici. In realtà al netto dei balletti tattici, si adeguano alla deriva del caos, della paura, della sfiducia crescente che anzi utilizzano cinicamente a copertura dei loro meschini interessi.

A cosa allude il vostro cronista? Allo sfruttamento cinico della paura che poi genera iperproduzione di leggi e norme e decreti e circolari e note interpretative che, come una metastasi, appesantiscono, imbrigliano e tappano il fluire

della vitalità sociale collettiva, con la scusa ipocrita di controllare, sorvegliare, regolamentare...E giù leggi che aumentano documenti da produrre, passaggi burocratici da Erode a Pilato; e le pene che poi solo i disgraziati che non possono permettersi avvocati spregiudicati, scontano. E giù Authority per l'energia, per i trasporti, per la vigilanza sulla Rai, per le comunicazioni. O con Consob o Bankitalia che, alla fine della fiera, non si accorgono di ciò che succedeva a Parmalat o a Finmeccanica o al Monte dei Paschi o a Trenord o alla municipalizzata dei trasporti di Roma, oppure nelle concessionarie, controllate dalla mafia, per i giochi di azzardo...E quando scoppia un bubbone, tutti a giustificarsi: "Non rientrava nei nostri poteri di controllo; non hanno risposto alle nostre domande; ci hanno nascosto le carte...". E allora, occorre un'altra Authority (rigorosamente con la maiuscola, anche quando è un nome comune di cosa astratta: roba che le maestre di una volta ci avrebbero mandati dietro la lavagna!)

### Far girare la ruota per l'altro verso

E' così che aumenta l'entropia, il disordine e la sfiducia, la diffidenza di tutti verso tutti, la paura, la chiusura egoistica conservatrice. E a chi chiede rimedi, le caste di comando propinano ulteriori dosi di veleno: nuovi limiti, nuovi controlli, più Equitalia, più retate della Finanza nei bar e nuove grida manzoniane che, lungi dal frenare i grandi delinquenti in doppio petto, o lo spacciatore di Scampia, o l'appaltatore camorrista dello smaltimento dei rifiuti, si scaricano solo sulle ultime ruote del carro. Che fare?

Tocca a ognuno di noi, care lettrici e amici de "La Voce", far girare la ruota per l'altro verso, quello della fiducia tra noi, col nostro vicino di casa, col collega di lavoro, con la zingare questuante, anche paradossalmente, a costo di essere alleggeriti del borsellino. Tocca a noi aprire le porte, anche a rischio che a bussare sia quello che ti vuol vendere l'ennesimo aspirapolvere (atten-

zione è un consiglio che non vale per le nonne che vivono sole). Tocca a noi lasciare aperti i cassetti dell'ufficio, mandare a quel paese la stramaledetta "privacy" con tutte le sue password e pezzi di codici pin da tenere nascosti e separati, che dimentichiamo continuamente. Solo se ciascuno di noi cerca di comportarsi, quando è da solo e non è visto da nessuno, nella stessa maniera in cui si comporta in pubblico (o anticamente, si comportava), possiamo pretendere e imporre la trasparenza per i bilanci pubblici, per gli emolumenti dei parlamentari, per le banditesche super-liquidazioni di manager e banchieri e consiglieri regionali e cda di società "private" a partecipazione pubblica ... e chi più ne ha più ne metta.

### Buona Pasqua ortodossa

Si tratta di avviare un processo che gradualmente, step by step, ci consenta di strappare analoghi livelli di onestà (onestà intellettuale prima di quella dei soldi-cartastraccia, si chiamino euro o lire ugualmente inflazionati).

Ovviamente (ma qui apriremmo un altro discorso) non ci può essere fiducia nel prossimo se non ci ricordiamo che (ahinoi) anche Caino è

stato fatto a nostra somiglianza e ad immagine del Creatore che —non a caso— a fronte del crimine del primo fraticida, avvertì: Nessuno lo tocchi. Ci penso io. Verità tanto profonda quanto di pesante digestione per noi. Ma non c'è altra strada per la Rinascenza dopo una così lunga e pesante Penitenza Quaresimale.

Che dite amici? E' propaganda missionaria? Beh, sì! Diciamo che è "Propaganda Fide". Il fatto è che non ci può essere fiducia negli altri se non c'è Fede nell'Altro. E' inutile girarci attorno come i criceti dentro la ruota. Dovremmo convincerci che il Cielo è attorno a noi, non solo sopra di noi. Attorno e dentro di noi. E basterebbe guardare una foto ripresa di un satellite per scoprirlo, mica essere scienziati della Nasa!

E siccome il 31 di questo marzo è Pasqua, chiudiamo in positivo, con gli auguri, nella bella formula ortodossa che possiamo farci insegnare da un camionista romeno o da una badante moldava "Kristos anesti Alitos anesti". Cristo è risorto. E' davvero risorto.

Vostro

Aff.mo 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](mailto:segreteria@cncp.net)  
Via Salaria, 89 Roma (00198)



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

[www.inat.it](http://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](mailto: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 INDEBONITÀ 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](mailto:info@inat.it)

N. 3 - Marzo 2013