

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

# La VOCE dei trasporti 6

Giugno 2013

LXIII anno dalla fondazione



## FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Franck Andiver



# Nido e baby sitter: arriva il voucher

Dal 1° luglio, in alternativa al congedo parentale, le mamme lavoratrici, sulla base di una graduatoria che tiene conto dell'Isee, potranno accedere ad un contributo economico di 300 € mensili, per un periodo massimo di 6 mesi, da utilizzare per i servizi di baby sitting oppure per il pagamento delle spese relative all'utilizzo dei servizi per l'infanzia pubblici (o privati accreditati).

La prestazione può essere richiesta al termine del congedo di maternità e negli 11 mesi successivi, anche qualora la lavoratrice abbia parzialmente beneficiato del congedo parentale.

Il contributo sarà erogato sotto forma di voucher (o buoni lavoro) da ritirare presso le sedi Inps, nel caso in cui la donna scelga il servizio di baby-sitting; nel caso di utilizzo del contributo per sostenere i costi dell'asilo nido, invece, sarà l'istituto previdenziale a pagare direttamente la struttura educativa prescelta.

Per ottenere questo beneficio, la lavoratrice deve presentare un'apposita domanda all'Inps per via telematica, specificando se questo verrà utilizzato per pagare la baby sitter o per il servizio di asilo nido. Inoltre, nella stessa richiesta bisogna indicare il numero di mesi per i quali si intende usufruire della somma.

## Chi ne ha diritto?

Possono richiedere il beneficio le madri (biologiche, adottive o affidatarie) lavoratrici dipendenti o iscritte alla gestione separata - comprese le libere professioniste, non iscritte ad altre forme di previdenza obbligatoria e non titolari di pensione -, per i bambini già nati (o entrati in famiglia o in Italia) o quelli la cui data presunta del parto è fissata entro i 4 mesi successivi alla scadenza del bando per la presentazione della domanda.

Non possono richiedere il voucher le lavoratrici autonome iscritte ad altra gestione.

Il genitore di più figli dovrà presentare una domanda per ogni bambino.

## Quanto dura il contributo?

Il contributo è erogato per un periodo massimo di 6 mesi, divisibile solo per frazioni mensili intere, e comporta la rinuncia al congedo parentale per il numero di mensilità di contributo fruito.

Per frazione mensile si intende 1 mese continuativo di congedo che potrà essere collocato a piacere, singolarmente o in successione, ma sempre nell'ambito degli 11 mesi successivi al termine del congedo di maternità.

Pertanto, se la lavoratrice, ad esempio, ha usufruito di 4 mesi e

1 giorno di congedo parentale, potrà accedere al beneficio per 1 solo mese, avendo ancora 29 giorni da utilizzare come congedo parentale. Allo stesso modo il beneficio, una volta richiesto, potrà essere interrotto solo al compimento di una frazione mensile.

Le lavoratrici iscritte alla gestione separata potranno fruire del contributo per un periodo massimo di 3 mesi.

Le lavoratrici part time avranno diritto al contributo in misura riproporzionata in base alla ridotta entità della prestazione lavorativa.

*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. 6 - Giugno 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: **Giulia Dellepiane**

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

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 24 giugno 2013

Finito di stampare nel mese di luglio 2013

Tiratura: 28.000 copie



# SOMMARIO

## Editoriale

2 *Tracce di futuro*

## Rappresentatività

6 *Accordo Confindustria*

## Congresso Cisl

8 *Bonanni confermato alla guida della Cisl: "Come cambia il Sindacato deve cambiare il Paese"*

12 *Mozione conclusiva*

## Sindacato & Strategie

16 *La Fit in piazza con Cgil, Cisl e Uil*

18 *Riprende il confronto con il Gruppo Fs*

21 *Rfi - Progetto "Pulizia, decoro e piccola manutenzione"*

22 *Divisione cargo: un permanente stato riorganizzativo*

23 *Trnitalia: sulla manutenzione Rotabili una svolta solo parziale*

24 *L'accordo sul Tpl*



30 *Più soldi ai lavoratori del Tpl*

31 *L'accordo su Alitalia*

34 *Accordo Alitalia: la Fit ha impedito i licenziamenti  
Intervista a Francesco Persi*

35 *Il dramma nel Porto di Genova*

36 *Trasporto merci: siglato accordo  
Cooperazione appalti. Fit-Cisl: il sistema è al collasso*

## Fit International

37 *La Fit a Berlino per contare di più nell'Etf*

38 *La Fit aderisce alla protesta europea contro la liberalizzazione disordinata del settore*

40 *La sezione Etf ferroviari rinnova le cariche e prepara la battaglia contro il IV Pacchetto Ferroviario*

41 *Risoluzione dell'Etf sul Quarto Pacchetto Ferroviario*

43 *Proposte di modifica del IV Pacchetto Ferroviario*

## Generi & Generazioni

46 *Se tutte le donne del mondo... Più forti insieme contro la violenza*

## Intorno a noi ...

48 *Salvati dall'amore*

## Parole & Numeri

42 *I dati e i perché del boom grillesco*

## Opinioni & Colloqui

51 *Intervista al Sen. Marco Filippi  
Sì all'Authority dei Trasporti*

# Tracce di futuro

*Dopo due numeri speciali interamente dedicati alla fase congressuale – regionale e nazionale – da questo numero torna l'editoriale del Segretario generale.*

A Chia, lo avete letto e visto, sia sul numero precedente che sul nostro sito [www.fitcisl.it](http://www.fitcisl.it), abbiamo vissuto il giusto epilogo di una lunghissima fase congressuale iniziata il 15 dicembre 2012 nei posti di lavoro.

Sei mesi intensi che ci hanno portato ad analizzare il quadriennio precedente, congresso dopo congresso, da quelli nei posti di lavoro a quelli territoriali, dai congressi regionali fino al 10° Congresso nazionale.

A Chia – Chia bis d'ora in poi – abbiamo convenuto la linea politico sindacale del futuro quadriennio congressuale. Non ci torno sopra in questa sede essendo già tutto noto. Dal 10 maggio 2013 in avanti bisogna cercare di realizzare quanto detto. Giorno dopo giorno, come sempre.

Abbiamo cominciato prestissimo iniziando dal versante internazionale.

Infatti, abbiamo partecipato, con una nutrita delegazione della Fit-Cisl, al Congresso del sindacato europeo dei lavoratori dei trasporti, la Etf, già a fine maggio. In questo numero troverete un resoconto di tale evento. Anche in questo caso non torno sull'importanza delle attività internazionali per la Fit-Cisl e per i suoi iscritti. Segnalo solo che il sottoscritto è stato eletto nel Comitato esecutivo della Etf. Non è la prima volta che la Fit-Cisl siede in questo importante organismo internazionale, ma è la prima volta che lo fa direttamente con il suo Segretario Generale.

Infatti è stato un preciso gesto politico quello di voler sostituire in prima persona Remo Di Fiore in quella posizione.

Avremmo potuto scegliere qualche altro o qualche altra ma, proprio perché riteniamo di grande rilevanza la questione internazionale, è giusto che vi sia la massima carica a rappresentare la Fit-Cisl. Sarà un impegno supplementare ma di grande utilità per tutti noi.

Quindi, dopo Chia bis il Congresso di Berlino. Finiti i congressi? No, ovviamente.

Dopo Berlino abbiamo partecipato ad un altro grande evento congressuale che ci appartiene: il XVII Congresso confederale della Cisl.

È stato un Congresso bellissimo. Dalla relazione di Raffaele Bonanni alla proclamazione degli eletti, fatta direttamente dal sottoscritto in qualità di presidente della Commissione elettorale del





Congresso confederale. Un evento di straordinario rilievo sindacale e politico che ci ha consegnato due immagini nitidissime: la grande considerazione che le istituzioni e il mondo imprenditoriale hanno della Cisl (praticamente c'era tutto il Governo ma anche tutta la imprenditoria italiana) e la grande unità interna di questo Sindacato.

La standing ovation e l'interminabile applauso a Bonanni alla fine della sua relazione sono emblematici in tal senso. Non solo: i circa 3 milioni di voti congressuali che ha conseguito e i 190 voti su 195 vo-

tanti del successivo Consiglio generale, danno il senso di una straordinaria, riconosciuta e incontrastata leadership.

Avere una situazione di massima concordia interna e una forte leadership sono elementi fondamentali affinché una grande organizzazione sindacale possa sperare di affrontare al meglio la bruttissima situazione economica e ormai sociale che vive l'Italia.

Viene da pensare che la Cisl possa essere apparsa agli occhi dei suoi numerosissimi e qualificati ospiti quasi come un'isola felice. Una realtà da invidiare. Un Sindacato

confederale che ha attraversato, ancora una volta una fase difficilissima, prendendo decisioni scomode e a volte impopolari, ma che poi ha avuto il riconoscimento della giustezza. È successo tante volte nei decenni precedenti, ma ancor di più nei passati cinque anni.

La Cisl ha retto. Ha mantenuto ferma la barra sulla rotta della ricerca delle condizioni per gli investimenti e per il lavoro sempre, scontrandosi e dialogando con i governi di turno, per una equità fiscale e per la tutela di lavoratori e pensionati.

Da un paio di mesi la separazione sindacale che abbiamo vissuto, con Cgil da una parte e Cisl-Uil dall'altra, si è ricomposta. È una buona notizia.

Si tratterà di vedere come mantenere l'essenziale equilibrio necessario per preservarla che passa, ovviamente, per il rifuggire da parte di tutti le tentazioni di egemonia trovando sempre le giuste mediazioni.

La riunificazione è diventata fatto concreto con gli esecutivi unitari del 30 aprile 2013, prodromici dell'accordo interconfederale sottoscritto il 31 maggio 2013 con la Confindustria sulla rappresentanza e sulla rappresentatività, ma anche e soprattutto della grande manifestazione unitaria del 22 giugno 2013 a Piazza San Giovanni a Roma.

Lavoro è democrazia, questo lo slogan per una grande manifestazione, di nuovo unitaria dopo ben dieci anni, delle tre grandi Confederazioni sindacali italiane del lavoro per stimolare il Governo Letta. Il verbo stimolare non è casuale. Questo non è un Governo contro il quale si è schierato il Sindacato. La Cisl chiede che ci sia un Governo e, vista la natura eccezionale di solidarietà nazionale di questo Governo, politico e non tecnico, vuole che esista e che faccia le cose che servono alla gente.

Quindi una manifestazione "per" e non contro.



Per l'occupazione, per la riduzione dei costi della politica, per la riduzione del cuneo fiscale, per ammodernare e semplificare la pubblica amministrazione, per prorogare i contratti dei precari, per la definizione di una chiara politica industriale, per contrastare la povertà... insomma per avere concretezza da chi ha l'incarico di guidare il Paese fuori dalla palude economica e sociale nella quale è invischiato sempre di più.

### **Sulla rappresentanza e rappresentatività**

Dopo decenni di attesa, com'è accennato sopra, il 31 maggio 2013, Cgil-Cisl-Uil hanno sottoscritto un accordo con la Confindustria che regola, finalmente, la rappresentanza e la rappresentatività in questo Paese. Proviamo a sottolineare alcuni aspetti importanti di questo enorme passo avanti dopo decenni di attesa vana sul tema.

Come dirò più avanti non è per dare spiegazioni che entrerà un po' nel merito, ma per evidenziarne quali siano, a mio avviso, gli aspetti politici più rilevanti.

L'accordo è storico; non per abusare l'aggettivo ma perché, veramente, si codificano le procedure per un'effettiva democrazia sindacale. La democrazia, vale la pena sempre di ricordarlo, è quella cosa dove tutti hanno il diritto di parola, il dovere di rispettare le regole e dove la maggioranza decide. Le "dittature" di minoranza sono altra cosa.

Un'intesa, quella del 31 maggio 2013, che scioglie alcuni dei nodi rimasti irrisolti dal precedente omologo accordo del 28 giugno 2011 e che definisce meglio altri aspetti che, nei fatti, ne avevano lasciato al palo l'applicazione pratica.

La misurazione della rappresentatività è fatta considerando equamente il numero degli iscritti con il numero dei voti conseguiti dalle sigle nelle elezioni delle Rsu. Quindi contano i voti e non i delegati eletti, ad esempio.

È stata precisata meglio quale sarà la procedura di certificazione del numero degli iscritti. Se ci si pensa è l'architrave dell'intesa. Senza certezza del dato degli iscritti tutto il resto non avrebbe senso e applicazione praticabile.

È stato chiarito che, dove il sistema di rappresentanza è già basato sulle Rsu, queste restano e si rinnovano. Penso alle Fs, dove ritengo scandaloso che, per "problemi" unitari, non si sia ancora potuto immaginare di mettere in campo il loro rinnovo dopo "soli" sei anni che sono scadute. Questi sono aspetti che non giovano al Sindacato confederale.

È stato anche chiarito che, laddove il sistema è basato sulle Rsa, valgono solo gli iscritti certificati. Non è banale rispetto ai possibili equivoci lasciati tra le righe del 28 giugno 2011.

Come dicevo all'inizio non intendo certo fare la spiegazione dell'accordo siglato dalle nostre Confederazioni, sarebbe un esercizio superfluo.

Mi interessa, invece, mettere in evidenza quanto questo accordo carichi di responsabilità le categorie.

Le Federazioni dei Trasporti di Cgil, Cisl, Uil ora hanno un compito da svolgere, il più celermente possibile, per dare pratica attuazione all'accordo nel settore dei trasporti.

Infatti, sono diverse e di grande spessore politico le vicende lasciate alla regolazione di categoria pur all'interno della cornice confederale.

Per esempio il passaggio dal sistema basato sulle Rsa a quello sulle Rsu, in ogni singolo Ccnl, è possibile se deciso unitariamente. Non è di poco conto.

Dovremo decidere la regolamentazione per la presentazione delle piattaforme, per le delegazioni trattanti e per tutti gli aspetti che attengono alla elaborazione delle piattaforme stesse.

Occorrerà schedare per ogni Ccnl quali

siano le "modalità di consultazione certificata" a valle della sottoscrizione.

Occorrerà importare in questo Regolamento di applicazione nel settore anche le modalità di regolazione del dissenso.

L'accordo ha definito che venga favorita la presentazione di piattaforme unitarie ma ha anche regolato che, laddove ciò non fosse, per essere presentabili le piattaforme debbano essere supportate da sindacati che abbiano complessivamente un grado di rappresentatività del 50%+1.

Insomma dobbiamo prevedere una nostra regolamentazione, per molti versi impegnativa e politicamente estremamente rilevante, e lo dobbiamo fare senza ulteriori slittamenti temporali.

La regolamentazione che decideremo di darci dovremo poi trasformarla in accordo con le Associazioni datoriali del settore che aderiscono a Confindustria, anche se credo che a breve questo sistema, così come avvenuto a valle del 28 giugno 2011, si estenderà anche alle altre Confederazioni datoriali.

Per fortuna non siamo all'anno zero.

Ne abbiamo già parlato unitariamente e abbiamo persino iniziato, seppur con qualche stop and go, un lavoro di elaborazione comune che ora deve essere assolutamente portato a conclusione.

L'importanza politica di un simile cambio di paradigma impatterà con forza sulle relazioni industriali ovunque, ma forse ancor di più nei trasporti ove la frammentazione sindacale spesso raggiunge aspetti numerici poco funzionali, per essere eufemistici.

Questo accordo farà giustizia su molte cose, tra i sindacati e, forse, anche nei sindacati stessi. Si vedrà a valle della certificazione degli iscritti se gli iscritti ci sono o meno.

Volendo essere ruvidi si può dire che qualche ologramma si mostrerà chiaramente per tale.

Non è vero, come dicono formazioni minori, che questa intesa è liberticida e che sarà una dittatura di Cgil, Cisl, Uil. Casomai è vero che si scioglierà della neve. E questo sarà un elemento utilissimo per poter meglio regolare altri due aspetti fondamentali: la ripartizione delle libertà sindacali e la regolamentazione dello sciopero.

Per quanto riguarda il primo punto, è noto come sia sempre molto spinoso il tema della ripartizione dei permessi sindacali, in special modo ove questo avvenga al di fuori di aziende di grandi dimensioni. Il caso degli autoferrotranvieri è emblematico in tal senso. Nascondendosi dietro alla grande frammentazione di aziende del sistema in tanti, troppi, tra associazioni datoriali e sindacati, evitano di regolare le cose rispetto all'effettiva presenza di iscritti.

Al contrario serve fare chiarezza perché, in un momento storico ove queste risorse vengono ridotte per esigenze di sostenibilità economiche delle imprese, devono essere corrispondenti alla effettiva rappresentatività dei singoli sindacati.

Per quanto riguarda lo sciopero, senz'altro potremmo cavarcela dicendo che la legge non si tocca. Bene. Ci saremmo lavati la coscienza ideologicamente ma avremmo omesso di vedere come e quanto stia agendo, "legiferando", la Commissione del Presidente Alesse.

Basta vedere le modifiche che sta apportando alle varie provvisorie regolamentazioni o studiare quello che chiamo il "caso Parodi" nel merci.

Siamo stati sanzionati per non aver applicato la legge, anche se nel trasporto merci molti degli istituti contestatici non sono presenti nella specifica parte del Contratto relativa allo sciopero, a suo tempo valutata idonea dalla Commissione di Garanzia di allora.

Cito questo aspetto perché lo sciopero nei trasporti è un problema quotidiano dei cittadini, che la politica e l'istituzione non vogliono risolvere rispetto al mancato

rispetto dei contratti e degli accordi da parte delle controparti, ma che spesso vede piccole formazioni scioperare per ottenere un ruolo contrattuale che non hanno.

Senza citare alcuno questo è un aspetto evidente ultimamente nel trasporto pubblico locale, soprattutto a Roma.

Penso che debba essere il Sindacato stesso, a valle della Regolamentazione che faremo con le controparti sulla rappresentanza e sulla rappresentatività nei trasporti, a studiare e offrire soluzioni nuove che, garantendo il massimo della democrazia, possano mettere in campo soluzioni più efficaci e meno impopolari per poter risolvere le vertenze.

Non aspettiamo che, di nuovo, se ne cominci ad occupare il Parlamento in senso ulteriormente restrittivo. Già la legislazione attuale lo è ed è piena di pecche e di questioni inique e da correggere. Faccio riferimento, ad esempio, alla corsa all'occupazione della casella introdotta da un sistema di rarefazione che non ha raggiunto lo scopo originario pensato dal legislatore.

Non vorremmo di nuovo doverci misurare con questioni tipo referendum preventivo o altre amenità. L'aver messo a regime un sistema di misurazione cogente del grado di rappresentanza e di rappresentatività ci aiuterebbe sicuramente in una modifica di regolazione.

Sono consapevole di essere provocatorio nel ragionamento ma non si può non condividere quanto sia legato questo tema, come quello dei permessi sindacali, a quello dell'accordo del 31 maggio 2013.

Dobbiamo quindi velocemente trovare una Regolamentazione condivisa per recepire nel settore dei trasporti gli accordi del 28 giugno 2011 e del 31 maggio 2013.

Sono convinto che sia un dovere ineludibile e sempre più urgente di Filt, Fit e Uiltrasporti.

## **Tracce di futuro: riprendere la vertenza trasporti (Lupi dov'è?)**

Le tre Federazioni credo siano costrette a riaprire il dossier della situazione generale del settore rispetto a Governo e Istituzioni.

È incredibile come ogni volta sia la stessa cosa con i Governi che cambiano. Gli ci vuole troppo tempo per rendersi conto che devono avere a che fare col Sindacato. Per due motivi semplicissimi: primo perché rappresentiamo i lavoratori del settore e secondo perché spesso ne sappiamo di più di quelli che arrivano al Ministero dei Trasporti.

Noi ci occupiamo da sempre di questo settore, mentre quasi mai il Ministro di turno ha competenze in materia. Quindi ogni volta dobbiamo scontare un periodo di apprendistato, poi quello della diffidenza o della avversione al Sindacato. Poi, com'è successo anche con il Governo Monti, si accorgono che siamo una parte fondamentale dei processi, che spesso aiuta a trovare le soluzioni, e quindi si accorgono che ci siamo e che siamo utili.

Per adesso riconosciamo al Ministro Lupi due cose: l'apprezzabile pragmatismo che ha dimostrato nell'unico incontro che finora ci ha concesso e un'impostazione, nelle sue audizioni alle Commissioni parlamentari, per larga parte condivisibile.

Bisogna però ripartire e passare dalle parole ai fatti.

Ci sono stati assicurati quattro tavoli su tematiche emergenziali, richiesti espressamente da noi: trasporto pubblico locale, trasporto aereo e logistica-portualità più un tavolo sulle infrastrutture.

È passato già troppo tempo e non se ne vede ancora traccia.

Non possiamo permetterci il lusso delle chiacchiere e lo faremo capire chiaramente.

A presto.



# Accordo Confindustria



## PROTOCOLLO D'INTESA

Con la presente intesa le parti intendono dare applicazione all'accordo del 28 giugno 2011 in materia di rappresentanza e rappresentatività per la stipula dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, fissando i principi ai quali ispirare la regolamentazione attuativa e le necessarie convenzioni con gli enti interessati.

Le disposizioni della presente intesa si applicano alle Organizzazioni firmatarie e sono inscindibili in ogni parte.

## Misurazione della rappresentatività

1. Come definito al punto 1 dell'accordo 28 giugno 2011, la certificazione della rappresentatività delle organizzazioni sindacali, ai fini della contrattazione collettiva di categoria, assume i dati associativi riferiti alle deleghe relative ai contributi sindacali conferite da lavoratrici e lavoratori e i consensi ottenuti (voti espressi) dalle organizzazioni sindacali in occasione delle elezioni delle RSU.

2. Il numero delle deleghe viene acquisito e certificato dall'INPS, tramite un'apposita sezione nelle dichiarazioni aziendali (Uniemens), predisposta a seguito di convenzione fra Inps e le parti stipulanti il presente accordo. L'INPS, una volta elaborato il dato di rappresentatività relativo ad ogni organizzazione sindacale per ambito di applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro di competenza, lo trasmetterà al CNEL.

3. Ai fini della misurazione del voto espresso da lavoratrici e lavoratori nella elezione della Rappresentanza Sindacale Unitaria varranno esclusivamente i voti assoluti espressi per ogni Organizzazione Sindacale aderente alle confederazioni firmatarie della presente intesa. Lo stesso criterio si applicherà alle RSU in carica, elette cioè nei 36 mesi precedenti la data in cui verrà effettuata la misurazione.

Laddove siano presenti RSA, ovvero non vi sia alcuna forma di rappresentanza, sarà rilevato il solo dato degli iscritti (deleghe certificate) per ogni singola organizzazione sindacale.

4. I dati relativi ai voti espressi, come risultanti dai verbali di elezione delle RSU, saranno raccolti, se possibile, tramite i Comitati Provinciali dei Garanti di cui all'accordo interconfederale 20 dicembre 1993, o analogo organismo, e trasmessi al CNEL. Il CNEL raccoglierà i dati relativi ai voti per ambito contrattuale e per organizzazione e, unitamente ai dati relativi agli iscritti ricevuti dall'INPS, ne effettuerà la ponderazione al fine di determinare la rappresentanza per ogni singola organizzazione sindacale aderente alle Confederazioni firmatarie della presente intesa e per ogni contratto collettivo nazionale di lavoro.

5. La certificazione della rappresentatività di ogni singola organizzazione sindacale aderente alle Confederazioni firmatarie della presente intesa, utile per essere ammessa alla contrattazione collettiva nazionale, così come definita nell'intesa del

28/6/2011 (ossia il 5%), sarà determinata come media semplice fra la percentuale degli iscritti (sulla totalità degli iscritti) e la percentuale dei voti ottenuti nelle elezioni delle RSU (sul totale dei votanti), quindi, con un peso pari al 50% per ognuno dei due dati.

6. Fermo restando quanto già sopra definito in materia di RSU, nonché quanto previsto dall'accordo del 28/6/2011, le parti convengono che:

- viene confermato il principio stabilito nell'Accordo Interconfederale del 20 dicembre 1993, ossia che le organizzazioni sindacali aderenti alle Confederazioni firmatarie della presente intesa, o che comunque ad essa aderiscano, partecipando alla procedura di elezione delle RSU, rinunciano formalmente ed espressamente a costituire RSA ai sensi della legge n. 300/70;
- le organizzazioni sindacali aderenti alle Confederazioni firmatarie della presente intesa, o che comunque ad essa aderiscano, nelle realtà in cui siano state o vengano costituite le RSU, si impegnano a non costituire RSA;
- In ragione della struttura attuale della rappresentanza, che vede la presenza di RSU o RSA, il passaggio alle elezioni delle RSU potrà avvenire solo se definito unitariamente dalle Federazioni aderenti alle Confederazioni firmatarie il presente accordo.



- le RSU scadute alla data di sottoscrizione dell'intesa saranno rinnovate nei successivi sei mesi;
- le RSU saranno elette con voto proporzionale;
- il cambiamento di appartenenza sindacale da parte di un componente la RSU ne determina la decadenza dalla carica e la sostituzione con il primo dei non eletti della lista di originaria appartenenza del sostituto.

7. Confindustria, Cgil, Cisl e Uil si impegnano a rendere coerenti le regole dell'accordo interconfederale del dicembre 1993, con i suddetti principi, anche con riferimento all'esercizio dei diritti sindacali e, segnatamente, con quelli in tema di diritto di assemblea in capo alle Organizzazioni sindacali firmatarie della presente intesa, titolarità della contrattazione di secondo livello e diritto di voto per l'insieme dei lavoratori dipendenti.

### **Titolarità ed efficacia della contrattazione**

1. Sono ammesse alla contrattazione collettiva nazionale le Federazioni delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del presente accordo che abbiano, nell'ambito di applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro, una rappresentatività non inferiore al 5%, considerando a tale fine la media fra il dato associativo (percentuale delle iscrizioni certificate) e il dato elettorale (percentuale voti ottenuti su voti espressi).

2. Nel rispetto della libertà e autonomia di ogni Organizzazione Sindacale, le Federazioni di categoria - per ogni singolo CCNL - decideranno le modalità di definizione della piattaforma e della delegazione trattante e le relative attribuzioni con proprio regolamento.

In tale ambito, e in coerenza con le regole definite nella presente intesa, le Organizzazioni Sindacali favoriranno, in ogni categoria, la presentazione di piattaforme unitarie.



Fermo restando quanto previsto al precedente punto 1, in assenza di piattaforma unitaria, la parte datoriale favorirà, in ogni categoria, che la negoziazione si avvii sulla base della piattaforma presentata da organizzazioni sindacali che abbiano complessivamente un livello di rappresentatività nel settore pari almeno al 50% +1.

3. I contratti collettivi nazionali di lavoro sottoscritti formalmente dalle Organizzazioni Sindacali che rappresentino almeno il 50% +1 della rappresentanza, come sopra determinata, previa consultazione certificata delle lavoratrici e dei lavoratori, a maggioranza semplice - le cui modalità saranno stabilite dalle categorie per ogni singolo contratto - saranno efficaci ed esigibili. La sottoscrizione formale dell'accordo, come sopra descritta, costituirà l'atto vincolante per entrambe le Parti.

4. Il rispetto delle procedure sopra definite comporta, infatti, oltre l'applicazione degli accordi all'insieme dei lavoratori e delle lavoratrici, la piena esigibilità per tutte le organizzazioni aderenti alle parti firmatarie della presente intesa. Conseguentemente le Parti firmatarie e le rispettive Federazioni si impegnano a dare piena applicazione e a non promuovere iniziative di

contrasto agli accordi così definiti.

5. I contratti collettivi nazionali di categoria, approvati alle condizioni di cui sopra, dovranno definire clausole e/o procedure di raffreddamento finalizzate a garantire, per tutte le parti, l'esigibilità degli impegni assunti e le conseguenze di eventuali inadempienze sulla base dei principi stabiliti con la presente intesa.

6. Le parti firmatarie della presente intesa si impegnano a far rispettare i principi qui concordati e si impegnano, altresì, affinché le rispettive strutture ad esse aderenti e le rispettive articolazioni a livello territoriale e aziendale si attengano a quanto concordato nel presente accordo.

7. Le parti sono impegnate, nel rispetto di quanto definito, a monitorare la puntuale attuazione dei principi qui concordati, nonché a concordare modalità di definizione di eventuali controversie sorte come conseguenza della loro concreta applicazione.

**CONFINDUSTRIA CGIL CISK UIL**

ROMA, 31 MAGGIO 2013

*Bonanni confermato alla guida della Cisl:*

## **“Come cambia il Sindacato deve cambiare il Paese”**

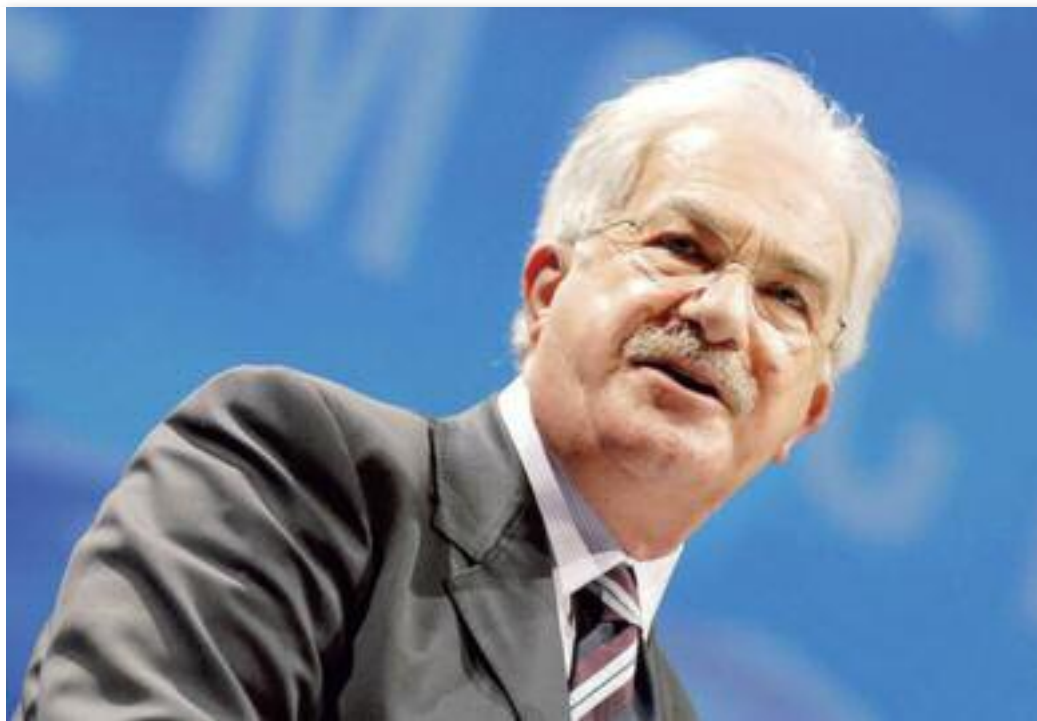
*Il Segretario generale esce rafforzato dal Congresso confederale e presenta la linea politica per i prossimi quattro anni*

Intenso e partecipato. Così è stato il XVII Congresso confederale nazionale della Cisl, che si è tenuto dal 12 al 15 giugno a Roma presso il Centro Congressi dell'Eur. L'evento è cominciato con una lunga e calorosissima standing ovation dedicata al Segretario generale Raffaele Bonanni ed è culminato con la sua conferma nell'incarico, tra le acclamazioni e gli abbracci dei cislini, con il 98% dei voti.

I quattro giorni congressuali sono stati dedicati al tema “L'Italia della responsabilità. Un sindacato nuovo per un nuovo Paese” e vi hanno partecipato oltre 2000 persone di persone tra ospiti illustri, delegati e giornalisti venuti a raccontare l'evento, che si è sviluppato tra un ricchissimo dibattito congressuale, personalità di spicco e interventi autorevoli.

Chi desidera saperne di più o rivedere i momenti più coinvolgenti e pregnanti del Congresso, può trovare sul sito della Cisl tutti i video degli interventi, i documenti congressuali, la cronaca, la rassegna stampa, le foto e molto altro ancora.

Il cuore dell'evento è stato però uno: la relazione che il Segretario generale Raffaele Bonanni ha presentato il primo giorno davanti ai cislini, al Primo Ministro Enrico Letta, con il suo Vice Angelino Alfano, il Ministro della Giustizia Annamaria Cancellieri, il Ministro delle Riforme Gaetano Quagliariello, il Ministro del Lavoro Enrico Giovannini, il Ministro dello Sviluppo economico Flavio Zanonato, il Ministro per gli Affari regionali Graziano Delrio e quello dei Rapporti con il Parlamento Dario Franceschini. In platea erano presenti anche il Segretario del Pd Guglielmo Epifani e i leader di Cgil e Uil Susanna Camusso e Luigi Angeletti.



Nel suo intervento, Bonanni ha presentato un dettagliato bilancio del quadriennio, rivendicando la riorganizzazione territoriale e delle categorie della Cisl, che è quindi diventata la più avanzata tra i Sindacati confederali, e ha tracciato prospettive e sfide per i prossimi quattro anni, a livello nazionale, europeo e locale.

Il Segretario è subito entrato nel cuore dell'argomento parlando dell'attuale situazione politica: “Quattro anni fa, avevamo chiuso il nostro XVI Congresso con la speranza di un nuovo clima nel Paese, indicando un metodo cooperativo, un esercizio di responsabilità, una solidarietà positiva capaci di farci uscire dalla crisi – ha ricordato Bonanni – Tanta acqua è passata sotto i ponti in questi quattro anni di grave recessione. Ma l'esigenza di unità politica, di coesione sociale, di 'responsabilità', di una tregua tra le forze politiche per far fronte alle emergenze del Paese, per noi non è cambiata”.



In questo scenario è stato determinante il ruolo del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano: “Con l’esito delle elezioni e sull’orlo di una crisi istituzionale, grazie alla spinta forte esercitata dal Presidente della Repubblica, si è aperta una fase nuova – ha spiegato Bonanni – Pensiamo che il nuovo Governo politico di ‘larghe intese’ sia l’unica alternativa al ‘bipolarismo distruttivo’, al populismo prorompente, di chi propaganda la logica del tanto peggio, tanto meglio.

Solo se il Governo porterà risultati concreti alle persone, si potrà rispondere anche all’astensionismo, alla pericolosa sfiducia che c’è oggi nel Paese nei confronti dei partiti e delle istituzioni”.

Secondo il Segretario, il Governo Letta è partito con il piede giusto “soprattutto” per via del “finanziamento per quest’anno della cassa in deroga e per gli incentivi alle ristrutturazioni edilizie e per il risparmio energetico”. Ma il nocciolo da affrontare è un altro: “Per noi una cosa è chiara – afferma il sindacalista – per questo 2013 le risorse per gli interventi urgenti dobbiamo trovarle all’interno dell’attuale bilancio. E diciamo subito che le decisioni non potranno essere calate dall’alto, senza un confronto sociale”. Perché il confronto? “Anche per scongiurare gravi errori, come più volte è accaduto in questi anni – prosegue Bonanni – E tutto ciò ad iniziare dal mercato del lavoro, sul quale il governo deve esercitare una saggia funzione di indirizzo e di coordinamento, lasciando però alle parti sociali e alla contrattazione la regolazione autonoma delle materie del lavoro, proprio per evitare il lievitare di posizioni ideologiche, presenti nella stessa maggioranza. Posizioni che oggi risulterebbero ‘tossiche’ nei confronti del lavoro italiano. È insomma inutile cambiare di nuovo le norme per legge”.

Secondo il Segretario generale, la politica deve “cogliere il clima nuovo che abbiamo saputo costruire con il recente accordo sulla rappresentanza tra Cgil, Cisl Uil e Confindustria”. E continua: “Abbiamo compiuto, insomma, un passo che senza enfasi si può definire storico e farà molto bene al lavoro italiano e all’intero Paese. È stata data forma ad un nuovo assetto delle relazioni industriali che valorizza tutte le scelte di fondo compiute con coerenza dalla Cisl in questi anni. Contribuendo al superamento della cultura antagonista, promuovendo la contrattazione aziendale e territoriale quali elementi di maggiore coinvolgimento dei lavoratori nelle scelte aziendali”.

Il Sindacato, dunque, ha dimostrato

più volte di saper fare la sua parte e tocca al Governo fare la sua. Per ribadire questo punto, Cgil, Cisl e Uil saranno in piazza insieme il 22 giugno: “Sarà una manifestazione di protesta ma soprattutto di proposte – spiega il sindacalista – L’obiettivo che indichiamo è uno choc fiscale finalmente positivo, un taglio forte delle tasse per rilanciare consumi e investimenti”.

Secondo Bonanni, però, l’Italia non può uscire dalla crisi economica se non supera quella morale che la sta attanagliando. Se la politica non ritrova la sua autorevolezza, non può riprendere il controllo sull’etica del liberismo finanziario. Quest’ultimo punto è una minaccia denunciata più volte anche dal Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano, il quale a tal proposito chiede un’Authority dei Trasporti che colmi la mancanza di autorità morale dei passati Ministri regolando gli eccessi del mercato.

Le conseguenze della mancanza di autorevolezza della politica sulla finanza si abbattano anche sulla pelle dei lavoratori e su questo Bonanni lancia un monito: “Il lavoratore non è né capitale umano, né risorsa del sistema produttivo: il lavoratore è una persona, per la quale il lavoro è un bene fondamentale, per la creatività della sua intelligenza e per la sua realizzazione personale, per la sua libertà e responsabilità, per la costruzione della famiglia. Da tutto questo la persona trae l’energia per l’apporto al bene comune. Ecco perché lo sviluppo della democrazia economica rimane la nostra frontiera ideale e concreta”.

Il punto vale per l’Italia, ma anche per l’Europa: “La politica europea deve ritrovare governanti capaci di una visione, di un progetto politico, come sono stati capaci di fare i padri fondatori – dichiara il Segretario generale – L’Europa dei vincoli e non anche





della promozione, è vissuta sempre più negativamente dai cittadini colpiti dall'impoverimento e dalla disoccupazione, nei termini più gravi dell'emergenza". E il sindacalista arriva netto al punto: "È necessario ripartire, anche qui, dalla politica. Il traguardo deve essere la Federazione degli Stati Uniti d'Europa e l'unione politica entro due anni. La Cisl si batterà per questa prospettiva insieme a tutti gli altri sindacati italiani ed europei. Così come continueremo a porre con la Cisl, il nostro sindacato internazionale, il tema di un nuovo ordine mondiale in grado di regolamentare i mercati finanziari che rimane il vero grande problema insoluto di questi anni di regressione internazionale".

Affrontate le questioni di politica, il discorso di Bonanni è poi sceso nel dettaglio di come rilanciare la crescita economica. È subito chiaro che i settori coperti dalla Fit-Cisl sono ineludibili se si vuole costruire qualcosa di reale e durevole: "La prima cosa su cui intervenire – spiega il Segretario generale – è come rendere favorevoli gli investimenti e come bonificare i fattori dello sviluppo, territorio per territorio. Nessuno verrà ad investire in Italia se non affronteremo il problema dei costi troppo alti dell'energia, dei trasporti, delle assicurazioni, dello smaltimento dei rifiuti". E aggiunge, pensando alle tante opere bloccate, dall'Alta Velocità agli impianti per i rifiuti: "Il problema italiano è l'effetto Nimby!

Ci sono troppi silenzi, troppe omissioni, una cultura davvero sbagliata dello scarica barile. I diritti esistono dove ci sono i doveri. Questo soprattutto ci ruba il futuro!"

La strada, per il sindacalista, è una sola: "Il Paese ha bisogno di una vasta alleanza per superare tutti questi ostacoli e per dare forza alla migliore classe dirigente che spesso si sente impaurita ed impari di fronte all'accumulo così vasto di problemi e resistenze – commenta Bonanni – È chiaro che serve anche una politica, ed un ruolo nuovo dello Stato, che indirizzi il sistema produttivo su livelli più elevati di qualità, puntando su investimenti innovativi e su un welfare di qualità".

Tutto questo però non basta se coinvolge solo metà del Paese, se non si interviene ora e in modo massiccio per riempire il divario tra Settentrione e Meridione: "Una parte importante del Sud è ormai terra di nessuno – denuncia Bonanni – Anzi si può dire che molte significative realtà meridionali, sono ancora terra di mafie, di corruzioni, di clientelismi, di populismo. In questa situazione è certo che nessuno verrà ad investire nel Mezzogiorno.

Non ci possiamo rassegnare ad ogni illegalità e ad ogni inefficienza: dall'impiego della spesa pubblica per alimentare la corruzione, allo scandalo di opere che non si completano mai o restano inutilizzate".

E la follia è che i soldi per trasformare il Mezzogiorno sono pronti già ora: "Ci sono 31 miliardi di fondi strutturali non spesi nelle regioni del Sud – spiega il sindacalista – Una cifra enorme. Perché non utilizziamo una parte di questi soldi per finanziare il credito d'imposta per i giovani disoccupati e le misure per combattere la povertà, come il fondo per i non autosufficienti?".

Tornando ai lavoratori in genere, occorre aumentare i salari, "innescare con la contrattazione decentrata in azienda e nel territorio, un rapporto positivo tra la crescita della produttività e l'aumento delle retribuzioni – dice Bonanni – Ma anche le imprese possono, anzi, devono fare di più. Basta con la testa solo alla finanza, ai servizi monopolistici senza concorrenza e dalle uova d'oro, ai giornali, alle televisioni, alle squadre di calcio".

Quanto al capitolo della spesa pubblica, "Gli italiani pagano molte tasse ma hanno servizi pubblici scadenti e ridotti – accusa il Se-



gretario generale – Ci sono apparati che servono solo alla politica che li esprime. Mi riferisco alla pletora di istituzioni, enti, comitati, agenzie, inutili e costosi”. E la Fit-Cisl, per così dire, ne sa qualcosa, visto che lotta da anni per i servizi pubblici locali e contro lo stato in cui sono ridotti dalle follie della politica, a partire dalla tormentatissima vertenza del tpl.

“Siamo stanchi di leggere tante inchieste sui giornali sugli sprechi pubblici e sulle ruberie senza che mai cambi niente – lamenta Bonanni – Il Governo deve battere un colpo su questo tema, costringendo finalmente regioni ed enti locali a cambiare questo perverso meccanismo della spesa”. Questo tasto sta molto a cuore anche al Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano che ha voluto, al Congresso nazionale della Federazione, una tavola rotonda proprio per proporre soluzioni concrete alle pazzie derivate dalla Riforma del Titolo V della Costituzione. Riforma che ha generato un mostro con più teste della famosa Idra: Stato, Regioni, Province, Comuni costano ogni anno 130 miliardi di euro e non riescono a decidere alcunché, perché pongono il veto l'uno sulle iniziative dell'altro, costringendo i cittadini ad aspettare la Corte costituzionale – con i suoi tempi – per avere una parola definitiva.

“Tuttavia – dichiara Bonanni – la madre di tutte le battaglie, madre di tutti i nostri guai, rimane per noi la questione fiscale. Bisogna ridurre le tasse sui redditi da lavoro e pensione. Ma anche alle imprese che investono e assumono i giovani e i disoccupati. Dobbiamo farlo subito per dare una spinta forte all'economia ed ai consumi. Lo diciamo al Presidente del Consiglio Letta (che, lo ricordiamo, era presente in sala durante l'intervento di Bonanni, Ndr) e ai partiti che lo sostengono. E gli diciamo anche che occorre introdurre anche un nuovo assegno familiare e il credito di imposta per gli incapienti”.

Come abbassare le tasse? Facendo di più contro evasione ed elusione fiscale; su questo punto il Segretario generale, come si dice, non va per il sottile: “Non siamo d'accordo con questo clima sciatto e deresponsabilizzante che i poteri centrali stanno assecondando, complice il sistema politico – dichiara – Dobbiamo, invece, incrementare le pene per gli evasori”. Strettamente connesso a questo problema, si pone il tema del welfare: “Meno entrate fiscali, significa anche meno risorse per il welfare – osserva Bonanni – Dobbiamo garantire forme di protezione più estese rispetto ad oggi”. I costi non possono ricadere solo sulle famiglie e in particolare sulle donne “Altrimenti tra poco nessuno avrà più figli nel nostro Paese.

Noi vogliamo, insomma, un welfare nuovo, rifondato sulla sussidiarietà sociale come prevede l'art. 118 della Costituzione. Un welfare sostenuto dalla contrattazione e dal rafforzamento della bilateralità, con agevolazioni fiscali che comprendano anche familiari e pensionati. Si possono creare anche forme nuove di alleanza e di mutualità.

Questa sarà la nuova frontiera anche per il sindacato. Ce lo chiedono anche i tanti immigrati che hanno bisogno di essere tutelati, perché sono una ricchezza per il nostro Paese”.

Nel suo intervento il Segretario generale lascia per ultimo un tema che, come dice lui stesso, gli sta particolarmente a cuore: la riforma organizzativa della Cisl, tutt'ora in corso e da lui fortemente voluta perché “anche il Sindacato deve cambiare molto”.

“In questi mesi la Cisl ha realizzato una riforma organizzativa che è diventata un modello per tutto il Paese – rivendica Bonanni – Abbiamo accorpato quasi la metà delle unioni territoriali. Non è stata una operazione facile, ma lo abbiamo fatto con piena concordia ed unità”.

Le conseguenze di questa coraggiosa novità si vedranno presto: “Ci saranno più donne in tutti gli organismi, più immigrati, più giovani delegati di base – spiega il Segretario generale – Avremo una direzione più snella, i nostri sindacalisti si predisporranno meglio alla contrattazione aziendale e territoriale. Il sindacato deve essere ancora più di ieri nei territori e nei posti di lavoro. Cambia la Cisl, cambia anche l'Italia. Niente più deleghe dal basso in attesa di risposte dall'alto, ma organismi sindacali intermedi nei posti di lavoro e nel territorio là dove devono maturare le risposte, con il protagonismo diretto dei lavoratori e dei pensionati, uomini e donne del sindacato.

Solo la responsabilità diffusa è l'antidoto efficace alle tentazioni populistiche e fa del sindacato un interlocutore ricercato e credibile”.

Ma non è tutto: “Proseguiremo nei prossimi mesi alla integrazione ed alla unificazione delle categorie per nuove aree omogenee – continua il Segretario Generale – e lo faremo con la stessa solerzia ed efficacia avuta nella unificazione delle unioni territoriali. Lo faremo per rendere più forte la Cisl nella contrattazione”, conferma il sindacalista e gli iscritti della Fit sono già molto avanti nel processo di unificazione con gli elettrici della Flaei e i telefonici della Fistel verso la Federazione delle Reti.

Bonanni ha scelto di concludere il suo intervento con una citazione di don Primo Mazzolari, come sintesi del suo pensiero e della sua visione alla guida della Cisl: “Mi impegno senza giudicare, accusare, condannare chi non si impegna. Mi impegno anche se gli altri non si impegnano. Mi impegno perché il mondo cambia se ognuno cambia se stesso. La primavera incomincia con il primo fiore. La notte con la prima stella. Il fiume con la prima goccia d'acqua”.

## XVII CONGRESSO DELLA CISL

# Mozione conclusiva

L'assemblea del XVII Congresso della Cisl, riunita a Roma dal 12 al 15 giugno 2013, approva la relazione del segretario generale Raffaele Bonanni e assume il Documento per il dibattito congressuale, i Documenti delle Commissioni ed i contributi dell'ampio e approfondito dibattito.

L'Assemblea congressuale decide i seguenti orientamenti per la strategia della Cisl.

- E' essenziale che l'Europa produca una svolta nelle politiche contro la disoccupazione, soprattutto a favore dei giovani, e torni capace di una visione, di un progetto politico, come con i padri fondatori. Ritrovare l'Europa della promozione, dopo quella dei vincoli. I pilastri di questa costruzione devono essere: istituzioni democratiche, elette dai cittadini, con sovranità nella politica fiscale, economica, finanziaria, con finalmente una Banca Europea di ultima istanza. Il traguardo la Federazione degli Stati Uniti d'Europa e l'unione politica da realizzare concretamente in tempi non più rinviabili. A questo obiettivo devono lavorare tutti i sindacati europei con un ruolo più incisivo della CES. La Confederazione Internazionale dei Sindacati deve impegnarsi per un nuovo ordine mondiale in grado di regolamentare i mercati finanziari e sostenere l'iniziativa sindacale nei gruppi transnazionali.

- La politica italiana, improntata al "bipolarismo distruttivo", ha eroso profondamente il consenso e la fiducia dei cittadini e lasciato spazio al populismo prorompente. La situazione economica e sociale è al limite del collasso con la crescita della povertà, della disoccupazione, della cassa integrazione. Per uscirne la Cisl conti-



nuerà a sollecitare l'Italia della Responsabilità, sottolineando l'esigenza di unità, di coesione sociale, di cooperazione tra le parti. La politica deve misurarsi con i problemi concreti delle persone, favorire la partecipazione per ritrovare le sue ragioni morali e diventare proposta e mediazione, promuovere responsabilità, costruire consenso.

- Occorre ridare credibilità alla democrazia italiana e sostegno al risanamento dei bilanci pubblici attraverso una vera "fase costituente" delle istituzioni, che preservi gli equilibri di una democrazia parlamentare, aperta alla valorizzazione dei corpi intermedi e che non poggi esclusivamente sul rapporto diretto tra i vertici istituzionali e l'elettore. C'è l'esigenza di riordinare questo federalismo e di riorganizzare il sistema delle istituzioni locali. Ma bisogna anche riformare il ruolo del Governo, ridurre i parlamentari, superare il bicameralismo perfetto, istituendo il Senato delle

Regioni, con una riforma elettorale coerente, che in ogni caso restituisca il potere di scelta dei rappresentanti ai cittadini e regole trasparenti di finanziamento ai partiti. Qualunque sarà la soluzione istituzionale che il Parlamento sceglierà, occorre salvaguardare il ruolo e la funzione dei corpi sociali nel nostro paese.

- La nuova fase di larghe intese è necessaria e positiva, sempre che il Governo dia efficacia all'azione per il lavoro e la crescita ed apra il confronto con le parti sociali sugli obiettivi di politica economica, sociale ed istituzionale necessari all'Italia. Contro il bipolarismo ideologico occorre valorizzare attraverso la contrattazione il ruolo della regolazione autonoma delle materie del lavoro, evitando la continua revisione della legislazione. Per rafforzare la negoziazione e superare la cultura antagonistica risulta esemplare lo storico accordo sulla rappresentanza tra Cgil, Cisl Uil e Confindustria, che, nella riconferma dei



due livelli di contrattazione, promuove e dà forza alla contrattazione aziendale e territoriale e favorisce il maggiore coinvolgimento dei lavoratori nelle scelte aziendali.

- Per riparare i guasti del liberismo sfrenato bisogna ripartire dalla democrazia economica. Va realizzato un nuovo equilibrio tra capitale e lavoro, tra competitività e sviluppo equo e sostenibile. Puntare ad un nuovo umanesimo del lavoro. Il lavoratore non è semplicemente una risorsa del sistema produttivo: il lavoratore è una persona, per la quale il lavoro è un bene fondamentale, per la creatività della sua intelligenza, per la sua realizzazione personale e familiare e per l'apporto al bene comune. La partecipazione dei lavoratori ai destini complessivi dell'impresa è la via maestra per riformare oggi lo stesso capitalismo, sottraendolo ad un assetto finanziario predatorio. Così come è necessaria una Riforma Bancaria che, distinguendo tra banche commerciali e quelle di investimento, le sottragga all'interesse speculativo a favore del sostegno all'economia reale.

- Occorre una svolta nella politica economica. Solo con la crescita diventerà governabile il problema del debito pubblico. La politica, attraverso un ruolo nuovo dello Stato, deve indirizzare il sistema produttivo verso livelli più elevati di qualità, puntando su investimenti innovativi.

Benessere delle persone e crescita economica, sostenibile e di qualità, sono obiettivi complementari e compatibili. In Italia il punto di forza della crescita è un sistema industriale solido, diffuso ed innovativo. Senza industria non ci può essere neanche uno sviluppo del terziario. Occorrono, territorio per territorio, investimenti e miglioramento dei fattori di crescita. E' necessario sostenere l'innovazione tecnologica, il nuovo rapporto industria ambiente, lo sviluppo dell'economia verde e delle biotecnologie. Si può fare di più per la valorizzazione dei nostri beni culturali, per dare forza al turismo, alle nostre risorse ambientali e agroalimentari, con interventi mirati sull'istruzione, la ricerca pubblica e privata. Per attrarre investimenti bisogna ridurre i troppo elevati costi di diversi fattori competitivi a partire dall'energia. Il Paese ha bisogno di una vasta alleanza per rimuovere i blocchi delle infrastrutture, il peso di una giustizia civile troppo lenta, di una pubblica amministrazione inefficiente, di una vasta e corrosiva presenza dell'illegalità e delle mafie, che vanno combattute anche con maggiori investimenti nelle politiche della sicurezza. Queste politiche hanno ancora più ragione nel Mezzogiorno. Bisogna rimuovere ogni illegalità ed ogni inefficienza, l'uso distorto della spesa pubblica che alimenta la corruzione, lo scandalo di opere che non si completano mai o restano inutilizzate. I fondi strutturali non spesi nelle regioni del

Sud vanno destinati a finanziare il credito d'imposta per i giovani disoccupati e le misure per combattere la povertà.

- L'Italia della Responsabilità è un'Italia che vuole migliorare l'efficienza del sistema e i redditi da lavoro e da pensione. Per incrementare aumentare i salari, bisogna ridurre il cuneo fiscale, che è tra i più elevati tra i Paesi industriali, e si deve innescare con la contrattazione decentrata un rapporto positivo tra la crescita della produttività e l'aumento delle retribuzioni. La produttività si alza con la qualità del prodotto, come dimostrano i settori trainanti delle nostre esportazioni, e con il pieno utilizzo degli impianti. Le imprese devono investire di più in ricerca e sviluppo, cambiare i propri modelli organizzativi, puntare su nuove tecnologie e su nuovi prodotti. La politica economica deve premiare i comportamenti delle imprese virtuose. I processi di innovazione vanno governati con il sindacato e con la partecipazione dei lavoratori.

- Gli italiani pagano molte tasse ma hanno servizi pubblici troppo spesso scadenti e insufficienti. Ci sono apparati inutili che servono solo ai politici. La spesa pubblica va invece profondamente revisionata, a livello nazionale e locale. Il Governo deve controllare la spesa pubblica, in particolare quella locale, costringendo regioni ed enti locali ad assicurarne una gestione efficiente e trasparente. Si debbono rimuove-





vere le invadenze politiche e le resistenze corporative di una casta di tecnocrati che impediscono l'innovazione nella pubblica amministrazione. E' necessario investire sui pubblici dipendenti per accrescerne le competenze e aggiornare i loro strumenti di lavoro.

- Per questo l'Accordo sulla produttività deve essere esteso anche al settore pubblico, dalla cui efficienza e qualità dipendono la crescita economica e la vita sociale. Per attivare la negoziazione di secondo livello la contrattazione nazionale deve definire un quadro normativo certo, necessario: 1) alla promozione dei previsti piani triennali di razionalizzazione, che motivano i lavoratori a ricercare l'efficienza per finanziare la contrattazione di secondo livello; 2) la gestione della mobilità, degli esuberanti e della riqualificazione professionale nei processi in atto di riorganizzazioni aziendali, affidati esplicitamente dalla legge alla contrattazione collettiva. Con la contrattazione dobbiamo creare una coerenza tra modello produttivo dei settori privati e quello gestionale delle PP. AA. La Cisl non è disposta a tollerare che non sia erogato neppure l'adeguamento all'IPCA dell'indennità di vacanza contrattuale. Il Governo deve, invece, rivedere le retribuzioni troppo elevate dei dirigenti e

manager, fissandone un tetto. A questo proposito va sostenuta la raccolta di firme per la proposta di legge di iniziativa popolare promossa nell'ambito della CISL.

- Il tema centrale per la Cisl rimane la questione fiscale. Si pone con forza la necessità dell'organica e graduale riforma, con una significativa riduzione del prelievo sui redditi da lavoro e pensione, con il nuovo assegno familiare e il credito di imposta per gli incapienti. Per favorire gli investimenti, le innovazioni e l'occupazione va prevista una riduzione della tassazione anche sulle imprese. Vanno ripristinati i crediti di imposta per gli investimenti, la patrimonializzazione delle imprese, la loro crescita dimensionale, la ricerca e l'innovazione. La Cisl chiede una riduzione del cuneo fiscale, privilegiando fiscalmente l'occupazione giovanile. Vanno anche resi strutturali gli incentivi fiscali sui salari di produttività. Le risorse devono venire dalle "flessibilità" UE, da una selezione significativa, sia dei contributi che delle agevolazioni fiscali alle imprese, dal risparmio sugli interessi con la discesa dello spread. Con la crescita si risanano i conti. Va riequilibrato il peso fiscale tra Irpef, grandi patrimoni immobiliari e finanziari e consumi lusso. Si può rendere ancora più incisiva la Tobin tax, senza ricadute sui cittadini utenti. Va messo ordine nel rapporto tra tassazione nazionale e tassazione locale. Va combattuta la scelta degli Enti locali di reagire ai tagli dei trasferimenti statali con aumenti delle imposte locali in alternativa alla riqualificazione della spesa. Il Governo deve assumere l'iniziativa di bloccare ulteriori aumenti della tassazione locale fino ad un suo coordinamento con la tassazione nazionale. A questo quadro vanno ricondotti gli interventi correttivi su IMU, TARES, IVA, senza mancare al rigore ma ripristinando equità sociale nella distribuzione degli oneri, e senza cedere alle bandierine elettorali che minacciano la tenuta dello stesso Governo. Per questo chiediamo al Governo di discutere con le forze sociali e di presentare una legge delega sulla riforma fiscale che deve integrare e migliorare il di-

segno di legge del precedente Governo.

- Ad un fisco più giusto va destinata ogni risorsa recuperata dall'evasione, senza condizionarla ad altri fine, compresa la riduzione del debito al quale vanno destinate le risorse ricavate dalla valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico. La lotta all'evasione va perseguita con: una maggiore efficienza dell'Agenzia delle Entrate; la tracciabilità, le banche dati, il contrasto d'interessi con azione selettiva, il redditometro per una verifica selettiva tra reddito dichiarato e speso. Una delle aree da privilegiare nell'azione di contrasto all'evasione è quella dell'IVA, causa principale delle altre tipologie di evasione. La nostra legislazione prevede il reato penale da evasione e tra le pene anche il carcere; deve essere resa efficace nei tempi dei procedimenti e nella certezza della pena ed acquistare deterrenza e capacità di dissuasione.

- Il nostro welfare oggi va indubbiamente cambiato per le modifiche economiche, sociali e demografiche intervenute che pongono nuove priorità. Si deve mettere in cantiere una forma generalizzata di protezione dalla povertà, anche da ricordare con la riforma universalistica degli ammortizzatori sociali. Occorre una più decisa azione di protezione e tutela della famiglia, sia di quella anziana sia di quella giovane con figli, anche con la promozione di politiche di conciliazione per evitare che sia solo la donna a sostenere costi crescenti nella famiglia e sul lavoro. Una particolare attenzione va data ai lavoratori anziani attraverso specifici interventi sull'invecchiamento attivo. Va, inoltre, assicurata la legge sulla non autosufficienza a partire dall'aumento e stabilizzazione delle risorse del Fondo. Va trovata una soluzione definitiva per gli esodati. La Cisl è favorevole ad un ingresso di giovani al lavoro, anche attraverso la staffetta metà pensione e lavoro part time per i lavoratori anziani. Va reintrodotta una flessibilità nell'accesso al pensionamento, che tenga conto della diversità delle condizioni di lavoro. Nel 2014 scade il blocco in atto delle



rivalutazioni delle pensioni. Nessuna decisione va presa senza un confronto preventivo con il sindacato, soprattutto dopo le sentenze della Corte Costituzionale sul contributo di solidarietà sulle retribuzioni dei dirigenti pubblici e sulle pensioni d'oro. Occorrono investimenti per migliorare l'istruzione e la formazione, per realizzare un sistema integrato tra scuola, formazione, lavoro. Dobbiamo contrastare gli abbandoni, i divari tra nord e sud, rendere efficace la transizione tra scuola e lavoro. Gli investimenti sulla valorizzazione professionale degli insegnanti, le dotazioni didattiche, la costruzione delle scuole e la loro messa in sicurezza e devono diventare una priorità del paese.

- Per quanto riguarda l'occupazione, le risorse disponibili vanno concentrate in pochi interventi mirati: staffetta generazionale, per favorire forme di part-time per chi è vicino alla pensione con contestuale assunzione di giovani; rafforzamento quantitativo e qualitativo dell'apprendistato e sgraviper favorire il lavoro giovanile stabile. Il Governo deve assicurare adeguate coperture per gli ammortizzatori sociali in deroga, che dovranno continuare ad attenuare gli effetti sociali della crisi fino a raccordarsi con l'attuazione della riforma, che prevede i fondi bilaterali di solidarietà per i settori scoperti. Infine, serve una nuova governance per i servizi per l'impiego che li rafforzi e migliori il raccordo tra servizi pubblici e privati, coinvolgendo pienamente il sindacato, per affiancare al sostegno al reddito politiche attive di riqualificazione ed accompagnare i lavoratori espulsi verso nuove occupazioni, anche valorizzando quei settori dove ancora cresce la domanda, come il socio sanitario e i servizi alla persona.

- La Cisl ritiene che il nostro welfare debba restare universalistico, graduando le prestazioni sulla base di criteri socio-sanitari e della situazione economica e patrimoniale della famiglia attraverso la riforma dell'ISEE ( indicatore della situazione economica equivalente) e una sua generaliz-

zata applicazione. La Cisl vuole un welfare nuovo, rifondato sulla sussidiarietà sociale. Un welfare, esteso anche a familiari e pensionati, sostenuto dalla contrattazione e dal rafforzamento della bilateralità, con agevolazioni fiscali. Nella riqualificazione del welfare un ruolo decisivo ce l'ha la concertazione territoriale su di un nuovo welfare locale che comprende politiche fiscali e tariffarie, le politiche per la famiglia e gli anziani, per il lavoro e il diritto allo studio, l'integrazione socio-sanitaria e l'integrazione sociale dei lavoratori e delle famiglie di immigrati. I tempi ormai sono maturi per il diritto al voto amministrativo per gli immigrati stabilmente residenti e per concedere ai loro figli nati e/o cresciuti in Italia il diritto di cittadinanza. Per la concertazione territoriale le Unioni si avvarranno delle Federazioni e particolarmente della FNP con la sua nuova struttura nel territorio (RSL).

- Il sindacato deve cambiare molto. Deve essere ancora più nei territori e nei posti di lavoro; con organismi sindacali intermedi che devono attività di contrattazione, di concertazione e di proselitismo sul territorio; con il protagonismo diretto dei lavoratori e dei pensionati, uomini e donne del sindacato. Solo la responsabilità

diffusa fa del sindacato un interlocutore ricercato e credibile. I protagonisti sono i 65 mila delegati Cisl delle SAS, delle RSA, e delle RSU. Debbono essere coinvolti da subito con una formazione continua, in termini culturali e di competenze nuove e diffuse per la contrattazione e la concertazione, con la possibilità di condivisione delle loro esperienze concrete, con la messa a disposizione di un sistema ben integrato di comunicazione interattiva. La Cisl proseguirà nei prossimi mesi nell'integrazione e nell'unificazione delle categorie per nuove aree omogenee, come già fatto nella unificazione delle unioni territoriali, per rendere più forte e più efficace l'organizzazione nei territori e nei luoghi di lavoro. Con questo nuovo modello sindacale responsabile, partecipativo e popolare vanno rafforzate le esperienze unitarie con Cgil e Uil. Nell'ambito di questi impegni ci deve essere la piena valorizzazione del ruolo degli iscritti al sindacato. Le condizioni del paese rendono più urgente e necessaria la ripresa dei rapporti unitari e la crescita della condivisione sui contenuti e sulle modalità dell'azione sindacale. Il Congresso della Cisl impegna tutti i quadri e gli iscritti dell'organizzazione ad impegnarsi per la piena riuscita di protesta e di proposta del 22 giugno a Roma.



# La Fit in piazza con Cgil, Cisl e Uil

*Storico evento: dopo 10 anni  
i Sindacati confederali di nuovo uniti per il lavoro.  
La nostra Federazione era presente con una folta delegazione*

Centomila persone giunte da tutta Italia con 1.400 pullman, 10 treni straordinari, 5 aerei di linea e 3 navi dalla Sardegna. È stato anche questo la storica manifestazione che ha visto di nuovo unite dopo dieci anni Cgil, Cisl e Uil sotto al motto "Lavoro è democrazia", per scuotere il Governo e spingerlo a prendere decisioni non più rinviabili.

L'evento è cominciato con due cortei, partiti l'uno da piazza della Repubblica e l'altro da piazza dei Partigiani e che sono poi confluiti in una piazza San Giovanni coloratissima di bandiere, palloni, mongolfiere, striscioni, fischietti, bandane e tanto altro. Lì sono saliti sul palco Susanna Camusso, Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti

con i rispettivi segretari e dirigenti, tra cui il Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano.

La Federazione dei trasporti cislina era rappresentata anche da una delegazione molto nutrita, tra cui la Segreteria nazionale e numerose delegazioni regionali. Il gruppo è partito con le proprie bandiere assieme al corteo di piazza della Repubblica alle 9.30 e ha sfilato in un clima positivo e festoso attraverso piazza dei Cinquecento, via Cavour



e via Merulana fino ad arrivare attorno alle 11.30 alla piazza San Giovanni.

La manifestazione si è quindi conclusa con gli interventi dei Segretari generali delle Confederazioni, che di comune accordo si sono rivolti al Governo denunciando lo stato in cui versano il lavoro e i lavoratori in Italia e dicendosi stanchi dei soliti annunci a cui non segue alcuna iniziativa.

In particolare Raffaele Bonanni, nel suo acclamatissimo discorso, è stato molto tranchant: "Il governo Letta faccia una proposta, basta con i bizantinismi – ha dichiarato – Metta questi obiettivi davanti e si raccordi con lavoratori e imprese. Serve una proposta coraggiosa, complessiva e nuova che ribalti. Basta cincischiare, perdere tempo. Letta abbia coraggio nel fare una cosa nuova".



Il Segretario ha voluto anche esprimere soddisfazione e apprezzamento per la folla presente in piazza: "È una grande manifestazione, un grande appuntamento dell'Italia che non getta la spugna, dell'Italia che vuole ripartire, che vuole porre fine a questa drammatica situazione che dura ormai da anni". Poi ha continuato con la sua denuncia: "Il Paese deperisce e la classe si perde in chiacchiere e litigi. Noi siamo qui per ricordare alla classe dirigente i propri doveri e non per contrapporre. Per ricordare loro il dovere che hanno di lavorare per il Paese reale, per i lavoratori, i pensionati, per i giovani che sono la ricchezza di questo Paese".

L'Italia infatti continua a camminare all'indietro e il quadro peggiora ogni giorno: "La miseria sta crescendo, i disoccupati si moltiplicano, la cassa integrazione non ha raggiunto mai livelli così alti. Vogliamo una scossa nell'iniziativa del governo – incalza Bonanni dal palco – Basta perdere tempo. Serve una proposta complessiva coraggiosa che ribalti la situazione che abbiamo davanti. A Letta chiediamo di avere più coraggio e mettere all'ordine del giorno l'unica questione che a noi interessa e da cui dipende l'occupazione e la crescita del Paese. Chiediamo una riduzione fortissima delle tasse su lavoro, pensioni e imprese che investono. Serve una riforma organica del fisco per riequilibrare il carico troppo alto su lavoratori pensionati e famiglie".

"Il governo - sottolinea ancora Bonanni - deve rompere il presepe che la classe politica vuole mantenere in piedi con sprechi enormi e ridurre le tasse con cui essere in grado di aumentare l'occupazione" aggiunge sollecitando di nuovo l'Esecutivo: "Faccia una proposta, basta con i bizantinismi. Metta questi obiettivi davanti e si raccordi con lavoratori e imprese. Serve una proposta coraggiosa, complessiva e nuova che ribalti la situazione che abbiamo davanti".

Ma per il Segretario generale della Cisl il



Governo deve anche affrontare la questione dell'evasione fiscale inasprendo le pene per chi evade "perché questo - sottolinea - può ridare tono a occupazione ed economia".

"Crediamo - ha poi aggiunto - che il Governo in questi giorni debba chiarire la sua posizione e dire dove intende guardare, se a questa piazza o quelle realtà che fino ad oggi hanno affossato l'Italia. Perché o l'Italia del lavoro torna a prosperare o muore."

Il Segretario generale della Cisl ha infine confermato che "nelle prossime ore" ci sarà un incontro con il Governo e, dunque, prima che il pacchetto lavoro vada al-

l'esame del Consiglio dei Ministri.

L'importanza della manifestazione è vera anche per i settori dei trasporti e dell'igiene ambientale, come conferma il Segretario generale della Fit-Cisl: "È fondamentale essere qui oggi in piazza - ha dichiarato Giovanni Luciano - perché dopo dieci anni riprendiamo un percorso comune alle tre grandi Confederazioni italiane e lo riprendiamo su un tema che è tutto nello slogan: 'Lavoro è democrazia'". E precisa: "Lavoro vuol dire avere le condizioni per investire in Italia: oggi non ci sono a causa delle troppe tasse proprio sul lavoro".

Anche secondo il Segretario generale della Fit il Governo deve smetterla di fare annunci a cui non segue alcun fatto: "Occorre entrare veramente nel concreto - prosegue il sindacalista - Credo che il Governo Letta dovrà fare i conti con questa piazza, con questo movimento. È importantissimo anche per noi dei trasporti, per tutti i nostri settori".





# Riprende il confronto con il Gruppo Fs

*Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per la Mobilità ferroviaria, spiega i passi avanti fatti con l'azienda*

È iniziato negli ultimi giorni dello scorso mese di maggio il confronto con la Holding Fs su una serie di temi molto rilevanti posti all'ordine del giorno, tra i quali:

- ☐ l'armonizzazione con la Riforma Fornero (L.92/2012) del fondo bilaterale sul sostegno al reddito;
- ☐ l'accordo sul nuovo premio di risultato e la definizione del premio di risultato per il 2012;
- ☐ la revisione degli Statuti del Dlf Nazionale e dei Dlf territoriali;
- ☐ il rinnovo delle Rsu e Rls e la revisione dell'accordo sui permessi sindacali.

A questi temi abbiamo chiesto di aggiungere alcune "code" contrattuali, come quelle relative alla tutela del reddito per inidoneità (art. 22.4 del CA Fs) e all'indennità per Direzione Lavori e C.E.L. (art.36.14 del CA Fs), come pure l'avvio della Commissione Sicurezza sul Lavoro (art. 1 Ccnl Maf) e della Commissione Paritetica sul Primo Soccorso (art.49.4 Ccnl Maf).

Dopo la firma del contratto, il tavolo di confronto con le Società del Gruppo Fs è stato monopolizzato dalla lunga ed estenuante vicenda legata al sistema di gestione dei turni del personale mobile, che è culminata con lo sciopero nazionale di aprile di tutti i lavoratori di Trenitalia.

L'accordo, intervenuto successivamente, ha sostanzialmente segnato il superamento della fase di accentramento nella turnificazione, con la conseguente responsabilizzazione del livello regionale ed ha

consentito di aprire una nuova fase.

I problemi continuano ad esserci, in quanto non è semplice riadeguare la macchina aziendale ad una maggiore autonomia a livello decentrato ed anche perché è sempre di moda, in alcune realtà aziendali, attribuire le colpe e le responsabilità al livello centrale tanto per lavarsene le mani.

A tal proposito siamo intervenuti con diverse lettere di precisazione per l'utilizzo "improprio" nel Trasporto regionale del doppio agente nella fascia 0.00-5.00 con il proseguimento ad agente solo dopo le 5.00. A seguito di ciò, l'azienda ha provveduto a correggere molte delle distorsioni presenti nei turni, anche se permangono interpretazioni unilaterali come quella sul calcolo della condotta continuativa, su cui abbiamo richiesto uno specifico tavolo di confronto che faccia chiarezza sulle interpretazioni contrattuali. Anche nel Trasporto Passeggeri sulla media-lunga percorrenza (SP3) abbiamo evidenziato l'anomalia dell'utilizzo dell'agente solo con un nastro lavorativo di 10 ore, che rappresenta un'evidente forzatura / violazione della norma contrattuale. Anche questo aspetto dovrà essere chiarito con urgenza e, in attesa di una definizione al riguardo, abbiamo chiesto che al personale venga riconosciuta la flessibilità in analogia con quanto avviene per il personale dell'Av (SP1).

Restano aperti tutti gli altri tavoli relativi alla manutenzione dei rotabili e alla vendita/assistenza, come pure in Rfi restano da definire le problematiche legate alla riorganizzazione della manutenzione del-

l'infrastruttura e alla definizione della struttura di "Pulizia, decoro e piccola manutenzione".

È chiaro che il sostanziale blocco del confronto su un solo tema per molto mesi, ha determinato l'addensamento di tutte le problematiche evidenziate e ora vi è anche la necessità dettata dalla Legge Fornero di adeguare il Fondo bilaterale di sostegno.

La necessità di adeguare l'accordo istitutivo del Fondo di Sostegno, infatti, è espressamente indicata dall'articolo 3 della Legge 92/ 2012 sulla riforma del mercato del lavoro. Il comma 4 di detta legge, infatti, recita che: "Al fine di assicu-



rare la definizione, entro l'anno 2013, di un sistema inteso ad assicurare adeguate forme di sostegno per i lavoratori dei diversi comparti, le organizzazioni sindacali e imprenditoriali comparativamente più rappresentative a livello nazionale stipulano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, accordi collettivi e contratti collettivi, anche intersettoriali, aventi ad oggetto la costituzione di fondi di solidarietà bilaterali per i settori non coperti dalla normativa in materia di integrazione salariale, con la finalità di assicurare ai lavoratori una tutela in costanza di rapporto di lavoro nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa per cause previste dalla normativa in materia di integrazione salariale ordinaria o straordinaria".

Al comma 45 dello stesso articolo citato è detto che: "La disciplina del fondo di cui all'articolo 59, comma 6, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, è adeguata alle norme previste dalla presente legge con decreto del Ministro del Lavoro e delle Politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sulla base

di accordi collettivi e contratti collettivi, anche intersettoriali, stipulati entro il 30 giugno 2013 dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale nel settore del trasporto ferroviario".

La modifica e l'adeguamento alle norme di legge rappresentano, quindi, un atto dovuto e il Gruppo Fs ha presentato una propria proposta relativamente all'accordo istitutivo del Fondo di sostegno in cui, oltre a prevedere l'allungamento della permanenza nel Fondo a 60 mesi, previsto dalla legge, ha inserito una serie di variazioni quali:

- il ricorso al fondo ordinario per incentivare la mobilità territoriale, mettendolo in relazione con l'art.17 del CA FS sui trasferimenti,
- la riduzione della procedura di confronto da 45 a 15 giorni;
- l'eliminazione della scelta esclusivamente su base volontaria in caso di mancato accordo, per la determinazione della quota del 30%;

- il riferimento alla legge Fornero a proposito di sospensione dell'attività lavorativa, ma senza specificare le causali o gli ambiti di riferimento. Ricordiamo inoltre che nell'accordo istitutivo si parla di "riduzione di orario/part time", senza alcun riferimento alla sospensione "totale" dell'attività lavorativa che è un aspetto che non riguarda l'ambito del trasporto ferroviario.

Nel corso della riunione abbiamo affermato che la modifica dell'accordo istitutivo del Fondo di sostegno deve rappresentare una semplice "manutenzione" del testo con l'adeguamento a quanto previ-

sto dalla legge Fornero e, per questo motivo, abbiamo respinto tutte le modifiche presentate dal Gruppo Fs che abbiamo precedentemente evidenziato.

Il nuovo testo prevede l'allungamento a 60 mesi del periodo massimo di permanenza nel Fondo, mentre restano immutate le altre modalità di gestione previste dall'accordo di procedura. È opportuno ribadire che il nuovo testo dell'accordo istitutivo, per essere operativo, deve essere approvato con un Decreto del Ministero del Lavoro, per cui, in caso di nuova apertura di procedure per l'accesso al Fondo di sostegno al reddito, si continuerà a procedere con le norme attualmente in vigore.

In relazione alla richiesta del Gruppo Fs di attivare nuovi progetti di accesso al Fondo per circa 3500 unità, abbiamo affermato con forza che tale proposta deve necessariamente essere accompagnata da un progetto concreto di "ricambio generazionale" con un piano mirato di assunzioni in tutti i settori strategici, soprattutto in quelli in cui anche da enti terzi, come l'Ansf, sono state segnalate carenze manutentive (infrastruttura e rotabili), ma anche in altri settori che sono caratterizzati da numerose mancanze di personale.

In questi giorni di serrato confronto, pur apprezzando l'inversione di tendenza da parte di Rfi e Trenitalia con l'invio a visita medica di quei "candidati" che erano stati "bloccati" nel 2010, valutiamo che il numero di assunzioni previste in questa fase sia ancora largamente insufficiente per far fronte alle tante carenze esistenti in azienda.

Nel corso del confronto, abbiamo affermato che il Gruppo Fs deve certificare la propria articolazione organizzativa e che in nessun modo deve dichiarare la chiusura di impianti per permettere l'accesso di lavoratori al Fondo di sostegno. Il reticolo degli impianti deve essere confermato e per "liberare" lavoratori che hanno i requisiti per essere "fondabili" occorre attivare tutte le procedure previste dall'articolo 2 del Contratto aziendale tese al rie-



quilibrio delle risorse e/o alla riqualificazione professionale, ma mai arrivare a sopprimere le attività.

Riteniamo che il Gruppo Fs debba utilizzare le nuove opportunità previste dagli sgravi fiscali in favore della nuova occupazione per attuare un vero e proprio ricambio generazionale in tutti i settori, attraverso una contrattazione territoriale che riesca ad individuare le possibilità di uscita a valle di manifestazioni di interesse rivolte a tutti i ferrovieri. Questo è il momento per il Gruppo Fs di affrontare la sfida competitiva con un concreto cambio di passo che colga le opportunità per offrire occasioni di lavoro ai tanti giovani in possesso delle abilità necessarie alle nuove tecnologie.

### Premio di risultato

Altro elemento importante sul tavolo di confronto è quello relativo al premio di risultato per il 2012: per la Fit-Cisl è fondamentale ripagare i lavoratori per l'aumento di produttività prodotto nell'anno anche grazie alle regole del nuovo Contratto di lavoro. Aggiungiamo, altresì, che se l'Amministratore Delegato parla di utili per il gruppo Fs di 381 milioni di euro nel 2012, è giusto che ai lavoratori venga riconosciuto il giusto premio per il risultato raggiunto.

La proposta ricalca in larga parte quanto previsto dall'accordo del 17 novembre del 2010 e il premio di risultato sarà strutturato sulla base degli indicatori di produttività, qualità e redditività di Gruppo.

La differenza è che gli obiettivi per ciascuno degli indicatori di produttività per l'anno a cui si riferisce il premio di risultato saranno concordati a livello territoriale dalle Rsu e dalle Strutture Regionali, tenendo conto dei valori di ciascun indicatore consuntivati nell'anno preso come riferimento.

I macroindicatori di produttività e qualità possono essere suddivisi, per ciascuna famiglia professionale/processo produttivo,

in più indicatori, a ciascuno dei quali verrà assegnato un peso ponderale che, complessivamente, dovrà far registrare il peso sopra definito per i medesimi.

Nella proposta è anche indicata la modalità di misurazione del premio, per cui una volta definito l'obiettivo da raggiungere, se il risultato è su una media di  $\pm 1\%$  ai lavoratori andrà il valore medio del premio, se il risultato è superiore all' $1\%$  il premio potrà aumentare del 10% rispetto al valore medio, così come se il risultato è superiore del 10% rispetto all'obiettivo il premio aumenterà del 30%.

Il valore medio si ottiene dividendo il numero di treni/Km totali per il numero di addetti relativi alle varie famiglie professionali come indicato nell'accordo del 2010.

Gli indicatori di qualità possono essere riferiti o alla qualità prodotta, ove tali indicatori siano individuabili per la famiglia professionale/processo produttivo individuato, ovvero, in mancanza di questi, alla qualità percepita dalla clientela (customer).

L'indicatore di redditività di Gruppo è dato dal rapporto ricavi / costi (Mol) rilevato dal bilancio consolidato dell'anno cui si riferisce il Premio di risultato. Il valore economico del P.d.R. associato all'indicatore di redditività di Gruppo viene erogato qualora il rapporto ricavi / costi dell'intero Gruppo FS risulti positivo. Avendo, quindi, avuto un utile di bilancio per il 2012, il premio deve essere pagato e va definita a breve la quota spettante ai ferrovieri.

### Dlf

Altro punto importante sul tavolo di discussione è quello relativo alla revisione dello statuto del Dlf Nazionale e di quelli territoriali. Abbiamo sempre sostenuto che il Dlf deve tornare a svolgere la funzione per cui è nato: vale a dire essere il punto di riferimento per il tempo libero dei ferrovieri. Nella proposta vi è la diminuzione degli organismi e delle sezioni ter-

ritoriali con una riduzione dei Componenti gli Organi, a cominciare dai Consigli Direttivi dei vari Dlf.

Vi è, inoltre, una riduzione dei Componenti del Consiglio nazionale che passano da 45 a 18 e vi è l'eliminazione della Giunta.

Nella proposta le associazioni territoriali devono avere almeno 1000 iscritti e ciò, da un calcolo approssimativo, significa che ve ne saranno al massimo 30 / 35 rispetto ad ora che ne abbiamo più di 100.

È fondamentale per noi definire le nuove regole per il funzionamento dei Dlf e, alla base, deve esserci la competenza e la capacità dei Consiglieri a tutti i livelli.

### Rinnovo delle Rsu e dei Rls

Il rinnovo delle Rsu e dei Rls non è più rinviabile, in quanto gli attuali delegati sono scaduti dal 2007 e va stabilita quanto prima la data per le elezioni anche in relazione al recente accordo interconfederale tra Cgil, Cisl, Uil e Confindustria. In quest'ottica va ridefinito l'accordo sui permessi sindacali che devono essere rapportati all'effettiva rappresentatività di ogni Organizzazione sindacale.

Le questioni che abbiamo elencato rappresentano elementi fondamentali per una concreta inversione di tendenza nel confronto negoziale con il Gruppo Fs. Auspichiamo che il nuovo quadro istituzionale e la forte attenzione da parte della politica per l'emergenza lavoro, portino il Gruppo dirigente delle Fs a scelte che favoriscano il rilancio competitivo dell'azienda: se, invece, ci dovessimo trovare di fronte a scelte di drastico ridimensionamento produttivo ed a un taglio ragionieristico degli organici, non esiteremmo ad assumere tutte le iniziative a salvaguardia del ruolo di sviluppo che deve avere un'azienda come le Fs, per non far venir meno i presupposti per i quali abbiamo firmato il nuovo Contratto di lavoro.



# Rfi: “Progetto Pulizia, decoro e piccola manutenzione”

A seguito dell'ultimo incontro del 21 maggio 2013 con Rete ferroviaria italiana (Rfi) sulla tematica del progetto “Pulizia, decoro e piccola manutenzione” è opportuno fare una riflessione.

La proposizione di tale progetto da parte di Rfi nasce da alcune considerazioni:

- Riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato sul Contratto di Programma;
- Bacino consistente di inidonei definitivi;
- Trasferimento di personale dalla Divisione Cargo di Trenitalia.

Sul primo punto, la questione posta da Rfi riguarda come ridurre le spese per le attività appaltate riguardanti il perimetro di “Pulizia, decoro e piccola manutenzione”, nonché aumentare attività che non risultano non effettuate, né tramite appalto né con risorse interne. Rfi ha dichiarato che il margine di reinternalizzazione di attività affidate in appalto può variare dal 10 al 30%, sempre comunque all'interno delle clausole contrattuali dei bandi di appalto. Tutto bene dunque? Riteniamo opportuno fare un focus sulle esatte dimensioni del fenomeno anche per le eventuali ricadute sul settore degli appalti o per meglio specificare gli effetti sui livelli occupazionali. Mentre sulle ulteriori attività da svolgere, sommariamente elencate nelle slide di presentazione - per quanto ci riguarda - non possono essere altro che i territori a declinare correttamente, in funzione delle specificità periferiche, l'organizzazione più idonea che permetta di effettuarle valorizzando le professionalità a disposizione. Tutto ciò ovviamente a seguito di un eventuale accordo quadro di livello nazionale.

Sul secondo punto Rfi ci ha comunicato che vi sono circa un migliaio di inidonei de-

finitivi; ciò - per quanto ci riguarda e l'abbiamo più volte ribadito - non vuol dire che hanno scarsa utilizzazione e che bisogna, a livello territoriale, andare a vedere la questione nel dettaglio. Purtroppo dobbiamo registrare che, nell'ambito delle azioni propedeutiche alla messa a punto del progetto di “Pulizia, decoro e piccola manutenzione”, due terzi di tale personale è stato coinvolto con scelte spesso discutibili, che fanno pensare ad una vera e propria individuazione da parte della dirigenza territoriale, in maniera non proprio rispondere a criteri funzionali e su questo punto, quando avverrà la ripresa del confronto, vogliamo sia fatta chiarezza. Come ben noto tanti inidonei sono proficuamente utilizzati in attività diciamo non riconosciute, ma che invece sono concretamente utili per le attività di esercizio.

Infine sul terzo punto ben sappiamo l'origine del fenomeno, la variegata situazione territoriale che registra anche la presenza di cause in violazione di obblighi di legge e di contratto. Sulla dimensione ci sono circa 700 persone passate definitivamente, con cessione di contratto, da Cargo in Rfi, mentre oltre un centinaio sono in regime di distacco; alcuni di questi hanno chiesto di rientrare in Cargo, anche per una ambiguità di fondo da parte di alcune strutture territoriali di Rfi.

Cogliamo l'occasione per ribadire un concetto più volte espresso, cioè che serve una rivisitazione dei ruoli; non può essere che le esigenze della Produzione siano condizionate dal *modus operandi* di esponenti territoriali aziendali, che oltretutto aggravano profondamente lo stato delle Relazioni industriali. Ma su tale tematica che da tempo ricorre, come pure sull'eccessiva burocrazia e sull'uso delle task-

force, avremo modo di approfondire ulteriormente in seguito.

Il progetto illustrato da Rfi prevede la creazione di un ulteriore Reparto a livello di Terminali e Servizi, denominato Operativo, da cui far dipendere tre specifiche strutture a livello di personale quadro, denominate Presidio Manutenzione, Presidio Pulizia e Presidio Controllo. Da tali strutture dipendono un numero *n* di squadre, determinate a livello territoriale in funzione delle specifiche esigenze. I processi relativi al Control Room e Guardiania, come pure le Sale Blu, dipendono dal reparto Contratti e servizi alla clientela, sempre in ambito Terminali e Servizi.

La questione delle squadre riguarda la giurisdizione entro cui si devono muovere, che va ben delimitata, visto che la proposta societaria prevede una giurisdizione che ricalca quella del Reparto territoriale Movimento.

Inoltre rimane da sviscerare anche la complessa eterogeneità del personale in quanto, soprattutto quello che proviene da Cargo, ha un vissuto professionale totalmente diverso e vi è l'esigenza di rispettare la dignità di ognuno.

Sulla vicenda della sede di lavoro ci dovrebbero essere le condizioni per affermare che non saranno effettuati spostamenti, ma alla ripresa del confronto. Questo, come altri temi, saranno oggetto di una ben chiara definizione.

La messa a punto del progetto “Pulizia, decoro e piccola manutenzione” rappresenta una ulteriore opportunità per migliorare, efficientare e rendere pienamente operativa sui territori una nuova fase di contrattazione, della cui importanza la Fit-Cisl è una strenua assertrice.

# Divisione Cargo: un permanente stato riorganizzativo

Questa Organizzazione sindacale si è spesa molto in passato, lo ha fatto e continua a farlo, perché ritiene vi siano le condizioni per un consolidamento ed uno sviluppo, al variare di due condizioni fondamentali:

- una serie politica dei trasporti che tenga conto del riequilibrio modale;
- una ripresa economica.

Un accordo su tutti testimonia l'attenzione e l'impegno della Fit-Cisl in questo settore, che è strategico per un Paese Industrializzato: ci riferiamo a quello del 17 novembre 2010.

Ma, prima di addentrarci nello specifico della Divisione Cargo di Trenitalia, è utile fare un flash sulla situazione del comparto del trasporto merci in tutta Italia, che tiene quindi conto di tutte le modalità e che nell'arco degli ultimi 12 mesi ha visto contrazioni di traffico nell'ordine medio del 10%. La sottolineatura va fatta nel prendere atto della sofferenza anche dell'autotrasporto. A ciò vanno aggiunte la diminuzione di traffico passeggeri che si riflette sugli aeroporti e sulle autostrade.

Questo per testimoniare il fatto che la crisi economico-produttiva riguarda tutto il comparto del trasporto, merci e passeggeri, e che in questo contesto viene a mancare un perno importante per un più rapido rilancio. Una testimonianza di questo stato di fatto è la riduzione delle tracce richieste a Rfi, nello specifico dalle imprese ferroviarie private, le quali non cercano di sviluppare nuovi traffici ma agiscono per chiedere una diversa assegnazione del servizio universale merci, che ad oggi è svolto da Divisione Cargo di Trenitalia.



A ciò va aggiunta la mancanza cronica di una politica dei trasporti, che potrebbe essere una mera utopia, ma - come anche le recenti cronache testimoniano - è quanto mai opportuna e i danni di tale perenne assenza sono evidenti; la crisi non ha fatto altro, come per altre tematiche, che amplificarne gli effetti.

Ma ciò non vuol trovare giustificazioni in quanto, dal già citato accordo del 17 novembre 2010, si sono susseguiti due ulteriori importanti elementi: l'accordo del 29 marzo 2012 ed il Ccnl del 20 luglio 2012, che, anche tramite la contrattazione, mettono a disposizione importanti strumenti che permettono alla Divisione Cargo di competere agevolmente con le altre imprese ferroviarie private.

In sostanza la Cargo non riesce a sfruttare gli elementi di forza che possiede - professionalità e capillarità del reticolo su tutte - e da tempo assistiamo a stanchi piani riorganizzativi che in sostanza si basano principalmente sulla riduzione del costo del lavoro e di conseguenza del numero degli addetti.

Come Fit Cisl abbiamo posto alcune questioni, proposto alcuni interventi correttivi, per poi mettere a punto un quadro omogeneo che dia la possibilità ai territori di avviare una contrattazione che tenga

conto delle loro specificità. La dirigenza ha sempre posto alcune rigidità concettuali su eventuali modifiche del modello organizzativo proposto o, per meglio dire, non ha voluto avviare un confronto di merito, che comprendiamo essere faticoso ma che è vitale, altrimenti il rischio è quello di creare i presupposti per una ulteriore riduzione del reticolo produttivo.

A ciò si aggiunge il mancato chiarimento sul ruolo di due controllate di Trenitalia e cioè Tx Logistik e Serfer o, per meglio dire quale è il piano di riassetto complessivo del Gruppo Fs in tema di società che operano nel segmento merci.

Come Fit Cisl siamo impegnati da tempo anche su questo tema, che registra una scarsa sensibilità da parte della dirigenza del Gruppo Fs.

Riteniamo opportuno, anzi fondamentale, che si attivi una fase vera di confronto, nazionale e territoriale, per risolvere le criticità emerse nell'applicazione pratica del dettato contrattuale e degli accordi in essere, che si ripristino corrette relazioni industriali e che si possa affrontare in maniera concreta un'ipotesi di nuovo modello organizzativo funzionale, il quale permetta di cogliere rapidamente gli auspicabili segnali di una ripresa economica e produttiva dell'Italia e dell'intera Europa.

La Fit Cisl, anche per evitare una progressiva disgregazione e una perdita delle professionalità che operano in Cargo, intende perseverare nella creazione delle condizioni, affinché si concretizzino gli impegni assunti, non per una semplice salvaguardia della Cargo, ma per un effettivo rilancio.

*Massimo Malvisi*

# **Trenitalia: sulla Manutenzione Rotabili una svolta solo parziale**

In questi giorni, nel confronto che si è sviluppato con il gruppo Fs – a seguito della richiesta delle diverse Società di poter aprire le procedure per l'accesso al "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione" al personale ritenuto eccedente rispetto alle previsioni di una nuova riorganizzazione dell'impianto produttivo – la Fit-Cisl è stata impegnata anche nella discussione sul settore della Manutenzione Rotabili.

L'entusiasmo nell'apprendere finalmente la notizia di assunzioni di nuovi Manutentori, finalizzate all'internalizzazione di lavorazioni pregiate, si è però dissolto nel momento in cui da parte dei responsabili di Trenitalia ci sono stati comunicati i numeri e i tempi di realizzazione delle immisioni.

Certamente non si può non apprezzare il cambio di tendenza da parte di Trenitalia nell'apprendere che sono stati inviati nuovamente a visita medica i candidati risultati idonei alle selezioni del 2009 e di voler proseguire per le successive assunzioni, sempre attingendo dalla graduatoria della stessa selezione.

Non si può che accogliere favorevolmente la notizia che dei nuovi inserimenti faranno parte il gruppo di lavoratori attualmente in mobilità della società Rail Service International Italia, appaltatrice della manutenzione corrente di vetture nel segmento notte, concludendosi così positivamente per costoro un lungo periodo di forte disagio e grave incertezza.

Però rimane incomprensibile perché queste prime assunzioni debbano essere attuate il 1 settembre e non subito dopo aver ricevuto la conferma di idoneità fisica dalla struttura sanitaria. Ma la maggiore

delusione è rappresentata dal numero di assunzioni previste dalla Società che dovrebbero attestarsi alla fine del corrente anno a circa 150 unità.

Un numero assolutamente esiguo, insufficiente per realizzare un serio e credibile progetto di rientro nelle nostre officine di quella enorme quantità di attività manutentive affidate ad imprese esterne.

Le 150 assunzioni previste, secondo i dati in nostro possesso, serviranno appena a compensare le uscite di operai avvenute nel corso dell'ultimo anno, lasciando inalterata la situazione esistente che vede all'esterno il 40% dell'esigenza manutentiva complessiva, che raggiunge la punta massima di oltre il 52% in ambito Divisione Passeggeri NI.

Non è con questi numeri che si può immaginare di poter investire in formazione, prevedendo per il nostro personale periodi di professionalizzazione, anche in affiancamento alle maestranze nei siti industriali dove si realizzano i nuovi treni Etr 1000, per acquisire le competenze necessarie per essere in grado di poterli autonomamente mantenere nel momento in cui entreranno servizio.

Appare del tutto evidente, invece, la volontà di Trenitalia di confermare l'affidamento di questa importante e strategica attività alle aziende costruttrici ed a operatori esterni lasciando all'interno, in maniera sempre più residuale, le lavorazioni per il vecchio parco mezzi fino alla totale dismissione.

A testimonianza di questa decisione ci sono i provvedimenti attuati in questi ultimi giorni nelle officine dove, mentre personale di altre imprese effettua lavorazioni "core" al nostro materiale, si dispone l'in-

ternalizzazione di attività accessorie (accumulatori, rifornimento, sabbia etc.) finora svolte dalle ditte appaltatrici che si occupano della pulizia degli impianti.

Rispetto a questa decisione siamo intervenuti richiedendo, ed ottenendo, il ritiro delle disposizioni, evidenziando l'inopportunità - per le inevitabili ricadute occupazionali - che tale decisione determina nell'ambito degli appalti del settore dei servizi, oltre che mettere in risalto l'utilità di meglio impiegare la capacità produttiva dei ferrovieri in lavorazioni di alto contenuto, che consentono, tra l'altro, un maggiore risparmio economico tenuto conto delle somme ingenti corrisposte alle imprese a cui sono affidate.

Non siamo d'accordo con la scelta che sempre più va affermandosi in Azienda di voler tenere fuori dal proprio ambito la Manutenzione dei Rotabili perché, alla luce dei risultati ad oggi riscontrabili, riteniamo che sia svantaggiosa dal punto di vista economico oltre che strategicamente pericolosa, in quanto espone l'azienda ai gravosi condizionamenti derivanti dalla totale dipendenza da appaltatori o dalle industrie costruttrici.

Nei prossimi giorni al tavolo del confronto con Trenitalia, decisivo per il futuro della Manutenzione Rotabili, ribadiremo con forza e determinazione la necessità, oltre ai vantaggi soprattutto economici, di mantenere all'interno dei nostri impianti questo settore estremamente importante nel processo della produzione del prodotto treno, potendo contare sul grande patrimonio di professionalità dei circa 9.000 ferrovieri che lo compongono e della loro maggiore capacità produttiva, aumentata a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Ccnl.



# L'accordo sul Tpl

## VERBALE DI INCONTRO

Il giorno venerdì 26 aprile 2013, presso il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali - Via Fornovo, 8

sono presenti per il Governo, il Vice Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali prof. Michel Martone per le associazioni datoriali i rappresentanti di ANAV e ASSTRA

per le OOSS, i rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI, FAISA-CISAL

### Premesse

1. A partire dall'8 novembre 2012, tra le parti sociali, con la mediazione del Vice Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali prof. Michel Martone e del Vice Ministro dei Trasporti Mario Ciaccia, si sono tenuti una trentina di incontri aventi ad oggetto l'approfondimento delle problematiche generali del settore del trasporto pubblico locale, dalle tegole di governance del settore, alla ricognizione delle risorse disponibili, fino alle complesse problematiche legate al rinnovo del CCNL del trasporto pubblico locale. Agli incontri hanno partecipato di volta in volta anche i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Regioni. Con riferimento al tema della governance e del finanziamento del settore il complessivo dibattito ha portato alla modifica dell'art. 16 bis del d.l. n. 95/2012 per effetto dell'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012. Dei predetti incontri si allegano i verbali dell'8.11.2012 e dell'1.1.2.2012, che formano parte integrante del presente accordo (all.ti 1 e 2).

2. In occasione dell'incontro tenutosi in data 7 dicembre 2012, le parti sociali hanno concordato di definire il perimetro della trattativa sul rinnovo contrattuale sulla base dell'indice di argomenti ivi elencati, in relazione ai quali le stesse hanno esposto le rispettive posizioni, che sono state acquisite dal Governo (all. 2).

3. All'esito di un serrato confronto, che ha peraltro portato, grazie al senso di responsabilità delle organizzazioni sindacali, al rinvio di tre scioperi nazionali già programmati, le parti hanno infine trovato una convergenza di merito in ordine ai seguenti argomenti: permessi ex legge 104/1992; risarcimento danni, copertura assicurativa e tutela legale; patente di guida e CQC; provvedimenti per il contrasto dell'evasione tariffaria.

Tutto quanto premesso, le parti hanno convenuto quanto segue

1. Ai lavoratori in forza alla data del presente accordo, viene corrisposta una cifra di €. 700,00 (settecento) lordi al parametro

175 sulla "una tantum" relativa agli anni 2009, 2010, 2011, che non avrà, per l'intero della stessa "una tantum", alcun effetto di trascinamento.

Detta somma sarà sottoposta a conguaglio in occasione della sottoscrizione definitiva del contratto.

La predetta somma è corrisposta in due rate di eguale importo, rispettivamente con le retribuzioni dei mesi di maggio 2013 e di ottobre 2013.

Il suddetto importo, comprensivo dell'incidenza a titolo di IVC, sarà rapportato ai mesi di effettivo servizio, considerando mese intero la frazione superiore a 15 gg.

L'importo medesimo, che sarà riproporzionato nel caso di prestazioni di lavoro a tempo parziale, è comprensivo dell'incidenza su tutti gli istituti contrattuali e di legge, non è utile ai fini del trattamento di fine rapporto.

Per i lavoratori assunti con contratto a tempo determinato e in forza alla data del presente verbale il periodo di riferimento è rappresentato dalla durata del vigente rapporto ivi comprese eventuali proroghe.

2. A fare data dal 1° maggio 2013, sono operative a titolo sperimentale le normative di cui agli all.ti 3, 4, 5 e 6 e relative agli argomenti di cui al punto 3 delle premesse.

La sperimentazione avrà termine con la confluenza di dette normative nel CCNL al momento del suo rinnovo.

3. Le parti sociali si danno reciprocamente atto che le trattative per il rinnovo del CCNL proseguiranno in data 2 maggio 2013.

Le parti sociali riconoscono la necessità che il confronto avviato sulle tematiche di cui al punto 1 delle premesse prosegua in sede ministeriale.

L.C.S.

Per il Governo

Vice Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali

Michel Martone

Filt Cgil Asstra Fit Cisl Anav Uiltrasporti Ugltrasporti Faisa Cisl

### Allegato 1

VERBALE

Incontro sul Trasporto Pubblico Locale

Giovedì, 8 novembre 2012

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Via Fornovo, 8

Il Governo, per il quale sono presenti il Vice Ministro prof. Martone, il Vice Ministro Dott. Ciaccia e il Sottosegretario Dott. Improta, ribadita la centralità strategica del settore del TPL, conferma il proprio impegno ad affrontare e risolvere gli annosi problemi del settore. A tal riguardo, intende anzitutto risolvere il tema delle risorse 2012 assicurandone l'erogazione entro il 5 dicembre p.v.

Il Governo propone altresì alle organizzazioni sindacali e associazioni datoriali di avviare un tavolo permanente di confronto che consenta di:

1. fare una ricognizione delle risorse pubbliche effettivamente disponibili per il settore, anche attraverso il coinvolgimento del MEF
2. Individuare regole certe che consentano stabilizzazione, efficientamento e sviluppo del settore
3. facilitare l'azione negoziale delle parti nella definizione della vertenza relativa al CCNL
4. nel rispetto dei principi di leale collaborazione più volte enunciati dalla Corte Costituzionale, coinvolgere le Regioni e gli enti locali in un confronto costruttivo in ordine allo sviluppo del settore
5. rafforzare l'efficacia delle disposizioni normative previste dall'art 2 del DL 187/2012 e dall'art. 9 del DDL Stabilità.

Il primo incontro si terrà il 19 novembre p.v., in data immediatamente successiva alla prima Conferenza Stato Regioni utile alla definizione delle problematiche di cui al punto 5.

Il successivo calendario verrà concordato tra le parti di concerto.

Le OOSS differiscono lo sciopero del 16 novembre p.v.

Letto, confermato, sottoscritto.

Per il Governo

Per Asstra

Per Anav

Per Filt Cgil

Per Fit Cisl

Per Uil Trasporti

Per Ugl Trasporti

Per Faisa Cisl

## **Allegato 2**

Verbale

Incontro sul Trasporto Pubblico Locale

Venerdì 7 dicembre 2012

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Via Fornovo, 8

OGGETTO: Esame delle problematiche legate al settore del trasporto locale e al rinnovo CCNL

Sono presenti

Per il Governo, il Vice Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali prof. Michel Martone, il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dott. Mario Ciaccia, e i rappresentanti del Ministero dell'ECONOMIA E DELLE Finanze –Ragioneria dello Stato

i rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome

per le associazioni datoriali i rappresentanti di ANAV e ASSTRA

per le OOSS sono presenti i rappresentanti di FAISA-CISAL, FILTCGIL, FIT-CISL, UGLTRASPORTI, UIL TRASPORTI,

All'esito di un serrato confronto che si è articolato in sei incontri e ha avuto ad oggetto l'approfondimento delle problematiche generali del settore del trasporto pubblico locale, la ricognizione delle risorse disponibili, le prospettive di una riforma strutturale del sistema di finanziamento del settore e le criticità che da cinque anni impediscono il rinnovo del CCNL, il Governo, le Regioni e le parti sociali hanno condiviso la necessità di una riforma strutturale del sistema di governo e finanziamento del settore.

A tal fine, convengono in ordine alla necessità di proseguire le trattative sino al 31 gennaio 2013.

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

Premessa

Campo di applicazione

Decorrenza e durata

PARTE I - SISTEMA DI RELAZIONI INDUSTRIALI E DIRTTI SINDACALI

Art. (1 bis) - Relazioni industriali

Art. (2 bis) - Assetti contrattuali

Art. (6 bis) - Contributi sindacali

Art. (8 bis) - Permessi sindacali

Art. (10 bis) - Rappresentanze Sindacali Unitarie e Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza

Art. (11 bis) - Assemblea e Referendum

PARTE II - MERCATO DEL LAVORO

Art. (18 bis) - Periodo di prova

Art. (19 bis) - Contratto a termine

Art. (20 bis) - Lavoro a tempo parziale

Art. (25 bis) - Altre tipologie di lavoro flessibile

### PARTE III - CLASSIFICAZIONE PROFESSIONALE

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

### PARTE IV - ORARIO DI LAVORO

Art. 28 - Orario di lavoro

Art. 29 - Lavoro straordinario

Art. 30 - Ferie

Art. 31 - Trasferta e altri trattamenti per attività fuori residenza di lavoro

### PARTE V - SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 32 - Malattia e infortunio sul lavoro

Art. 33 - Permessi

Art. 34 - Tutela legale e copertura assicurativa, risarcimento danni

Art. 35 - Patente di guida e CQC

Art. 36 - Provvedimenti per il contrasto dell'evasione tariffaria

Art. 37 - Fondo Bilaterale di Solidarietà

### PARTE VI - RETRIBUZIONE

Art. 38 - Retribuzione (ndr: aumenti minimi tabellari)

Art. 39 - Indennità aziendali per modifica orario settimanale

Art. 40 - Aumenti periodici di anzianità

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

Pertanto, anche al fine di evitare gravi disagi ai cittadini nel corso delle festività natalizie, chiede alle OO.SS. di riconsiderare lo sciopero indetto per il 14 dicembre 2012. Qualora le OO.SS. accoglieranno la richiesta di riconsiderare lo sciopero, il Governo convocherà le prossime riunioni per i giorni 10 dicembre 2012, alle ore 15.00 e 14 dicembre 2012, alle ore 10.30.

L.C.S.

Per il Governo

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome

Filt Cgil

Asstra

Fit Cisl

Anav

Uiltrasporti

Ugltrasporti

Faisa Cisl

### Allegato 3

Permessi ex legge 104/1992

1. Al fine di contemperare le modalità di esercizio del diritto alle agevolazioni previste dall'articolo 33, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con l'esigenza delle aziende di garantire la regolarità del servizio offerto all'utenza, i lavoratori che necessitano di assistere familiari affetti da grave disabilità devono programmare, con cadenza mensile, i periodi di assenza dal servizio. Il programma in questione deve pervenire agli uffici aziendali almeno 10 giorni prima dell'inizio del mese di riferimento. A livello aziendale possono essere concordati con le RSU/RSA modalità e tempi diversi per la presentazione delle istanze relative alla necessaria programmazione.

2. Le modalità ordinarie di fruizione dei permessi ex articolo 33, comma 3, della legge n. 104 del 1992 saranno modulate in base alla seguente suddivisione: giornate intere (personale turnista); giornate intere e mezze giornate (altre tipologie di lavoratori).

3. Nei casi in cui, in esito ai risultati della programmazione, si determinasse un addensamento di richieste nelle medesime giornate lavorative tale da incidere sulla regolarità del servizio, l'azienda attiverà in tempo utile un confronto con le RSU/RSA per l'adozione delle soluzioni idonee a realizzare le finalità previste dal comma 1 del presente articolo.

4. Nei casi di sopravvenuta necessità i lavoratori interessati potranno modificare la data di fruizione del permesso programmato previa comunicazione da rendere con un preavviso di almeno 24 ore e, comunque, in caso di impedimento, prima dell'inizio del turno. In tali casi, le modifiche alla programmazione da parte del lavoratore non potranno determinare discriminazioni e/o l'avvio di procedimenti disciplinari.

### Allegato 4

Risarcimento danni, copertura assicurativa e tutela legale

#### A) RISARCIMENTO DANNI

1. L'azienda ha diritto di ottenere il risarcimento dei danni subiti per colpa dei suoi dipendenti, esclusi comprovati casi fortuiti o di forza maggiore, praticando trattenute rateali sul loro stipendio nella misura del 5% della retribuzione normale per ogni periodo di paga, salvo il caso di risoluzione del rapporto, nella quale ipotesi il saldo eventuale sarà ritenuto nella misura consentita su tutti i compensi ed indennità dovuti al lavoratore a qualsiasi titolo.

In caso di pluralità di sinistri imputabili al medesimo lavoratore le trattenute sono cumulabili, fatto salvo il limite del quinto dello stipendio.



2. I danni che comportino trattenute per risarcimento debbono essere contestati al lavoratore entro 15 giorni di calendario dal momento in cui l'azienda è venuta a conoscenza dell'evento. Nella contestazione deve essere indicato il fatto nonché una stima dei danni.

3. Il lavoratore ha diritto entro i successivi 15 giorni di calendario di presentare proprie osservazioni e/o di richiedere l'attivazione di un contraddittorio, da concludersi entro i 15 giorni dall'instaurazione, nel quale potrà farsi assistere da un rappresentante dell'organizzazione sindacale al quale conferisce mandato.

Il lavoratore ha altresì diritto di prendere visione e, su richiesta, ricevere copia della documentazione acquisita dall'azienda sul fatto.

4. Qualora a seguito dell'istruttoria e/o dell'eventuale contraddittorio sia stata raggiunta un'intesa sull'ammontare dell'addebito, la misura del risarcimento addebitabile al lavoratore per danno derivante da sinistri/danneggiamenti ai beni aziendali è pari all'intero ammontare nel caso in cui il lavoratore abbia effettuato tre o più sinistri a lui imputabili nei 27 mesi che precedono l'evento, da computarsi a far data dall'entrata in vigore della presente norma.

L'ammontare del risarcimento è invece ridotto in misura pari a:

- 75%, qualora il lavoratore non abbia effettuato alcun sinistro a lui imputabile nei 27 mesi che precedono l'evento da computarsi a far data dall'entrata in vigore della presente norma;
- 50%, qualora il lavoratore abbia effettuato un solo sinistro a lui imputabile nei 27 mesi che precedono l'evento da computarsi a far data dall'entrata in vigore della presente norma;
- 25%, qualora il lavoratore abbia effettuato 2 sinistri a lui imputabili nei 27 mesi che precedono l'evento da computarsi a far data dall'entrata in vigore della presente norma.

L'ammontare dell'addebito non può in ogni caso essere superiore ad € 4.000

Nessun risarcimento viene addebitato qualora la mancanza di sinistri a lui imputabili perduri da almeno 60 mesi precedenti l'evento, computati, in tal caso, anche con riferimento al periodo antecedente l'entrata in vigore della presente norma.

Nei casi d'intesa e in quelli di cui al periodo precedente, l'azienda non irrogherà le sanzioni derivanti dall'esito dell'eventuale procedimento disciplinare.

5. Nel caso in cui il contraddittorio si concluda con un mancato accordo, fatta salva la possibilità di valutare l'eventuale offerta di risarcimento formulata dal lavoratore, l'azienda può procedere direttamente all'addebito nella somma massima di euro 2.000 ed applicando le riduzioni previste al punto 4.

La somma massima di cui sopra è addebitabile nell'ipotesi in cui il lavoratore abbia effettuato almeno tre sinistri a lui imputabili

nei 27 mesi che precedono l'evento da computarsi a far data dall'entrata in vigore della presente norma.

Qualora l'azienda proceda direttamente all'addebito, non irrogherà le sanzioni derivanti dall'esito dell'eventuale procedimento disciplinare, né avvierà azione legale.

In alternativa all'addebito diretto, l'azienda procederà secondo le norme di diritto comune applicando, se previste, le relative sanzioni disciplinari.

6. In ogni ipotesi in cui il mancato accordo produca una controversia giudiziaria, non trova applicazione la disciplina di cui ai punti 4 e 5 e l'entità del danno addebitabile è stabilita dall'autorità giudiziaria.

7. A livello aziendale possono essere definiti accordi alternativi o integrativi della disciplina di cui ai punti 4 e 5 che, attraverso il concorso economico dei lavoratori, garantiscano coperture assicurative per i danni ai beni aziendali.

A tal fine, le parti stipulanti il presente accordo verificano la possibilità di sottoscrivere convenzioni con primarie compagnie di assicurazione volte ad agevolare la stipula di polizze di solidarietà per il settore.

8. Sono comunque fatti salvi gli accordi aziendali in materia vigenti alla data di sottoscrizione del presente accordo.

9. Ai sensi e per gli effetti di cui art. 1, co. 2 della L. 12 luglio 1988, n. 270, l'art. 38 del Regolamento all. A al R.D. 148/1931 è temporaneamente sostituito dalla presente disciplina nel periodo di sperimentazione. Il quarto ed il quinto capoverso dell'articolo 68 del CCNL 23 luglio 1976 sono temporaneamente sospesi nel medesimo periodo di sperimentazione del presente accordo.

#### B) TUTELA LEGALE E COPERTURA ASSICURATIVA

1. Le parti riconoscono l'oggettiva rilevanza delle questioni relative all'assistenza legale dei dipendenti citati in giudizio civile e/o sottoposti a procedimento penale per fatti direttamente connessi allo svolgimento delle loro mansioni, ad esclusione del caso in cui tali fatti siano dipendenti da dolo o colpa grave.

2. Conseguentemente, le parti a livello aziendale, ai sensi della lettera e) dell'art. 3 del CCNL 12 luglio 1985, che in tal senso si intende integrato, valuteranno soluzioni che garantiscano, per le fattispecie di cui al punto precedente, la copertura delle spese di assistenza legale e di giudizio anche attraverso la stipula di polizze assicurative aziendali con il concorso dei lavoratori.

Tali soluzioni prevederanno anche l'assistenza legale diretta per il personale rimasto vittima di aggressione da parte di soggetti terzi durante lo svolgimento della propria prestazione lavorativa.

#### C) DISPOSITIVI DI SICUREZZA

1. Le parti riconoscono l'importanza che le nuove tecnologie rappresentano per la sicurezza del viaggio, dei lavoratori e dell'utenza, per la tutela dei mezzi e del patrimonio aziendale e

si danno atto della possibilità di utilizzare dispositivi di sicurezza.

2. Pertanto, a livello aziendale, ai sensi della lettera e) dell'art. 3 del CCNL 12 luglio 1985, che in tal senso le parti integrano con il presente accordo in via sperimentale, sarà concordato l'utilizzo di dispositivi di sicurezza quali:

- telecamere interne ed esterne;
- dispositivi per la localizzazione dei mezzi;
- dispositivi per allarme immediato e richiesta di pronto intervento;
- comunicazione a distanza con la centrale operativa;
- scatola nera per l'accertamento di dinamiche connesse alla circolazione dei veicoli aziendali nello svolgimento del trasporto pubblico.

3. Nei casi predetti è fatto divieto, ai sensi dell'articolo 4 L. n. 300/1970 e successive disposizioni correlate, di utilizzare le suddette apparecchiature ai fini di controllo della prestazione lavorativa e, conseguentemente, di applicare provvedimenti disciplinari a carico dei lavoratori.

4. Le organizzazioni sindacali si impegnano affinché le loro istanze a livello locale assumano un atteggiamento costruttivo nell'ambito del confronto di cui al precedente punto 2 della lettera C).

## **Allegato 5**

### **Patente di guida e CQC**

1. Il lavoratore la cui mansione richieda la patente di guida, ovvero la stessa unitamente ad altro titolo abilitativo, per l'espletamento delle funzioni proprie del profilo rivestito, al quale sia ritirato o sospeso uno dei documenti di cui sopra per motivi inerenti violazioni al Codice della Strada, che non comportino il licenziamento per giusta causa o per motivi disciplinari ha diritto alla sola conservazione del posto per 12 mesi, fatto salvo quanto previsto nei punti successivi.

2. Se il lavoratore è dipendente da azienda che occupa più di 15 dipendenti, durante il periodo di conservazione del posto di cui al precedente comma 1, allo stesso spetta l'erogazione, per i primi sei mesi, di un'indennità, comprensiva dell'incidenza su tutti gli istituti contrattuali e di legge, ivi compreso il T.F.R., pari al 50%, ovvero ai 2/3 se con più di due persone a carico, della somma dei seguenti istituti economici: retribuzione tabellare, ex-contingenza, scatti di anzianità, TDR, trattamento ad personam ex articolo 3, punto 2, dell'accordo nazionale 27.11.2000.

3. Durante il periodo di conservazione del posto l'azienda, ove possibile, adibisce il lavoratore alle mansioni proprie di un profilo professionale diverso da quello rivestito dal lavoratore stesso.

In tal caso, compete al lavoratore il trattamento economico e normativo proprio del profilo professionale al quale viene adibito.

Nel caso in cui il lavoratore rifiuti l'adibizione ad altre mansioni, si fa luogo alla risoluzione del rapporto di lavoro.

4. Nelle sole aziende che occupano più di 15 dipendenti, l'individuazione dei posti di lavoro, disponibili o che si possano rendere disponibili, per l'assegnazione, ai soli fini di cui trattasi ed in via temporanea, del lavoratore alle mansioni diverse di cui al precedente comma 3, è oggetto di periodico esame congiunto a livello aziendale, ai sensi dell'art. 3, lett. c), del CCNL 12 luglio 1985, che in tal senso viene dalle parti integrato in via sperimentale.

5. All'atto del ripristino della validità della patente di guida, il lavoratore adibito a mansioni diverse è reintegrato nel profilo professionale rivestito al momento del ritiro o della sospensione della patente di guida, nonché nel relativo trattamento economico e normativo.

6. Nel caso in cui il ritiro o la sospensione dei documenti di cui sopra perdurino oltre il periodo di conservazione del posto si fa luogo alla risoluzione del rapporto di lavoro.

Qualora detti documenti potranno essere recuperati entro i 12 mesi successivi alla scadenza del comporta, quest'ultimo sarà prolungato, senza retribuzione, sino a tale data.

7. Sono a carico del lavoratore i costi amministrativi relativi al rinnovo della patente di guida e le ore di frequentazione dei corsi per l'eventuale recupero dei punti dalla stessa detratti per infrazioni al codice della strada commesse al di fuori dell'espletamento delle proprie mansioni. Sono a carico dell'azienda i costi relativi agli oneri formativi per la frequenza dei corsi di recupero dei punti della carta di qualificazione del conducente o degli altri titoli abilitativi detratti al lavoratore. La frequenza dei corsi deve in ogni caso avvenire fuori dell'orario di lavoro. Nei predetti casi il lavoratore addetto alla guida di veicoli aziendali è tenuto a comunicare all'azienda, per iscritto e tempestivamente, i provvedimenti di sottrazione dei punti, di sospensione e/o ritiro della patente/CQC assunti a suo carico.

8. Ove ne ricorrano gli estremi, resta ferma l'applicazione della normativa disciplinare.

9. Gli artt. 64 del CCNL 23 luglio 1976 e 10 del CCNL 14 dicembre 2004 sono temporaneamente sospesi nel periodo di sperimentazione del presente accordo.

10. Sono fatti salvi gli accordi aziendali di miglior favore in materia, vigenti alla data di sottoscrizione del presente accordo.

11. Fatto salvo quanto definito a livello aziendale in merito ai corsi di formazione periodica per il rinnovo della carta di qualificazione del conducente, le parti si impegnano a definire entro il corrente anno la relativa disciplina nazionale.

## **Allegato**

### **Provvedimenti per il contrasto dell'evasione tariffaria**

1. Le parti si danno atto della gravità del tema dell'eva-

sione tariffaria e della necessità di adottare tutte le iniziative necessarie ad attuarne l'indispensabile contrasto.

2. A tal fine le aziende, per le attività di vendita, controllo e verifica dei titoli di viaggio utilizzano in via ordinaria i lavoratori per i quali tali mansioni sono ricomprese nella rispettiva attuale declaratoria del profilo professionale di cui all'art. 2, lett. B) CCNL 27 novembre 2000 e s.m.i..

Per l'operatore di esercizio le predette attività sono svolte a bordo durante lo svolgimento delle mansioni tipiche della qualifica, limitatamente al controllo a vista e alla vendita dei titoli di viaggio e secondo la procedura relazionale aziendale di cui al successivo paragrafo 4 ed applicando i trattamenti economici aziendali di cui al successivo paragrafo 5.

3. Oltre all'ordinaria attività di vendita, controllo e verifica dei titoli di viaggio, di sosta e integrati svolta dal personale normalmente adibitovi secondo le rispettive declaratorie di cui al medesimo articolo 2, lett. B) del CCNL 27 novembre 2000 e s.m.i., possono essere definiti specifici piani di intervento per il contrasto dell'evasione tariffaria nei quali si preveda la possibilità di adibire temporaneamente alle stesse attività anche i lavoratori le cui declaratorie del profilo professionale rivestito non contemplano tali mansioni.

In occasione di detta possibile utilizzazione temporanea, la cui attivazione è regolata dalla procedura relazionale aziendale di cui al successivo paragrafo 4, ai lavoratori interessati si applica il trattamento retributivo e normativo complessivo normalmente spettante in relazione al parametro/profilo professionale rivestito, nonché i trattamenti economici aziendali di cui al successivo paragrafo 5.

4. Per realizzare le finalità di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 che precedono:

a) previo esame congiunto, ai sensi dell'art. 3, lett. c) del CCNL 12 luglio 1985, le aziende attivano le utilizzazioni di cui al secondo capoverso del precedente paragrafo 2, ad eccezione di quelle relative a servizi di linea o singole corse che registrino particolari situazioni di esercizio e di traffico.

Tali eccezioni saranno regolate ai sensi della successiva lett. b), terzo alinea.

Qualora l'esame congiunto di cui alla presente lett. a) evidenzi diffomità interpretative tra le parti in merito alla presente norma, le parti medesime, anche disgiuntamente, attivano la procedura di cui all'art. 2, lett. b) dell'accordo nazionale 7 febbraio 1991;

b) ai sensi dell'art. 3, lett. e) del CCNL 12 luglio 1985, che in tal senso viene dalle parti integrato con il presente accordo in via sperimentale, si attiva la contrattazione aziendale finalizzata a definire un accordo su:

- l'eventuale integrazione delle attività di cui al precedente paragrafo 2, secondo capoverso, con attività di verifica;

- le modalità organizzative e di programmazione delle utilizzazioni temporanee di cui al precedente paragrafo 3;

- le situazioni di esercizio e di traffico oggetto di eccezione previste alla precedente lett. a), secondo capoverso;

- le modalità di riconoscimento ai lavoratori interessati dei relativi trattamenti economici aziendali, secondo quanto previsto al successivo paragrafo 5.

5. In relazione all'attuazione delle iniziative di cui al precedente paragrafo 4, ai lavoratori interessati è riconosciuto con accordo aziendale un incentivo economico:

a) calcolato sul valore della maggiorazione applicata alla vendita a bordo dei titoli di viaggio per il personale utilizzato ai sensi del precedente paragrafo 2.

In assenza di detto accordo aziendale, per le utilizzazioni di cui al precedente paragrafo 4, lett. a), tale incentivo è fissato dal presente accordo nel 50 % di detta maggiorazione;

b) per il personale utilizzato ai sensi del precedente paragrafo 3 il quale, munito delle prescritte abilitazioni, sia anche impiegato nella verbalizzazione di irregolarità tariffarie.

6. Le parti si danno atto che le somme riconosciute ai sensi del precedente paragrafo 5, in quanto finalizzate a favorire incrementi di produttività ed efficienza organizzativa, hanno le caratteristiche individuate dalla normativa vigente in materia di agevolazioni fiscali e/o previdenziali.

Detti importi non si sommano a eventuali analoghi trattamenti previsti al livello aziendale allo stesso titolo e non costituiscono elemento retributivo utile ai fini dell'accantonamento della quota annua del TFR, né concorrono al ricalcolo di qualsivoglia istituto retributivo, di legge o di contratto.

Fermo restando quanto precisato al capoverso precedente, a livello aziendale può essere concordata l'erogazione dei seguenti trattamenti economici disciplinati dal presente accordo quale maggiorazione di previgenti elementi retributivi aziendali già applicati ai sensi dell'art. 3, paragrafo 4, del CCNL 27 novembre 2000.

7. E' fatto salvo quanto in materia di contrasto dell'evasione tariffaria è già previsto da previgenti accordi e prassi aziendali, in costanza dei quali non si attivano le previsioni di cui al presente accordo.

8. Le parti si impegnano a definire entro il 2013 un avviso comune per il Governo sulla revisione della normativa legislativa sulle attività di polizia amministrativa di cui alla legge 127/97 s.m.i. e al presente articolo.



# Più soldi ai lavoratori del tpl

*Antonio Piras, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per il tpl, spiega il valore dell'accordo firmato lo scorso 26 aprile*

Per comprendere la portata ed il significato dell'accordo del 26 aprile 2013 è necessario avere ben chiaro il contesto in cui è stato sottoscritto. Si trattava delle ultime ore di vita del Governo Monti, che aveva portato avanti la mediazione – in particolare con il coordinamento del Ministero del Lavoro, nella persona del Viceministro Michel Martone, e con la partecipazione alla trattativa, iniziata l'8 novembre 2012, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e della Conferenza delle Regioni. Si può pertanto ben comprendere quale potesse essere la pressione esercitata in direzione dell'accordo considerando che, come detto, dopo poche ore tutto il lavoro fin lì fatto sarebbe potuto andare perduto insieme al Governo che veniva sostituito.

Innanzitutto con questo accordo la trattativa contrattuale, paralizzata da troppi anni, ha realizzato finalmente un primo e concreto, seppure parziale, passo avanti.

Questa è una prima considerazione che i vari "detrattori" dimenticano – o fingono di farlo – sapendo però che, se il negoziato si fosse interrotto per assenza di mediazione, non si sapeva se e quando avrebbe potuto riprendere e su quali basi.

Durante la trattativa sono andati di pari

passo sia la vertenza contrattuale sia il dilemma del finanziamento di tutto il sistema del trasporto pubblico locale. Infatti, grazie allo stesso tavolo negoziale, è stato istituito un apposito Fondo dei Trasporti Nazionale con la certezza di circa 5 miliardi annui per il 2013, 2014 e 2015, resta, tuttavia, l'insicurezza delle quote aggiuntive (Fondo Perequativo) che le Regioni, spesso e volentieri, distraggono ad altri capitoli di spesa.

Questo scenario conferma la necessità che, anche nel nuovo quadro politico-istituzionale, il confronto debba riprendere preso e svilupparsi in sede governativa con le stesse istituzioni protagoniste dell'accordo.

Al momento in cui scriviamo non si hanno ancora notizie riguardo l'assegnazione di deleghe da parte del Ministro dei trasporti Maurizio Lupi, mentre l'importante novità dei giorni scorsi – scaturita da un incontro tra le confederazioni Cgil Cisl e Uil, i segretari generali di categoria Filt Fit Uilt ed il Ministro – è la decisione dell'apertura di tre tavoli specifici inerenti le emergenze nei trasporti, di cui uno è dedicato al nostro comparto del trasporto pubblico locale.

Come calendarizzato, la trattativa contrat-

tuale con Asstra e Anav prosegue sulla base dell'indice degli argomenti già definito in sede governativa il 7 dicembre 2012 e confermato nell'intesa del 26 aprile scorso. Per il 18 giugno è fissato l'incontro con i presidenti delle associazioni datoriali necessario per fare il punto sull'applicazione dell'intesa citata in quanto, in particolare da parte delle aziende Anav, vi è il tentativo di modificare a livello regionale e territoriale quanto concordato in sede nazionale.

Nell'accordo è anche prevista l'operatività sperimentale di quattro normative già concordate i cui principali aspetti attuativi sono delegati alla contrattazione collettiva aziendale.

In tutte le quattro normative sono salvaguardati eventuali accordi aziendali in essere e quest'ultima questione è importantissima in quanto non si va ad incidere nelle realtà in cui il sindacato, negli anni, è riuscito – anche con lotte e sacrifici dei lavoratori – a conseguire accordi aziendali riguardanti le stesse materie.

La fase sperimentale di queste normative terminerà con la loro confluenza nella disciplina contrattuale, al momento del rinnovo del ccnl.

**TABELLA ACCONTO ANNI 2009 2010 2011 - VERBALE 26 APRILE 2013**

Para m	Totale acconto	I rata mag-13	II rata ott-13	Para m	Totale acconto	I rata mag-13	II rata ott-13	Para m	Totale acconto	I rata mag-13	II rata ott-13
<b>250</b>	€ 1.000	€ 500	€ 500	<b>175</b>	<b>€ 700</b>	<b>€ 350</b>	<b>€ 350</b>	<b>140</b>	€ 560	€ 280	€ 280
<b>230</b>	€ 920	€ 460	€ 460	<b>170</b>	€ 680	€ 340	€ 340	<b>139</b>	€ 556	€ 278	€ 278
<b>210</b>	€ 840	€ 420	€ 420	<b>165</b>	€ 660	€ 330	€ 330	<b>138</b>	€ 552	€ 276	€ 276
<b>205</b>	€ 820	€ 410	€ 410	<b>160</b>	€ 640	€ 320	€ 320	<b>135</b>	€ 540	€ 270	€ 270
<b>202</b>	€ 808	€ 404	€ 404	<b>158</b>	€ 632	€ 316	€ 310	<b>130</b>	€ 520	€ 260	€ 260
<b>193</b>	€ 772	€ 386	€ 386	<b>155</b>	€ 620	€ 310	€ 310	<b>129</b>	€ 516	€ 258	€ 258
<b>190</b>	€ 760	€ 380	€ 380	<b>154</b>	€ 616	€ 308	€ 308	<b>123</b>	€ 492	€ 246	€ 246
<b>188</b>	€ 752	€ 376	€ 376	<b>153</b>	€ 612	€ 306	€ 306	<b>121</b>	€ 484	€ 242	€ 242
<b>183</b>	€ 732	€ 366	€ 366	<b>151</b>	€ 604	€ 302	€ 302	<b>116</b>	€ 464	€ 232	€ 232
<b>180</b>	€ 720	€ 360	€ 360	<b>145</b>	€ 580	€ 290	€ 290	<b>110</b>	€ 440	€ 220	€ 220
<b>178</b>	€ 712	€ 356	€ 356	<b>143</b>	€ 572	€ 286	€ 286	<b>100</b>	€ 400	€ 200	€ 200

# L'accordo su Alitalia

Addì, 6 giugno 2013

tra

Il Gruppo Alitalia, Assaereo, in assistenza del Gruppo Alitalia e

Filt-Cgil Fit-Cisl UilTrasporti Ugl Trasporti

Premesso che

- Il gruppo Alitalia considera il 2013 un anno cruciale nella definizione delle proprie linee strategiche sia nel posizionamento competitivo quanto sul versante del riequilibrio dei risultati economici;

- la dimensione complessiva della crisi economica in atto nel trasporto aereo sconta il convergere di vincoli ed inadeguatezze di carattere strutturale del settore con il permanere di condizioni congiunturali negative;

- la situazione del Gruppo richiede da una parte la necessità di avviare un processo elaborativo aggiornato dei propri indirizzi di piano e dall'altra una continua ed accresciuta attenzione sui fondamentali economici a partire dallo sviluppo dei ricavi ed alla gestione sostenibile di tutti i costi;

- lo sviluppo di relazioni positive nel rispetto di distinti ruoli e responsabilità di ciascuna delle parti possono favorire la coesione sociale, quale premessa indispensabile per realizzare quelle misure necessarie per affrontare e risolvere efficacemente le sfide economiche e competitive del Gruppo Alitalia;

e tenuto inoltre conto che

- i limiti strutturali del sistema complessivo del trasporto aereo continuano ad interferire negativamente sulle capacità di sviluppo del Gruppo Alitalia, con particolare riferimento:

- ad un Piano Nazionale degli aeroporti che va potenziato e reso effettivo al fine di garantire capacità di pianificazione nel medio/lungo periodo rispetto ad una condizione di eccessiva dispersione del sistema aeroportuale non coerente con la necessità di garantire un network razionale a livello nazionale ed europeo;

- alla elevata distribuzione tra più soggetti dei poteri di controllo e regolazione nel comparto dei trasporti e, in particolare, nel trasporto aereo, cui si accompagna la permanenza di asimmetrie competitive tra vettori spesso conseguenti a inerzie nella effettiva applicazione della normativa nazionale;

- alla rinegoziazione di accordi bilaterali per l'attivazione di nuove rotte (diritti di quinta libertà) da inserire in un'ottica di reciprocità e senza che ciò alimenti sovraccapacità e impatti negativi sugli attuali assetti produttivi già provati dalla congiuntura

negativa;

- all'assenza di connessioni intermodali adeguate da e verso i centri urbani;

e in relazione

- alla evoluzione del quadro economico del Gruppo Alitalia che evidenzia nel primo trimestre:

- la permanenza di un contesto recessivo sia a livello nazionale che europeo ha determinato un calo della domanda rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, in particolare nel segmento business;

- la capacità di reazione del Gruppo è stata buona, malgrado lo scenario negativo, con una stabilità delle quote di mercato ed una crescita di quello domestico pur a fronte di un significativo calo dei passeggeri trasportati;

- le performance operative sulla qualità ed affidabilità del servizio si mantengono eccellenti sia sulla puntualità sia sulla regolarità dei voli;

- i risultati economici esprimono un decremento complessivo dei ricavi non controbilanciato dalla crescita di quelli internazionali e intercontinentali che ha determinato una flessione nel risultato operativo rispetto all'anno precedente;

si conviene quanto segue

## • **INDUSTRY E QUADRO DELLE REGOLE E DEL LAVORO**

In relazione a quanto condiviso in materia nell'accordo del 10 dicembre 2012, le parti si danno reciprocamente atto della opportunità di proseguire ed ampliare le iniziative congiuntamente avviate nelle diverse sedi istituzionali competenti con il precedente Governo, affinché, si pervenga, nel rispetto delle distinte responsabilità, alla ripresa di un dialogo concreto e costruttivo in grado di affrontare i nodi strutturali del trasporto aereo richiamati in premessa, che rischiano, se non risolti, di determinare un progressivo declino del settore e del Gruppo Alitalia, azienda di riferimento del comparto e strategica per l'intera filiera del settore medesimo.

In particolare, le parti potranno di comune accordo sperimentare nuove modalità procedurali di approfondimento avanzate dai diversi soggetti istituzionali, a partire dal perfezionamento della proposta formulata da Enac finalizzata al coinvolgimento delle parti su taluni aspetti e proposte individuate congiuntamente.

In tale contesto, analogamente alle problematiche di carattere industriale, la definizione di regole comuni per il lavoro nell'intera filiera del trasporto aereo ed in particolare dei vettori rappresenta un passaggio determinante dello sviluppo ordinato della concorrenza. Sulla base di questa esigenza comunemente

avvertita e muovendo dalle intese sottoscritte rispettivamente il 6.12.2012 e il 22.1.2013, le parti nell'attribuire all'autonomia collettiva ruolo centrale e dirimente nella negoziazione del nuovo ccnl di settore si impegnano a concludere la definizione della relativa Parte Generale entro il corrente mese di giugno, al fine di poter proseguire il confronto sulla successiva parte specifica del personale dipendente da compagnie aeree. A tale riguardo Alitalia è impegnata ad assicurare il proprio contributo di partecipazione e concretizzazione del confronto condividendo come non più rinviabile la conclusione condivisa della prima parte del negoziato che definisce la parte generale comune del CCNL del Trasporto Aereo.

#### • **PIANO STRATEGICO E OCCUPAZIONE DEL GRUPPO ALITALIA**

Il permanere di un quadro congiunturale negativo e le profonde modificazioni degli scenari di riferimento richiedono una immediata risposta con effetti sia nel breve quanto nel medio periodo. La revisione dei target e degli interventi previsti per il 2013, saranno infatti completati entro il mese di agosto dalla definizione di un piano strategico in grado riposizionare il Gruppo nel panorama competitivo e di creare quelle condizioni di sostenibilità economica indispensabili per rilanciare e sviluppare Alitalia.

Tale processo elaborativo si concretizzerà con il completamento di una prima fase incentrata sulla definizione degli indirizzi di piano focalizzati sul cambiamento di profilo industriale e sulla ricerca di miglioramento del prodotto dal punto di vista qualitativo e quantitativo della produzione nella logica di innalzamento generalizzato dei ricavi da attività dirette ed indirette, individuati entro il mese di luglio. Viene programmato un incontro con le OO.SS. per una prima presentazione delle linee guida e degli aspetti fondamentali nel corso dell'ultima decade di giugno.

In coerenza con l'auspicato sviluppo di relazioni industriali di tipo positivo richiamate in premessa, le linee del Piano Industriale e la successiva implementazione saranno oggetto di più incontri per l'esame degli approfondimenti comuni tra le parti stipulanti il presente accordo.

Fermo restando quanto sopra previsto, le Parti, richiamando gli impegni assunti con l'accordo del 10.12.2012, ritengono necessario adottare tempestivamente quelle misure urgenti per favorire la crescita della economicità aziendale e necessaria per evitare la contrazione strutturale dell'occupazione.

In particolare, nell'ambito della propria autonomia, le società Alitalia – CAI, CAI First, CAI Second, Alitalia Cityliner e Alitalia Loyalty hanno deciso di intraprendere una serie di misure rivolte al contenimento dei costi, a partire da quelle compiute nei confronti del personale dirigente attraverso il riproporzionamento delle relative retribuzioni.

In tale quadro di generale attenzione nei confronti dei costi, con la sottoscrizione del presente accordo si conviene, tra l'altro, l'in-

troduzione a partire dal 10 giugno 2013 del contratto di solidarietà ai sensi della l. n. 863/1984 e s.m.i., secondo le modalità di seguito descritte e di cui al d.m. 23 dicembre 1994 (G.U. 20 febbraio n. 42), al fine di coniugare, per quanto compatibili, i livelli occupazionali di determinate aree di attività e strutture organizzative (All.to A). Al riguardo, al termine di un articolato confronto con le organizzazioni sindacali stipulanti il presente accordo, il Gruppo Alitalia, in alternativa alla gestione di 480 esuberanti, ha concordato, con le modalità di seguito definite, di rinunciare a provvedimenti di natura espulsiva pattuendo il contratto di solidarietà a salvaguardia degli attuali livelli occupazionali.

#### **Ambito di applicazione del contratto di solidarietà:**

Le Parti individuano quale comune e inderogabile obiettivo del presente accordo la definizione di criteri e modalità di programmazione e predeterminazione della solidarietà, nella misura indicata nei paragrafi successivi, finalizzati a renderne la fruizione effettiva ed efficace.

Le disposizioni del presente accordo si applicano, nell'ambito delle previsioni normative vigenti, a tutto il personale a tempo indeterminato e determinato, in forza alle unità produttive sopra individuate (All.to A), dipendente dalle società Alitalia – CAI, CAI First, CAI Second, Alitalia Cityliner e Alitalia Loyalty (purché detentore di anzianità di almeno 90 giorni alla data della richiesta del trattamento di integrazione salariale), ivi compreso il personale con contratto a tempo parziale.

I nominativi del personale interessato alla riduzione di orario sono riportati nell'elenco allegato (All.to C) al presente accordo di solidarietà, che ne costituisce parte integrante.

Le Parti stipulanti il presente accordo si danno atto dell'opportunità di individuare apposite sessioni di verifica, su base trimestrale, sull'andamento del programma definito nel presente accordo, ferme restando la salvaguardia del piano di integrazione salariale di cui all'accordo del 4 marzo 2011 – ratificato presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali in data 11 marzo 2011 –, ciò al fine di garantire autonoma valenza ed efficacia delle due tipologie di intervento.

#### **Durata e misura della solidarietà**

Le Parti convengono di fissare il termine iniziale di decorrenza del contratto di solidarietà e quindi di piena operatività della presente intesa, alla data del 10 giugno 2013; il termine finale della solidarietà è fissato al 9 giugno 2015.

Fermo restando quanto di seguito riportato, la misura della riduzione mensile dell'orario di lavoro è pari a n. 38,5 ore ogni mese.

Tale riduzione sarà realizzata su base giornaliera per giornate intere, o in accoglimento di richieste volontarie da parte del per-



sonale interessato anche per mezze giornate, nonché oraria, secondo quanto previsto al successivo punto "Articolazione e modalità della riduzione", salvaguardando per quanto possibile un'equa distribuzione della collocazione della riduzione.

L'Azienda si rende disponibile a ricevere e valutare istanze volontarie di lavoratori eventualmente interessati ad un numero di giornate di solidarietà in misura superiore alle quantità riportate. L'eventuale accoglimento di tali istanze, nonché la collocazione dei periodi incrementali di solidarietà saranno valutati in relazione alle esigenze tecnico/organizzative e produttive di ciascuna area aziendale.

Avuto riguardo all'applicazione della disciplina contrattuale in materia di orario di lavoro applicata in Alitalia (38,5 ore settimanali), le misure di cui al presente punto corrispondono ad un livello medio di riduzione dell'orario di lavoro nella misura del 21% nel periodo considerato. Analogamente, per il personale part - time si applicherà la medesima percentuale di riduzione.

#### Articolazione e modalità della riduzione

Fatto salvo quanto previsto al precedente punto, l'articolazione della riduzione d'orario sarà effettuata secondo le seguenti modalità:

□ riduzione corrispondente a 38,5 ore di sospensione dell'attività distribuite all'interno del mese (da fruire per giornate intere, mezze giornate nonché oraria fino a concorrenza della quantità di riduzione prevista);

□ per il personale in forza alle strutture di cui all'allegato B (comunque rientrante nel perimetro delle strutture di cui all'allegato A), in considerazione della valenza operativa dell'attività svolta, la riduzione di 5 giornate mese, pari a 38,5 ore, e le relative modalità di applicazione saranno oggetto di confronto tra azienda e rappresentanze sindacali aziendali delle organizzazioni stipulanti il presente accordo, al fine di pervenire ad una decorrenza del contratto di solidarietà a partire dal 1 luglio 2013.

Nella costruzione delle articolazioni di orario, le aziende del Gruppo Alitalia cercheranno di accogliere eventuali esigenze individuali del personale, compatibilmente con le esigenze produttive ed organizzative aziendali.

#### Norme finali

Durante la vigenza del presente accordo non sono ammesse, per i lavoratori posti in solidarietà, prestazioni di lavoro straordinario oltre l'orario previsto dal contratto collettivo di lavoro. Tuttavia, in considerazione della peculiarità delle attività svolte dal personale delle Società sottoscrittrici si possono determinare prestazioni di lavoro eccedenti l'orario ridotto o straordinarie, in rapporto alle diversificate esigenze organizzative non programabili.

Durante il periodo di vigenza della solidarietà tutti gli istituti legali e contrattuali e gli elementi retributivi fissi e variabili diretti, indiretti e differiti (es. 13ma mensilità, 14ma mensilità) corrisposti dalle Aziende ai lavoratori interessati saranno proporzionalmente ridotti - come previsto dalle vigenti disposizioni in materia - in base alle giornate/ore di effettiva prestazione, con esclusione delle prestazioni straordinarie, ferma restando l'eccezionalità sopra richiamata.

L'Azienda procederà in ogni caso e per tutta la vigenza dell'accordo all'anticipazione del trattamento di integrazione salariale, comprensivo del trattamento erogato dal "Fondo Speciale per il sostegno del reddito, dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del Trasporto Aereo", ai fini dell'integrazione salariale fino all'80%.

Allegati:

Allegato A: Attività e strutture organizzative interessate dalla riduzione di orario;

Allegato B: Attività e strutture organizzative a valenza operativa interessate alla riduzione di orario;

Allegato C: Elenco nominativo dei lavoratori interessati dall'applicazione del regime di solidarietà con la specificazione della qualifica e della data di assunzione sottoscritto dai rappresentanti delle OO.SS. e delle imprese.

Gruppo ALITALIA – C.A.I.

FILT-CGIL FIT-CISL UILTrasporti Assaereo UGL Trasporti

#### Allegato A

Macro Area	Area/Direzione
Commerciale	Commerciale Staff
	Vendite Estero
	Vendite Italia
Ground	Ground Operations FCO
	Scali Periferici
	Staff Ground
Head Quarter	Acquisti e Servizi generali
	Amministrazione Finanza e Controllo
	Corporate Communication
	Direzione Ground e Sistemi Informativi
	HR-Risorse Umane
	Legale Societario Auditing
	Operations
Security	Security
	Sistemi Informativi

## Programmazione Manutenzione Flotta

La VOCE dei Trasporti

# Il dramma nel Porto di Genova

I fatti sono noti. Tutti i giornali hanno dedicato e continuano a dedicare molto spazio all'incidente drammatico in cui hanno perso la vita nove persone.

Se i fatti sono noti, è però più difficile individuare cause e responsabilità, rispetto alle quali è in corso più di una indagine e pertanto occorre molta cautela nel trattare l'argomento.

La città di Genova, in particolare, ancora oggi è scossa per quanto accaduto in porto, ovvero nel cuore pulsante della propria economia. Non dimentichiamo che la stessa città ospita l'azienda che ha subito con la nave Concordia un incidente ancora più drammatico, le cui conseguenze sull'economia cittadina rischiano di essere pesantissime. Infatti, in Costa sempre più apertamente si parla di cambio di bandiera e di uscita dal Registro internazionale. Alcuni hanno evidenziato che dopo l'incidente della Concordia, senza troppi annunci il gruppo dirigente è stato in parte cambiato da Carnival con una forte presenza di personale straniero, che forse più di noi avverte le difficoltà operative legate ad una burocrazia pesante, lenta e difficile da comprendere per chi non opera nello shipping.

Dopo la tragedia del Giglio, ecco che si è verificato l'incidente del Jolly Nero, che colpisce un'altra azienda storicamente molto radicata a Genova e, come per la Costa, in Italia. Ecco l'esigenza di cautela



nei giudizi specie quando questi con leggerezza vengono formulati ad indagini in corso.

Nel caso del Jolly Nero molti elementi dovranno essere valutati, quali per esempio la velocità della nave, la vetustà dell'impianto, il ruolo dei rimorchiatori e non ultimo il fatto che una torre piloti di tale portata sia stata costruita sullo spigolo di una banchina.

Si potrebbe parlare di gestione dell'impianto di macchina come di orientamenti aziendali, ma il tutto sarebbe oggetto di valutazioni personali costruite magari attingendo da un passato professionale marittimo. In realtà c'è da chiedersi se tutto questo giovi alla ricerca della verità per

dare giustizia alle nove vittime cadute nell'espletamento di un servizio così utile al porto e quindi all'economia dell'intera città.

Leggendo la stampa pare che ogni giorno vi sia una causa diversa e un colpevole diverso e ciò crea solo confusione, rallenta il doveroso percorso verso la giustizia che dobbiamo alle vittime.

Personalmente ritengo sia importante la rapidità con cui l'indagine dovrà concludersi, poiché abbiamo un altro obbligo, ovvero avere la maturità e l'intelligenza di trarre da ogni incidente materia per migliorare le regole e i comportamenti e quindi garantire per il futuro che simili tragedie non debbano ripetersi.



# Trasporto merci: siglato accordo

*Intanto prosegue la trattativa per il Ccnl*

Sono giornate intense di trattativa per il rinnovo del Ccnl del Trasporto Merci, Logistica e Spedizione.

La settimana scorsa dopo 36 ore ininterrotte di riunione si è siglato un primo Accordo che oltre a erogare una prima tranche economica di € 35,00 al livello 3° Super da riparametrare; ha consentito di condividere tra le Parti un documento sull'autotrasporto che demanda al secondo livello di contrattazione sezioni legate all'orario di lavoro, allo straordinario, alla indennità di trasferta.

Queste materie storicamente sono state affrontate a livello aziendale con l'istituzione contrattuale negli articoli 11 e 11 bis, che regolamentano il lavoro "disconti-

nuo", tipico tema legato all'autotrasporto.

Un calendario fitto di trattative, con il fine di chiudere il contratto entro luglio, impegna le parti in queste ore sui versanti della flessibilità.

Motivate dalla grave crisi del settore, dalla concorrenza sleale e dalla delocalizzazione, le controparti chiedono insistentemente maggiore flessibilità e minor costo del lavoro.

Pur riconoscendo gli effetti di una crisi senza precedenti, crediamo che un settore che subisce un malessere strutturale dovuto a una mancanza di una vera politica di intermodalità dei trasporti, non possa agire facendo lavorare di più e guadagnare

di meno i singoli lavoratori, perché le aziende non concorrono tra di loro ma scaricano sul lavoro subordinato tutte le sfortune di un mercato giunto all'esasperazione.

Per questi motivi la Fit-Cisl ha proposto di intervenire sul Governo perché trovi misure urgenti al fine di contrastare i fenomeni di illegalità e di concorrenza sleale.

Proprio in questi giorni stiamo affrontando una dura vertenza sull'apertura della procedura di licenziamento di 854 lavoratori della Tnt. Questo è un gravissimo segnale di come sarà destabilizzato questo sistema e di quanto sia urgente una vera politica per i trasporti.

*Cooperazione appalti*

## Fit-Cisl: Il sistema è al collasso

Nelle ultime fasi del rinnovo contrattuale le Centrali Cooperative si sono contraddistinte in modo negativo e, come di consueto, senza nessuna proposta e senza nessuna strategia.

Questo periodo è particolarmente complicato, soprattutto nel versante della logistica; il tradizionale modo di fare cooperazione, infatti, è stato completamente stravolto e le cooperative che lavorano in questo settore si sono trasformate nelle più critiche e spesso illegali imprese di tutto il territorio nazionale.

Il sistema è oggi al collasso, tanto è vero che le grandi committenze, spesso multinazionali, stanno cercando di modificare

strutturalmente l'attività terzariata.

Per raggiungere l'obiettivo di moralizzare quest'area produttiva, saranno necessari interventi per migliorare le condizioni dei lavoratori ed evitare la prassi delle gare al massimo ribasso, che ha causato il malessere e la degenerazione di questo tessuto produttivo.

In questa fase di trasformazione le tre centrali cooperative sembrano non avvertire la necessità del cambiamento, riproponendo il solito rituale che punta esclusivamente alla riduzione del costo del lavoro, rifiutando di pagare la prima tranche contrattuale istituita con l'accordo del 5 giugno u.s., con la minaccia e il ricatto di

uscire dal ccnl.

La Fit-Cisl è fortemente impegnata per affrontare definitivamente la situazione, infatti le cooperative dovranno pagare per intero i costi contrattuali e dovranno adeguare al 100% i pagamenti degli istituti differiti.

Prossimamente la nostra Organizzazione farà un'iniziativa coinvolgendo tutti i maggiori attori di questa filiera, per denunciare la gravità della situazione e proporre soluzioni per risolvere una piaga che sta degenerando al limite dello scontro sociale.

# La Fit a Berlino per contare di più nell'Etf

*La Federazione cislina ha partecipato al IV Congresso del Sindacato europeo. Luciano eletto nel Comitato esecutivo*

Si è svolto a Berlino nelle giornate del 29, 30 e 31 maggio il IV Congresso della European Transport Workers' Federation, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui aderisce la Fit-Cisl e che riunisce i sindacati europei dei trasporti. L'Etf rappresenta più di 2,5 milioni di lavoratori, abbraccia 231 sindacati dei trasporti e 41 Paesi europei, nei seguenti settori: ferrovie, trasporti su strada e della logistica, trasporti marittimi, navigazione interna, aviazione civile, porti e banchine, turismo e pesca.

Con lo slogan "Dalla crisi globale per la giustizia globale" si sono aperti i lavori a cui hanno preso parte 400 partecipanti provenienti da oltre 30 Paesi europei. In qualità di partner in sei comitati di dialogo sociale europeo, l'Etf ritiene che i lavoratori dei trasporti debbano svolgere un ruolo decisivo nella mobilitazione sociale in Europa volta a contrastare e superare la crisi. Nei tre giorni di Congresso, gli affiliati all'Etf si sono confrontati sul programma di lavoro della Federazione per i prossimi quattro anni e sulla strategia di lotta per realizzare l'obiettivo della giustizia globale. I delegati hanno definito gli obiettivi e le azioni da intraprendere nel corso del prossimo mandato in materia di politica sostenibile dei trasporti, del lavoro e dei diritti sindacali, attraverso lo sviluppo e il miglioramento della rappresentanza transfrontaliera ed il coordinamento tra gli affiliati allo scopo di aumentare l'impatto dell'Etf sul processo decisionale europeo.

Anche per l'Etf il Congresso si riunisce ogni quattro anni ed è il più importante organo di governo della Federazione, che ha il compito di eleggere il Presidente, il Segretario generale ed il Comitato esecutivo. Inoltre il Congresso approva il piano di attività della Federazione e le eventuali modifiche allo Statuto.

In tale occasione la Fit ha partecipato con la sua delegazione dando il proprio contributo ai lavori del Congresso, della Conferenza delle donne e della Conferenza dei giovani. In questa ultima in particolare la Federazione era rappresentata da Emanuele Battelli.

Giovanni Luciano, Segretario Generale della Fit-Cisl, è stato eletto nel Comitato esecutivo Etf. "E' necessario far contare di più la Fit nell'Etf e acquisire la consapevolezza che le attività nazionali devono esser complementari a quelle internazionali e non viceversa". Queste sono state le parole del Segretario generale della

Fit all'indomani dell'elezione. Ciò si inquadra nell'ambito del progetto Fit International, che si pone l'obiettivo di migliorare la presenza e la partecipazione della Fit alle attività internazionali, attraverso un'azione di coordinamento di tutte le aree contrattuali, presidiando le sezioni in cui non vi era presenza della Fit e organizzando la partecipazione non solo nelle riunioni, ma anche negli organismi.

Importanti sono state le modifiche statutarie introdotte dal Congresso Etf sul tema delle donne e dei giovani, proposte nelle conferenze rispettive che hanno preceduto i lavori congressuali, nell'ottica dell'ampliamento della partecipazione negli organismi direttivi. Il Coordinamento delle donne è stato aumentato di due componenti, passando da dodici a quattordici. Inoltre, sono stati approvati gli emendamenti che prevedono l'ingresso di otto coordinatori all'interno del Comitato esecutivo e l'ingresso di una sindacalista nel Management, cioè nel Comitato di gestione.

Per quanto riguarda i giovani, i delegati hanno votato gli emendamenti che prevedono la costituzione del Coordinamento dei giovani, l'ingresso di tre di loro nell'esecutivo e di uno nel Management. Gli adempimenti relativi ai giovani verranno formalizzati nella Conferenza dei giovani che si svolgerà a Zagabria nel mese di ottobre.

Il 31 maggio, ultimo giorno dei lavori, il Congresso ha adottato il programma di lavoro per i prossimi quattro anni; il Comitato Esecutivo ha eletto Alexander Kirchner (EVG, Germania) e Ekaterina Yordanova (FTTUB, Bulgaria) come Vice Presidenti Etf e Jan Vil-ladsen (3F, Danimarca), Enrique Fossoul (FSC-CCOO, Spagna), e Zoltan Papp (VSZ, Ungheria) come membri ordinari del Management, ovvero il Comitato di gestione, e ha riconfermato negli incarichi di Presidente e Segretario generale rispettivamente Lars Lindgren ed Eduardo Chagas.

La Conferenza delle donne, che ha preceduto i lavori congressuali, ha rieletto Collette Parsons (Unite the Union, Gran Bretagna), come Responsabile del Coordinamento delle donne.

Assistenza al volo

# La Fit aderisce alla protesta europea contro la liberalizzazione disordinata del settore

Con la frase "Quando è troppo, è troppo!" Riccardo Rubini, Presidente del Comitato Air Traffic Management di Etf, concluse il suo intervento all'audizione organizzata a fine gennaio 2013 dal Comitato economico e sociale europeo sulla proposta della Commissione europea denominata Ses2+, proposta che liberalizza in modo disordinato il settore Atm presentando possibili rischi per la sicurezza e per i lavoratori.

Quella frase è risuonata, cinque mesi dopo, nella giornata di mobilitazione europea dei Controllori del Traffico aereo e di tutto il personale impiegato nel settore dell'Assistenza al Volo, organizzata da Etf e che si è svolta lo scorso 12 giugno. Alla protesta hanno aderito, con modalità diverse, le organizzazioni sindacali aderenti ad Etf di Austria, Bulgaria, Repubblica Ceca, Francia, Ungheria, Italia, Regno Unito, Lettonia, Belgio, Portogallo e Slovacchia.

Obiettivo della mobilitazione è la sensibilizzazione dei Lavoratori del settore e dei Governi nazionali contro le politiche ultraliberiste del Commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas che, attraverso le proposte contenute nel Regolamento sul Cielo unico europeo e sul secondo periodo di riferimento (RP2) del Performance Scheme, intende introdurre elementi che comporterebbero inevitabilmente una drastica riduzione dei livelli occupazionali, uno smembramento delle competenze dei fornitori dei servizi di Assistenza al Volo e un inevitabile abbassamento dei livelli di

qualità e di sicurezza dei servizi.

È paradossale, secondo Etf, che un modello di sviluppo costruito su ipotesi e previsioni di 20 anni fa - dimostratesi completamente errate! - venga perseguito ancor oggi nella direzione di una ulteriore esasperazione di principi che già hanno dimostrato la loro debolezza.

Un esempio di quanto denunciato? La Commissione europea circa sei anni fa lanciò un progetto contro la cosiddetta "frammentazione" degli spazi aerei, dando mandato agli Stati dell'Unione di avviare e realizzare progetti per la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo (Functional Airspace Block) ovvero mettere "insieme" alcuni spazi aerei nazionali in modo da poter sinergizzare - e quindi rendere più economici - i servizi di assistenza al volo. Dopo anni di studi, proposte e simulazioni, dei circa nove progetti elaborati dagli Stati europei nessuno è riuscito a vedere la luce. Come risultato la Commissione non è intervenuta cercando di analizzare i motivi di questo insuccesso totale, che oltre a non aver portato ai risparmi sperati ha invece prodotto costi per i Providers, ma ha deciso di aprire una procedura di infrazione nei confronti di tutti gli Stati membri!

È proprio contro questo atteggiamento pseudo-burocratico, dogmatico e privo di qualsiasi atmosfera di dialogo che Etf ha puntato il dito, sapendo che dietro a ciò si agitano e premono forti interessi economici (guarda caso!) che tendono ad indivi-

duare nel costo del servizio di Controllo del traffico Aereo la causa di tutti i mali del Trasporto aereo continentale e in particolare delle Compagnie aeree.

Questo è falso. Nel corso dell'ultimo decennio il sistema Atm Europeo ha fatto registrare miglioramenti in termini di capacità, efficienza, riduzione dei costi e dei ritardi attraverso efficaci processi di razionalizzazione e mediante accordi di cooperazione internazionale, fornendo il proprio contributo alla diminuzione dei costi per i vettori. E tutto ciò senza minimamente mettere in discussione i livelli di safety. In Italia, in particolare, Enav S.p.A si è distinta in questi anni per aver saputo coniugare tutti i parametri precedentemente descritti in maniera ottimale, ottenendo riconoscimenti unanimi e generalizzati da tutte le realtà del settore.

La realizzazione di questi obiettivi è stata resa possibile attraverso un approccio di tipo pragmatico ai problemi esistenti, ma oggi i miglioramenti vengono messi in discussione dal dogma del "mercato" e della "liberalizzazione", in cui l'unica parola d'ordine è "taglio dei costi".

Purtroppo, soprattutto per i lavoratori del settore, per le economie dei Paesi coinvolti e anche per gli utenti/passeggeri questo stesso dogma, applicato alle altre realtà oggettivamente più esposte alla concorrenza (compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, società di handling), non ha assolutamente portato ad alcuno dei risultati positivi previsti.



Ma torniamo all'Action Day del 12 giugno. Il coordinamento politico della Segreteria di Etf, per il tramite del suo Segretario Francois Ballestrero, ha ottenuto l'adesione della maggior parte dei sindacati europei che hanno organizzato differenti tipi di manifestazioni. In Italia la Fit-Cisl, la Filt-Cgil e la Uil-T hanno concentrato la loro azione sulla propaganda e la sensibilizzazione, inviando al Ministro dei Trasporti On. Maurizio Lupi una lettera nella quale denunciano le attività della Commissione europea e lo invitano a prendere, per conto del Governo italiano, una posizione di tutela degli interessi economici e occupazionali del nostro Paese. Oltre a ciò, nel corso dell'Action Day i rappresentanti locali delle Organizzazioni sindacali hanno svolto sui luoghi di lavoro attività di informazione e sensibilizzazione nei confronti dei Lavoratori.

Sicuramente l'eco maggiore lo ha riscosso lo sciopero organizzato dai Controllori del traffico Aereo francesi, azione che - oltre ad aver causato ritardi e cancellazioni - ha consentito che il problema assumesse il risalto dovuto agli occhi dell'opinione pubblica europea. Anche l'effetto politico governativo è stato assolutamente rilevante, avendo prodotto una lettera congiunta dei Ministri dei Trasporti francese e tedesco al Commissario europeo Kallas in cui si richiede di rivedere drasticamente le linee strategiche che si intendono adottare, interrompendo il processo di sottrazione di competenze e responsabilità agli organismi nazionali preposti alla regolamentazione e fornitura dei servizi Atm, senza produrre sovrapposizioni con Easa (Agenzia europea per la Sicurezza nell'Aviazione) e dando ad EuroControl (organizzazione intergovernativa per lo sviluppo e la sicurezza della Navigazione aerea) il giusto ruolo.

La partita ancora non è terminata, anzi è ancora tutta da giocare. Ma nessuno deve pensare che le Organizzazioni sindacali possano essere lasciate in panchina o, peggio ancora, sugli spalti. "Queste migliaia di lavoratori che hanno risposto alla

mobilitazione di Etf - ha dichiarato Francois Ballestrero all'indomani dell'Action Day - hanno mandato un chiaro segnale alle Istituzioni europee per chiedere un cambiamento significativo al progetto che l'Unione europea ha nel settore dell'Aviazione civile. Questa prima giornata di mobilitazione europea organizzata da Etf è un ottimo segnale politico per la costruzione di una Europa sociale, in cui il lavoro sia considerato per la sua qualità, di una Europa in cui sia possibile allargare il miglioramento e l'armonizzazione delle condizioni di lavoro e dello sviluppo professionale dei Lavoratori. "Etf - conclude - è pronta a intraprendere ulteriori iniziative contro ulteriori tentativi di introdurre liberalizzazioni selvagge e contro qualsiasi tentativo di 'social dumping'".

All'Action Day è mancato, in Europa, il sostegno esplicito delle Organizzazioni sindacali autonome riunite sotto la sigla di Atceuc, con le quali è comunque sempre attivo un confronto. Ma anche dai Lavoratori iscritti a quelle sigle è venuto un segnale di forte interessamento e adesione alla mobilitazione, che in Italia si è addirittura esplicitato in un comunicato di supporto all'azione emesso dalla principale organizzazione nazionale autonoma del settore. Anche questo è un segnale importante, che indica come, su problemi fondamentali che riguardano il futuro di decine di migliaia di lavoratori, il fronte sindacale non si spacca, ma trova invece una unità indispensabile e preziosa.

Nel settore del Controllo del traffico aereo, la sicurezza viene definita come un requisito "paramount", ovvero "al di sopra di tutto", ma al di là delle citazioni è nei fatti che si evidenzia il valore delle affermazioni e purtroppo, anche in questo campo, le lobby che spingono per una riduzione senza limite dei costi hanno buon gioco nel trovare sponda all'interno delle Istituzioni. Il Performance Scheme - Regolamento europeo che determina le prestazioni che i Providers devono realizzare - è estremamente dovizioso in termini di target economici e prestazionali

obbligatorie da raggiungere se si vogliono evitare sanzioni, mentre poco o nulla è stato fatto per sviluppare obiettivi di sicurezza.

Come in molti altri campi della vita di tutti i giorni, ridurre sempre tutto ad un solo taglio dei costi è un esercizio che in breve tempo mostra tutti i suoi limiti. Dovremmo preoccuparci di avere medici all'altezza della situazione solo quando stiamo male? Oppure pensare di sopprimere la scuola perché tanto i libri si possono anche leggere a casa? Senza scuola e senza università gli Stati risparmierebbero montagne di soldi, ma che società sarebbe?

Quella del controllore del traffico aereo - il controllore di volo, giornalmisticamente parlando - è la figura di punta del settore, ma accanto alla sua ce ne sono altre non meno fondamentali e professionalmente preparate che contribuiscono a far sì che ogni giorno, in qualsiasi condizione meteorologica, migliaia di voli trasportino milioni di passeggeri ovunque pensando innanzi tutto alla loro sicurezza. Questo obiettivo si raggiunge solo con anni di studio, preparazione continua e verifica periodica di standard operativi di eccellenza.

Per concludere questo articolo, ci piace citare le parole del pilota di una compagnia aerea - l'altra parte del team a cui i passeggeri affidano la propria sicurezza in volo - indirizzate ai controllori impegnati a gestire l'emergenza che ha interessato alcuni giorni fa un aereo della Wizzair atterrato a Fiumicino senza un carrello.

"...in particolare ho notato una perfetta sequenza e gestione degli atterraggi e dei decolli. Mentre ero in fila nella via di rullaggio A per la pista 34L, ammiravo con grande orgoglio la precisione e la professionalità dei nostri colleghi controllori del traffico aereo. Era evidente che non si trattava di un solo individuo ma di tutto un team di professionisti che lavorava offrendo un servizio di prima classe".

# La sezione Etf ferroviari rinnova le cariche e prepara la battaglia contro il IV Pacchetto ferroviario

Nell'ultima riunione della sezione ferroviari dell'Etf si sono svolte le elezioni per il rinnovo delle cariche dello Steering Committee, in vista del congresso dell'Etf che si è tenuto a Berlino nell'ultima settimana del mese di maggio.

Il ricambio al vertice ha interessato i due vicepresidenti e la responsabile del coordinamento donne. Altra novità è stata l'elezione del rappresentante dei giovani, figura pensata per poter cogliere al meglio le esigenze di cambiamento proveniente dagli under 35. I nuovi eletti sono risultati: nella carica di vice-presidenti Maria Cristina Marzola della Filt Cgil e Maarten Gutt, della Federazione Polacca del sindacato delle Ferrovie dello Stato; in quella di responsabile del coordinamento donne la bulgara Daniela Zlatkova del sindacato FTTUB; in quella di rappresentante dei giovani l'ungherese signora Katalin Mathe del sindacato Vdszsz. Sono stati confermati gli altri tre membri ordinari del bureau, il norvegese Øysten Aslaksen del sindacato macchinisti, il francese Henry Wacsin della CGT ferroviari e il tedesco Alois Weiss della federazione EVG.

Non si è parlato solo di cariche ma soprattutto di programmi per il prossimo quadriennio. Sono state condivise le linee programmatiche e gli obiettivi che la sezione Ferroviari dell'Etf si è data per il mandato 2013-17, nonché individuate le azioni concrete per la loro implementazione.

Considerato che la Commissione Europea, entro il 2019 con il cosiddetto IV pacchetto ferroviario, vuole: realizzare la completa apertura dei mercati ferroviari nazionali con delle regole più cogenti sulla standardizzazione della rete, nonché di quelle per

l'omologazione del materiale; rendere obbligatorie le gare di appalto per il trasporto pubblico locale su ferro; modificare i compiti dell'Agenzia per la sicurezza europea che potrà emettere un unico certificato di sicurezza bypassando le Agenzie nazionali; premere l'acceleratore sulla separazione tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, il famoso unbundling, che nella nuova formulazione cambia forma lessicale – ora si parla di "governance" – ma non nei contenuti.

Il programma di lavoro e gli obiettivi della sezione si intrecciano con il percorso legislativo del IV Pacchetto ferroviario di cui, in allegato, riportiamo un sunto dei provvedimenti con le motivazioni assunte dalla Commissione Europea.

Sostanzialmente, il trait d'union di tutte e motivazioni che sono alla base della richiesta di modifiche legislative è sempre lo stesso: con una maggiore concorrenza si potranno offrire migliori condizioni di trasporto e favorire l'integrazione tra gli Stati.

Contro questa impostazione di stampo liberista, da anni, si batte l'Etf. Per il prossimo quadriennio non si prevedono cambiamenti di linea, nella convinzione, supportata da dati concreti, che l'attuale competizione nel mercato ferroviario stia ottenendo risultati opposti a quelli prospettati dalla Commissione Europea. Gli obiettivi che Etf si pone sono quelli di rigettare la liberalizzazione e la separazione, promuovendo un vero sistema di trasporto eco-sostenibile con lo sviluppo di un servizio pubblico accessibile a prezzi equi per tutti i cittadini, la cui governance rimanga in mano pubblica.

Il secondo obiettivo programmatico trova

motivazione nel contrasto all'attuale situazione del sistema ferroviario europeo, nel quale le imprese storiche continuano a perdere occupati. L'Etf vuole porre un'attenzione particolare sulle condizioni di lavoro del personale. Urge porre un freno al sempre maggiore, strumentale, utilizzo di nuove società ferroviarie, che con la scusa dell'apertura del mercato non trovano niente di meglio che diminuire i salari e peggiorare la vita dei dipendenti. Per l'Etf non è possibile continuare a fare finta di non vedere che le nuove imprese ferroviarie, che si stabiliscono nei paesi dove il mercato è liberalizzato, altro non sono che delle "filiali" delle imprese storiche di altre nazioni e ancora in mano pubblica. Serve un freno soprattutto con un sistema affidabile ed esigibile di clausole sociali, infatti l'attuale formulazione adottata nei provvedimenti legislativi è troppo blanda e di scarsa utilità, specialmente per il sistema italiano.

Il terzo obiettivo che Etf intende perseguire è il miglioramento del dialogo sociale, in quanto dal 2009 non entra nel vivo dei problemi più scottanti limitandosi ad affrontare quelli più marginali. Si vuole spingere per incrementare studi congiunti in cui valutino correttamente l'impatto delle norme sulle condizioni di impiego dei lavoratori, specie quelli interessati dall'interoperabilità transfrontaliera, con il fine di arrivare alla sottoscrizione di accordi, raccomandazioni, che possano incidere positivamente sulla vita dei ferroviari.

L'ultimo dei macro obiettivi di Etf riguarda l'ERA. L'agenzia Europea per la sicurezza oggi sembra più orientata verso una strategia che incrementi la competitività piuttosto che salvaguardare i livelli massimi di

sicurezza, già presenti nei Paesi più tecnologicamente avanzati, come meta da raggiungere per tutti gli operatori ferroviari.

Per modificare l'orientamento Etf ritiene che serva un maggior coinvolgimento del sindacato che, all'interno 55 gruppi di lavoro, sotto-gruppi, task forces dedicate, oggi è presente solo in 10 gruppi di lavoro con solo 14 esperti. Qui si dovranno concentrare gli sforzi per superare i problemi di reperimento di personale qualificato soprattutto da un punto di vista di conoscenza delle lingue oltre che dei regolamenti. Non si possono abbassare ulteriormente i livelli di sicurezza, lo slogan rimane sempre: "safety first".

Le prime azioni concrete che Etf propone di mettere in campo per poter emendare i testi del IV Pacchetto ferroviario, oltre alle azioni di lobbying a livello europeo e

nazionale, è quella di uno sciopero e di una manifestazione dei ferrovieri di tutta Europa, che compatibilmente con le legislazioni nazionali sul diritto di sciopero, dovranno svolgersi contemporaneamente in tutte le imprese e reti ferroviarie europee nel momento in cui sono previsti i momenti topici dell'iter legislativo.

I tempi dell'iter legislativo sono i seguenti: maggio 2013 discussione in Commissione Trasporti europea; entro giugno 2013 invio degli emendamenti e presentazione da parte dei relatori; novembre 2013 inizio discussione in plenaria al Parlamento europeo; febbraio 2014 voto per l'approvazione.

Il rispetto del crono-programma pare piuttosto ambizioso in quanto si tratta di approfondire tre regolamenti e tre direttive, che sommate formano una mole di carta

alta circa 8 cm, intrecci normativi che devono essere resi coerenti e compatibili. Vista la corposa documentazione e la difficoltà della materia, è molto probabile che ci sia uno slittamento dei termini che impatterà con le elezioni europee del giugno 2014. Ciò potrà consentire una maggiore discussione dei provvedimenti nella campagna elettorale, il che potrebbe essere utile alle posizioni sindacali che attualmente non trovano molto spazio all'interno del Parlamento europeo, la cui maggioranza è dichiaratamente favorevole all'impostazione voluta dalla Commissione europea.

Nella riunione è stata discussa una bozza di documento in cui sono riportate le posizioni dell'Etf, che pubblichiamo nelle pagine immediatamente successive a questo articolo.

## Risoluzione dell'Etf sul Quarto Pacchetto Ferroviario



**NO ALLA LIBERALIZZAZIONE DI TUTTI I SERVIZI FERROVIARI  
NO ALLA FRAMMENTAZIONE DELLE IMPRESE FERROVIARIE**

**PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO  
PER CONSERVARE L'INTEGRITÀ DELLE HOLDING FERROVIARIE**

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti:

1- rifiuta qualsiasi proposta che interferisca con la competenza degli Stati membri per l'organizzazione del trasporto ferroviario a livello nazionale cercando di imporre, tramite la legislazione europea, la liberalizzazione e la concorrenza in tutti gli Stati membri;

2- chiede di non modificare il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi di trasporto pubblico sia su gomma che per ferrovia ma di sostenere il principio della "libertà di scelta" concesso agli enti preposti ad organizzare i servizi di trasporto pubblico (affidamento diretto contro obbligatorietà della gara di appalto);

3- visto il Protocollo 26, chiede all'UE di fermare la pressione in direzione della liberalizzazione dei servizi pubblici, tra cui i trasporti, che è di competenza di ogni Stato nazionale e condanna l'assenza di una completa e approfondita valutazione dell'impatto sociale della liberalizzazione sui servizi pubblici;

4- sottolinea che l'apertura alla concorrenza di tutti i servizi di trasporto ferroviario incoraggia le imprese a selezionare solo le linee



o gli slot temporali più redditizi a scapito di un approccio integrato in termini di destinazioni e di orari in risposta alle esigenze di tutti i passeggeri, ignorando così i principi di accessibilità e universalità dei servizi di trasporto pubblico;

5- crede che i costi derivanti dalla frammentazione del sistema e la necessità di pagare dei dividendi agli azionisti privati incrementerà i costi per gli utilizzatori dei servizi nonché i contributi derivanti dalla fiscalità a carico di tutti i contribuenti;

6- è fortemente contraria alla completa separazione tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese di trasporto;

7- è convinta che non ci possa essere un modello organizzativo unico valido per tutte le ferrovie in Europa, in quanto potrebbe provocare gravi danni in alcuni Stati membri, tenuto conto che le condizioni geografiche, le attività di trasporto, le capacità finanziarie sono differenti in ciascun Stato membro;

8- insiste sul fatto che la creazione di due diverse strutture amministrative avrebbe un costo finanziario enorme oltre a far venire meno le sinergie positive derivanti da investimenti a lungo termine, in ricerca e innovazione, sia nelle infrastrutture che nel materiale rotabile.

8- L'ETF è particolarmente preoccupata per le implicazioni sulla sicurezza a causa del venir meno dello stretto coordinamento tra gestore dell'infrastruttura e le imprese di trasporto in quanto ogni operatore nel sistema cercherà di ridurre al minimo la sua responsabilità in caso di perturbazioni o incidenti.

## GLI ASPETTI SOCIALI

L'ETF:

- insiste sull'esigenza di una migliore garanzia a protezione dei lavoratori nel caso di utilizzazione di gare di appalto per l'assegnazione dei servizi. Deve essere obbligatorio per gli Stati membri e/o per le autorità competenti poter imporre alle imprese delle clausole sociali che garantiscano, nel caso di cambio appalto, oltre al posto di lavoro, il riconoscimento dei diritti già acquisiti;
- sottolinea il fatto che in una gara d'appalto, i contratti vengono assegnati in base al prezzo più basso, ma non si fa riferimento agli standard qualitativi, inducendo le imprese a fare ricorso al dumping sociale;
- denuncia il disinteresse per l'impatto sociale dei provvedimenti che avranno come conseguenze la riduzione del numero dei dipendenti, una maggiore esternalizzazione delle lavorazioni e un incremento dei subappalti, facendo così aumentare il numero dei lavoratori precari e di quelli temporanei, sottoponendo tutti ad un aumento dei carichi di lavoro con turni di lavoro sempre più gravosi;

- sottolinea l'importanza di poter continuare a garantire una maggiore protezione ai lavoratori attraverso il mantenimento di un sistema di trasferimenti intragruppo che tenga conto delle specificità professionali presenti nel settore ferroviario, come ad esempio il personale mobile, che è soggetto al rispetto di severi requisiti psicofisici per poter continuare a svolgere il proprio servizio;

- denuncia come siano trascurati gli effetti che la liberalizzazione può avere sulla salute e la sicurezza a causa di una riduzione degli investimenti in materia di sicurezza in ambiti correlati quali la manutenzione, i controlli tecnici, i tempi di formazione, il numero di il personale a bordo dei treni e nella circolazione.

L'ETF INVITA IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEI TRASPORTI A RESPINGERE LE PROPOSTE DI LIBERALIZZAZIONE E DI MODIFICHE ALLA GOVERNANCE DELLE HOLDING FERROVIARIE.

## LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO

L'ETF sostiene, in linea di principio, un ruolo più importante per l'Agenzia europea per la sicurezza (ERA) solo per quanto riguarda i compiti relativi all'approvazione di norme che garantiscano più elevati standard di qualità in materia di salute e sicurezza e non di quelle che risultino strumentali ad incentivare la concorrenza.

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti:

- insiste sul fatto che il ruolo principale dell'ERA sia quello di "cane da guardia" sui livelli di sicurezza nel settore ferroviario in Europa. L'Agenzia non deve anteporre la competitività a scapito della sicurezza.
- ritiene che l'armonizzazione delle norme di sicurezza non deve in nessun caso ridurre il livello imposto da quelle nazionali. La sicurezza è un bene per l'industria ferroviaria e norme di sicurezza non sono un ostacolo per la crescita del mercato;
- è critica sulla introduzione di un unico certificato di sicurezza;
- ritiene che le certificazioni per le reti ferroviarie che utilizzano lo scartamento a 1520mm debbano rimanere di competenza delle Autorità nazionali;
- chiede l'armonizzazione, a livello europeo, di regole più stringenti per quanto riguarda la revisione dei carri merci, il certificato di regolare manutenzione, il monitoraggio, il controllo e le sanzioni, basati sui più severi criteri stabiliti a livello nazionale da aggiornare seguendo lo sviluppo delle più recenti tecnologie;
- ritiene che l'agenzia debba sviluppare in maniera convincente una "cultura della prevenzione", che incoraggi il personale a segnalare pericoli, mancati incidenti e infortuni senza rischiare di essere sanzionato (politica della non-punizione);

- ritiene che i poteri dell'ERA, in termini di controllo del rispetto delle norme di sicurezza, deve essere rafforzata, così come l'indipendenza e la neutralità rispetto alle indicazioni della Commissione Europea;

- ritiene che l'interoperabilità sia un fattore importante per migliorare l'efficienza delle ferrovie in Europa. Tuttavia, le norme che regolano l'interoperabilità non devono peggiorare la sicurezza;

- insiste sul fatto che la certificazione europea dei veicoli emessa da ERA soddisfi i più elevati standard di salute e sicurezza sul lavoro già presenti nelle imprese ferroviarie tecnologicamente più avanzate;

- richiedere a ERA di la creazione di gruppi di lavoro congiunti con le organizzazioni sindacali, le imprese ferroviarie e degli esperti in materia di salute e sicurezza sul lavoro;

- insiste sul fatto che ERA possa far effettuare dei controlli sull'applicazione delle norme sui tempi di guida e di riposo anche attraverso l'introduzione di dispositivi tecnici per la loro registrazione nonché poter disporre di un sistema sanzionatorio per le imprese che operano in regime di interoperabilità (Direttiva 2005/47/EC);

- insiste sul fatto che ha introdotto una certificazione europea per il personale di bordo paragonabile alla già esistente normativa per la certificazione dei macchinisti;

- ritiene che per tutte le categorie professionali con compiti di sicurezza o le attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario, venga messa a disposizione una definizione armonizzata, a livello europeo, dei compiti, delle competenze nonché dei piani per una formazione di alto livello;

- accoglie con favore l'inclusione dei rappresentanti dei lavoratori nei gruppi di lavoro dell'ERA ma condanna comunque la scarsa considerazione prestata alle osservazioni portate dai rappresentanti sindacali e richiede una compensazione economica per il lavoro svolto all'interno dei gruppi di lavoro;

- è fortemente contraria alla proposta di concedere all'Agenzia Europea la possibilità di apporre il veto sulle regole approvate dalle singole Agenzie a livello nazionale;

- chiede che l'ERA promuova la creazione di comitati nazionali paritetici, composti da rappresentanti dei lavoratori e delle imprese, per lo scambio di idee, esperienze, opinioni, sugli incidenti ferroviari che avvengono sulle reti ferroviarie nazionali.

ETF RICHIEDE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEI TRASPORTI DI ANALIZZARE IL REGOLAMENTO SULL'ERA, LE DIRETTIVE SULLA SICUREZZA E SULL'INTEROPERABILITA' TENENDO CONTO DELLE OSSERVAZIONI SOPRA RIPORTATE E DI MODIFICARE I TESTI DEI PROVVEDIMENTI IN DISCUSSIONE.

## Proposte di modifica del IV Pacchetto ferroviario

Lo scorso 30 gennaio la Commissione Europea ha pubblicato 6 proposte legislative (tre direttive e tre regolamenti ed altri rapporti che non hanno valore legislativo) che compongono il corpo legislativo del cosiddetto IV Pacchetto ferroviario. L'iter legislativo è iniziato con la nomina dei relatori dei vari provvedimenti.

Per familiarizzare con le sigle dei provvedimenti riportiamo il titolo e un breve sunto dei principali contenuti delle proposte di modifica.

**COM(2013) 27 del 30.1.2013 Proposta di**

**Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004.**

Partendo dalla considerazione che dal 2004 si sono registrati vari sviluppi riguardanti le ferrovie europee e la stessa Agenzia, sono stati acquisiti riscontri crescenti sul funzionamento del mercato ferroviario interno dell'Ue, anche in relazione agli aspetti legati all'interoperabilità e alla sicurezza. Sono stati emanati nuovi atti giuridici che hanno modificato il regolamento sull'Agenzia o hanno ampliato i compiti

dell'Agenzia senza modificare il relativo regolamento (ad es. decisione 2011/155/UE).

La Commissione ritiene che servano una serie di misure che conferiscano nuovi poteri all'Agenzia oltre alla razionalizzazione dei processi esistenti.

Tali cambiamenti dovrebbero riguardare in particolare miglioramenti della struttura interna, della governance e dei processi decisionali dell'Agenzia, nonché i suoi rapporti con le parti interessate.



Sulla base di tali ipotesi la Commissione intende proporre un nuovo regolamento sull'Agenzia in sostituzione del regolamento (CE) n. 881/2004 originario. Introducendo dei cambiamenti che si possono raggruppare nelle seguenti categorie:

- □Nuove disposizioni: nuovi compiti dell'Agenzia (rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli, autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra e certificati di sicurezza), rafforzamento del controllo sulle autorità nazionali, maggiori poteri in relazione alle norme nazionali, nuova fonte di entrate per il bilancio dell'Agenzia (diritti e corrispettivi), commissione di ricorso. Alcune nuove disposizioni – in particolare nella parte dedicata all'organizzazione interna – traggono origine dall'orientamento comune sulle agenzie dell'Unione europea.
- Chiarimento/semplicificazione delle disposizioni esistenti specialmente in relazione a metodi di lavoro, Ertms, personale ferroviario, registri, altri compiti.
- Aggiornamenti in risposta all'evoluzione del quadro legislativo e politico: disposizioni riguardanti la struttura interna e il funzionamento, nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati.
- Modifiche redazionali rispetto al regolamento originario.

**COM(2013) 28 del 30.1.2013 Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e**

**del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.**

Gli obiettivi specifici, che la Commissione europea si pone con la proposta di modifica di questo regolamento, sono:

- avere delle norme comuni in materia di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel trasporto di passeggeri per ferrovia (per noi significa anche il trasporto regionale su ferro) sia misure di accompagnamento atte a migliorare l'esito delle procedure di gara;
- rendere definitiva l'obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara per intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali al fine di aumentare la quantità e migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri.

Secondo la Commissione l'aggiudicazione mediante gara dei contratti di trasporto ferroviario consentirebbe di assicurare un'utilizzazione migliore del denaro speso per i servizi di trasporto pubblico. L'adozione di norme comuni in materia di procedure di aggiudicazione concorrerebbe a instaurare condizioni operative più omogenee per le imprese ferroviarie.

COM(2013) 29 del 30.1.2013 Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che isti-

tuisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Questa direttiva, nota sotto il nome di recast del primo Pacchetto ferroviario varata appena nello scorso mese di dicembre del 2012, è già sottoposta a rivisitazione. Le finalità delle modifiche che la Commissione intende apportare sono quelle del miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi ferroviari rimuovendo ogni residuo ostacolo di tipo giuridico, istituzionale e tecnico, promuovendo le prestazioni del settore ferroviario e la sua competitività, allo scopo di sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico.

Gli obiettivi specifici sono:

- apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, con l'obiettivo di intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari allo scopo di aumentare la quantità di servizi e migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri. Le proposte devono essere considerate alla luce delle modifiche contenute nel regolamento CE n.1370/2007.
- Il miglioramento della governance del gestore dell'infrastruttura, con l'obiettivo di assicurare parità di accesso all'infrastruttura. Ciò dovrebbe essere ottenuto attraverso l'eliminazione dei conflitti di interesse che influenzano le decisioni dei gestori dell'infrastruttura sull'accesso al mercato e l'eliminazione delle possibilità di sussidi incrociati che si offrono nelle strutture integrate. La proposta intende assicurare che tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura siano gestite in modo coerente. Altro obiettivo è il rafforzamento del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, per migliorare la risposta alle necessità del mercato e intensificare la cooperazione transfrontaliera.



**COM(2013) del 30.1.2013 Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione). Modifica direttiva 2008/57/CE.**

Sulla base degli insegnamenti tratti dal lavoro svolto in merito allo sviluppo delle STI, dall'applicazione delle direttive sull'interoperabilità a progetti specifici, dall'operato del Comitato istituito a norma dell'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE e dal riscontro fornito dai soggetti interessati, la Commissione europea ritiene giunto il momento di un aggiornamento della legislazione in materia di interoperabilità. L'obiettivo è quello di eliminare le rimanenti barriere amministrative e tecniche, in particolare introducendo un approccio comune in materia di norme di sicurezza e di interoperabilità, al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'Ue, ridurre i costi amministrativi e accelerare le procedure amministrative, nonché evitare le discriminazioni dissimulate.

Le modifiche che si intendono apportare alla direttiva 2008/57/CE si possono riunire in tre categorie:

□ nuove disposizioni: una serie di nuove definizioni, il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e alcune disposizioni relative ai registri;

□ chiarimento delle disposizioni esistenti: ambito di applicazione della direttiva, applicazione delle STI ai sistemi esistenti, deroghe alle STI, carenze delle STI e applicabilità delle norme nazionali;

□ aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro legislativo: disposizioni in materia di valutazione della conformità e di organismi per la valutazione della conformità, nonché riferimenti alle procedure di funzionamento dei comitati e agli atti delegati.

COM(2013) 31 del 30.1.2013 Proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del

Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie.

La Commissione vuole modificare la direttiva 2004/49/CE in quanto ritiene che l'attuale quadro normativo sia sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale ad un "certificato di sicurezza unico". In tale ottica vuole riesaminare il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e riattribuire le responsabilità ripartite tra queste ultime e l'Agenzia.

La revisione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie rappresenterebbe anche l'opportunità per adeguare il testo al fine di tener conto dell'evoluzione del mercato ferroviario, in cui sono emersi nuovi soggetti o attori professionali. I gravi incidenti ferroviari dimostrano che questi attori possono assumere importanti responsabilità in materia di sicurezza. In passato le imprese ferroviarie integrate verticalmente erano in grado di controllare internamente la qualità di tutti i processi, come ad esempio la manutenzione del materiale rotabile o le operazioni di carico. La tendenza attuale ad esternalizzare determinate attività o servizi comporta l'emergenza di nuovi attori soggetti a una crescente pressione economica e finanziaria e, in parallelo, la riduzione del controllo interno. Questa situazione può avere ripercussioni negative sulla sicurezza, a meno che sia introdotta una nuova modalità di monitoraggio, mediante accordi contrattuali o di altro tipo, tale da garantire che le misure di controllo del rischio siano debitamente poste in essere da tutti gli attori interessati.

Un altro motivo importante per cui la Commissione vuole modificare la direttiva riguarda le norme nazionali in materia di sicurezza. A tale riguardo è stata costituita una task force le cui conclusioni sono state prese in considerazione nella presente proposta.

Altre modifiche del testo riguardano:

□ il chiarimento di disposizioni vigenti e l'introduzione di nuove definizioni

allo scopo di migliorare la coerenza con disposizioni analoghe utilizzate nella direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (ex 2008/57/CE);

□ aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro normativo: disposizioni concernenti norme nazionali nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati;

□ modifiche redazionali: consolidamento di modifiche precedenti del testo della direttiva, rinumerazione degli articoli e degli allegati, soppressione di disposizioni obsolete e aggiunta di riferimenti ad altri elementi del quarto pacchetto ferroviario.

**COM(2013) 26 del 30.1.2013 Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie.**

La data di promulgazione del regolamento CE 1192 è tra le principali cause per cui la Commissione ne chiede l'abrogazione. Nel 1969 quando i bilanci delle ferrovie erano inseriti nei bilanci statali lo Stato doveva garantire compensazioni/integrazioni agli accantonamenti pensionistici o assicurativi – se non integrazioni agli assegni familiari – oppure doveva corrispondere 'compensazioni' per gli oneri dovuti al presenziamento dei passaggi a livello o in alternativa partecipare ai costi di sottopassi o altre opere che compensassero "costi esterni" sopportati in modo improprio dalle ferrovie. Il regolamento, in questi 44 anni, ha fornito un quadro uniforme armonizzato autorizzando queste compensazioni a tutte le reti sottraendole all'eventuale accusa di essere un aiuto di stato "illegittimo". Considerato che le compensazioni per tali capitoli di spesa non sono più richiesti o esigibili dalle casse del bilancio statale, la Commissione propone di abrogarlo.

*Oswaldo Marinig*

# Se tutte le donne del mondo... Più forti insieme contro la violenza

Il 5 e il 6 giugno 2013 si è svolto a Roma, presso il Centro Studi Fit, il Seminario: "Se tutte le donne del mondo... Più forti insieme contro la violenza". L'iniziativa promossa dal Coordinamento nazionale donne Fit rappresenta il frutto della collaborazione con l'Associazione nazionale volontarie del Telefono Rosa iniziato l'8 marzo scorso.

L'obiettivo proposto è quello di fornire alle coordinatrici nazionali gli strumenti utili per riconoscere, assistere, sostenere e indirizzare le lavoratrici che subiscono violenza. Gli effetti ulteriori saranno quelli di sostenere le coordinatrici nel loro lavoro quotidiano di sindacaliste sui posti di lavoro, di replicare l'esperienza seminariale nelle realtà regionali – anche attraverso l'effetto di risonanza delle partecipanti – e di sostenere la contrattazione di secondo livello per prevenire e contrastare la violenza sui posti di lavoro.

Ha aperto i lavori e curato la direzione del seminario Rosanna Ruscito, della Segreteria nazionale, che ha presentato alla platea delle partecipanti Gabriella Carneri Moscatelli, la Presidente dell'Associazione nazionale Telefono Rosa. La Presidente ha ringraziato la Fit per la sensibilità e la voglia di agire su questo tema sostenendo il lavoro del Telefono Rosa attraverso una collaborazione che potrà avere futuri sviluppi magari con l'elaborazione di un'indagine conoscitiva sui numeri della violenza nei trasporti, dati che al momento mancano per la ridotta presenza femminile nel settore, ma in cui si evidenzia una pluralità di rischi derivanti anche dal rapporto con la clientela, che caratterizza diverse tipologie di mansioni in cui sempre più donne sono impiegate ed in cui il tema della sicu-

**FIT-CISL**  
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

**Se tutte le donne del mondo.....  
più forti insieme  
Contro la Violenza**

**5 e 6 giugno 2013  
Seminario  
Centro Studi Fit -Cisl  
Via degli Anamari n. 20  
Roma**



rezza e della prevenzione rappresenta una priorità.

Illustri le professioniste che hanno dato corpo alla due giorni di lavoro e che quotidianamente collaborano come volontarie con il Telefono rosa. La psicologa Paola Mateucci che, affrontando il fenomeno della violenza nelle sue varie forme psicologica, fisica, sessuale, economica, ne ha tracciato il parallelismo con l'assenza di pari opportunità e la presenza di una cultura e di una società ancora legata ad un'attribuzione stereotipata dei ruoli tra uomo e donna in cui quest'ultima è sempre più oberata dai carichi famigliari e costretta a scegliere tra lavoro e famiglia.

In seconda battuta il tema è stato analizzato dal punto di vista legale. Ida Giuffrida, avvocato civilista, ha tracciato il panorama legislativo europeo e italiano evidenziando come sia ancora molto poco quello che in Italia si fa per prevenire e proteggere la vita delle donne. Successivamente Mara Parpaglion, avvocato del lavoro, ha approfondito le declinazioni del fenomeno della violenza sul posto di lavoro partendo dalle discriminazioni e le molestie, descrivendo le applicazioni del diritto anti-discriminatorio, per arrivare al mobbing come serie di comportamenti che non trovano ancora una definita collocazione normativa.

In conclusione della prima giornata di lavoro, Antonella Faieta, avvocato penalista, ha descritto il reato di stalking parlando degli accorgimenti necessari per difendersi dagli stalker e analizzando la funzionalità della normativa vigente.

Il secondo giorno di lavoro è stato dedicato alla violenza assistita, cioè alla violenza che di riflesso subiscono e respirano i minori, quando questa colpisce la loro madre o un familiare. Sono stati esposti gli effetti sulla crescita dei bambini e i possibili rischi che gli stessi corrono a vivere situazioni di violenza.

Infine si è aperta una sessione di simulazione in cui Paola Matteucci ha guidato le partecipanti nell'acquisire abitudini e atteggiamenti volti a prevenire e a contrastare situazioni di emergenza e a reagire alle aggressioni.

Michele Imperio, Segretario nazionale Fit, ha chiuso i lavori del seminario, a cui era possibile partecipare in streaming dalle regioni, ringraziando il Telefono rosa per la collaborazione e, annunciando la prosecuzione della stessa con ulteriori sviluppi che potranno vedere la partecipazione anche degli uomini della Federazione, ha riaffermato la necessità di costruire un vero patto tra i generi per contrastare un fenomeno che, anche in un paese civile come il nostro, non accenna a diminuire.





# Salvati dall'amore



Sono le sette del pomeriggio ed è già notte, buio pesto dentro e fuori. Ormai quasi tutte le sere intorno a quest'ora viene interrotta la fornitura di energia elettrica fino al mattino seguente. Il motivo? Ignoto. Inutile fare domande, non si può capire tutto.

L'incerta fiammella di quello che resta di una candela infilata nel collo di una vecchia bottiglia rischiarà quelle tenebre che stranamente non fanno alcuna paura, anzi sono calde, accoglienti e rassicuranti. Mille pensieri si ammucchiano come detriti sugli argini del fiume di emozioni suscitate da una lunga giornata, in cui il doloroso amore della vita è parso ancora una volta naturalissimo.

Un suono disarticolato, un bisbiglio, una voce flebile penetra nella stanza attraverso il vetro rotto di una finestra. Poi niente. Allora una piccola inquietudine si fa strada. È sempre Africa. Siamo nel cuore della foresta. Di notte alla missione c'è il guardiano, ma praticamente dorme tutto il tempo nella rimessa. Sei l'unica donna bianca in questo posto sperduto. Pensieri, pregiudizi, paure occidentali. Sempre la stessa storia. Intanto la voce torna a farsi sentire, questa volta un po' più forte e chiara. Sotto alla finestra rotta si vedono due occhi bianchi e una sagoma nera appoggiata al muro.

– Matches! Matches! – ripete l'ombra.

Niente di strano e pericoloso. È semplicemente Antonio che reclama la sua razione quotidiana di fiammiferi. Come ogni sera ha avuto un bel foglio di carta di giornale a colori e una manciata di tabacco, ma non i fiammiferi, che ora piovono dalla finestra rotta, avvolti in una fazzoletto di carta. Qualche minuto per arrotolare una rudimentale sigaretta, poi una bella fiammata e la lucina rossa si allontana velocemente nella notte.

Antonio, uno dei figli speciali di padre Max, ha una quarantina d'anni e durante la giornata vive alla missione, mentre la sera va a dormire in una casetta (una capanna) fatta costruire per lui e per James, l'altro figlio, ancora più speciale. Il padre bianco circa quindici anni fa, in un piccolo villaggio vicino a Kalumbwa, ha trovato un ragazzino esile, claudicante, con le gambe sempre piegate, che di giorno vagava scacciato da tutti e la sera dormiva in un piccolo riparo costruito per ricoverare le capre. Rifiutato, spaventato, sporco, incapace di parlare ha cominciato ad avvicinarsi al convento, è stato sfamato, accolto e curato. Da quel momento la storia di Antonio è cambiata. Ora mangia due volte al giorno, indossa jeans e magliette (regalate dai volontari che arrivano alla missione e che dopo pochi minuti lo adorano), ha un bellissimo cellulare giocattolo, occhiali da sole all'ultima moda, e tutte le sere riceve le sue fuaca (sigarette). Ha imparato l'italiano: "sì, sì" e "andiamo" sono le espressioni di base che gli permettono di comunicare con chiunque. Sa l'inglese: matches e thank you, il lessico della sopravvivenza. Il fumo insieme al cibo le sue più grandi passioni. In realtà ha anche un altro vizio: adora le bollicine della Coca-Cola. Antonio è nato con un ritardo mentale, che è diventato sempre più evidente col passare del tempo. La madre lo ha portato a scuola, ma per i maestri non c'era nulla da fare e quindi è dovuta tornare a casa senza speranza, tenendo per mano il suo piccolo burattino scoordinato.

Nel Sud del mondo, più che altrove, la disabilità conduce all'esclusione e alla discriminazione spietata. Soprattutto nelle regioni rurali e nelle baraccopoli sopravvive lo stigma. La vergogna delle famiglie è un ostacolo insormontabile che impedisce qualsiasi forma di integrazione e di recupero. L'handicap è una sfortuna e una punizione voluta dagli spiriti, segno di una possessione diabolica e per questo non può essere accettato o compreso in alcun

modo. La prima e più crudele forma di emarginazione è proprio la negazione del diritto all'istruzione.

I disabili adulti sono bambini mai presi in considerazione, derisi, umiliati costantemente. Considerati socialmente inutili vengono respinti dalla stessa famiglia di origine.

Antonio, però, ora una famiglia ce l'ha e anche un lavoro: è il segretario personale di padre Max. Lo segue ovunque e annota meticolosamente su un quadernetto, attraverso strani segni chiari solo a lui, dei fantomatici debiti (nkongole) da riscuotere.

James, invece, è il capo dei chierichetti. Spiegare i loro compiti ad uno stuolo di bambini attoniti e confusi rappresenta il suo momento di gloria, che si conclude regolarmente con l'invito ad un non ben precisato corso di formazione che si svolgerà in una non ben precisata esotica località. James incontra il padre bianco da bambino. Un bambino dolce e rotondo, con degli occhi a mandorla su uno strano viso, molto diverso da quello di tutti gli altri. La mamma lo lascia presto e lui cresce con i frati in una lontana missione di foresta. Poi segue il "papà adottivo" nei suoi spostamenti; i francescani non possono rimanere a lungo in uno stesso luogo. Dopo essere arrivati alla missione S. Giuseppe la famiglia si allarga, perché c'è un tipo strano che vive in un ricovero per capre e che aspetta qualcuno che lo sappia amare.

James oltre al prestigioso incarico di chierichetto capo ha anche un secondo lavoro al mulino dove le donne e i bambini vengono ogni giorno a macinare il granturco. Incontrarlo al termine del suo turno è un'esperienza: da nero diventa bianco, completamente coperto di farina.

Se la passione di Antonio sono le fuaca, quella di James è il monkojo, una birra artigianale ottenuta dalla fermentazione della farina di mais con la radice del monkojo, appunto. A volte, ci duole il cuore doverlo ammettere, gli esiti delle serate passate a bere sono disastrosi. Ma ognuno ha il diritto di avere i suoi scheletri nell'armadio.

Due destini di emarginazione e di abbandono per una volta si sono trasformati in storie d'amore. Un amore grande e gratuito, di esempio per chiunque. Nelle out-stations Antonio e James sono accolti con il sorriso, invitati insieme ai bianchi a condividere la povera mensa.

Imparare il rispetto per chi è ultimo fra gli ultimi, sperimentare il bisogno d'amore, tendere una mano per sostenere chi non può farcela da solo sono valori che troppo spesso vogliamo ignorare perché ritenuti espressione di debolezza e soprattutto perché non appartengono al modello vincente di un mondo in cui è importante essere belli, perfetti, rigorosamente tutti uguali.

Un mese l'anno Antonio e James seguono ovunque la signora bianca che in cambio di piccoli lavoretti regala sapone per lavarsi, anche se l'acqua non è esattamente la passione di James che la



evita in ogni modo possibile, vestiti puliti e scarpe. È sorprendente e a volte emozionante scoprire le abilità residue di questi due bambini mai cresciuti: sono in grado di imparare tante piccole semplici operazioni che possono aiutarli ad affrontare con maggiore dignità la loro difficile esistenza quotidiana, ma mai nessuno ha investito su di loro. Di certo ogni volta non mancano gli apprezzamenti per ciò che ricevono, sempre espressi con enfatica riconoscenza.

— Sì, sì! — ripete Antonio raggianti quando per premio ottiene fuaca e Coca-cola.

— Fungulu! — dice James davanti alla tazza di latte e alla fetta di pane della colazione, con un sorriso dalla dolcezza disarmante che gli illumina il viso. In realtà l'onomatopea della parola lascia immaginare qualcosa di molto diverso da un ringraziamento affettuoso, ma in alcuni momenti non è necessario andare fine in fondo. Inutile porsi domande e volere capire tutto. Ognuno comunica le proprie emozioni come sa fare.

Carla Tacchi

## La fotografia del Censis

# Mezzogiorno abbandonato a se stesso

*Cari lettori della Voce, un'altra indagine del Censis. L'istituto di ricerca socio-economica di Villa Stella ha messo sotto la lente di ingrandimento il nostro Mezzogiorno. E ce n'è abbastanza per rimanere di gesso.*

*Al Sud i redditi sono più bassi che in Grecia, dall'inizio della crisi si è perso il 60% dei posti di lavoro. La spesa pubblica per l'istruzione è superiore del 25% a quella del Centro-Nord, ma i livelli di apprendimento sono peggiori.*

*Massimo D'Azeglio, uno dei padri del Risorgimento, parlando dell'unificazione del nostro Paese ebbe a dire: fatta l'Italia arriva la prova più difficile, fare gli italiani. Ebbene, oggi, a oltre 150 anni dall'Unità d'Italia, gli italiani continuano a dividersi nel migliore dei casi in due categorie: settentrionali e meridionali. L'Italia e i suoi abitanti? Uno Strapaese a due velocità.*

**Fossato Nord-Sud.** Tra il 2007 e il 2012 nel Mezzogiorno il Pil si è ridotto del 10% in termini reali a fronte di una flessione del 5,7% registrata nel Centro-Nord. Nel 2007 il Pil italiano era pari a 1.680 miliardi di euro, cinque anni dopo si era ridotto a 1.567 miliardi. Nella crisi abbiamo perso quindi 113 miliardi di euro, molto più dell'intero Pil dell'Ungheria, un Paese di quasi 9 milioni d'abitanti. Di questi, 72 miliardi di euro si sono persi al Centro-Nord e 41 miliardi (pari al 36%) al Sud.

**Dualismo territoriale.** Fra i grandi sistemi dell'eurozona l'Italia è il Paese con le più rilevanti diseguaglianze territoriali. Se si confronta il reddito pro-capite delle tre regioni più ricche e più povere dei grandi Paesi dell'area dell'euro emerge che l'Italia ha il maggior numero di regioni con meno di 20mila euro pro-capite: sono 7 rispetto alle 6 della Spagna, le 4 della Francia e una sola della Germania. All'estremo opposto, la Germania ha 10 regioni con oltre 30mila euro pro-capite, la Francia la sola Ile-de-France, mentre l'Italia ne ha 5 e la Spagna nessuna. I livelli di reddito del Mezzogiorno sono inferiori a quelli della Grecia (17.957 euro il Sud, 18.454 euro la Grecia).

**Il mercato del lavoro.** Dei 505mila posti di lavoro persi in Italia dall'inizio della crisi, tra il 2008 e il 2012, il 60% ha riguardato il Mezzogiorno (più di 300mila). Il Sud paga la parte più cospicua di un costo già insopportabile per il Paese e si conferma come un territorio di emarginazione di alcune

categorie sociali, come i giovani e le donne. Un terzo dei giovani tra i 15 e i 29 anni non riesce a trovare un lavoro (in Italia il tasso di disoccupazione giovanile è al 25%). Se poi oltre a essere giovani si è donne, la disoccupazione sale al 40%.

**Pericolo deindustrializzazione.** Un sistema imprenditoriale già fragile e diradato, se messo a confronto con quello del Centro-Nord, è stato sottoposto negli ultimi anni a un processo di progressivo smantellamento (Ilva di Taranto e Fiat di Termini Imerese). Tra il 2007 e il 2011 gli occupati nell'industria meridionale si sono ridotti del 15,5% (con una perdita di oltre 147mila unità) a fronte di una flessione del 5,5% nel Centro-Nord. Oltre 7.600 imprese manifatturiere del Mezzogiorno (su un totale di 137mila aziende) sono uscite dal mercato tra il 2009 e il 2012.

**Conflitto sociale.** Il Mezzogiorno resta un territorio in cui le forme di sperequazione della ricchezza non diminuiscono. Calabria, Sicilia, Campania e Puglia registrano indici di diseguaglianza più elevati della media nazionale. Il 26% delle famiglie residenti nel Mezzogiorno è materialmente povero a fronte di una media nazionale del 15,7%. E nel Sud sono a rischio di povertà 39 famiglie su 100 a fronte di una media nazionale del 24,6%.

**Fondi europei buttati.** I contributi assegnati per i programmi dell'Obiettivo Convergenza destinati alle regioni meridionali ammontano a 43,6 miliardi di euro per il

periodo 2007-2013. A meno di un anno dalla chiusura del periodo di programmazione risultano: impegnato appena il 53% delle risorse disponibili e spesi 9,2 miliardi (il 21,2%). Al contrario di ciò che è accaduto in altri Paesi con un mercato dualistico territoriale, in Italia la convergenza tra Sud e Nord non si è mai realmente affermata.

**Scuola e formazione.** Uno dei principali fattori di debolezza del Sud è l'incapacità di formare un capitale umano qualificato. La spesa pubblica per l'istruzione e la formazione nel Mezzogiorno è molto più alta di quella destinata al resto del Paese: il 6,7% del Pil contro il 3,1% del Centro-Nord, ovvero 1.170 euro pro-capite nel Mezzogiorno rispetto ai 937 del resto d'Italia. Tutte le regioni meridionali si caratterizzano per una incidenza del «fenomeno Neet» superiore alla media nazionale: il 31,9% dei giovani di 15-29 anni non studiano e non lavorano, con una situazione da emergenza sociale in Campania (35,2%) e in Sicilia (35,7%).

**L'abbandono della sanità pubblica.** Il progressivo deterioramento dei servizi sanitari negli ultimi cinque anni è riferito dal giudizio dei cittadini: lo afferma il 7,5% al Nord-Ovest, l'8,7% al Nord-Est, il 25,6% al Centro e addirittura il 32,1% al Sud. Il 17,1% dei residenti meridionali si è spostato in un'altra regione per farsi curare.

Geivù



## Intervista al Senatore Marco Filippi

# Sì all'Authority dei Trasporti

Il confermato Sen. Marco FILIPPI, Capogruppo del Pd nella 8ª Commissione Lavori Pubblici del Senato, anche nella scorsa legislatura ci ha aiutato a capire le ricadute dell'azione di Governo sul nostro mondo di lavoratori dei trasporti.

**Dal Suo osservatorio di Commissione è certamente in grado di monitorare l'attività del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (finalmente svincolato da quello dello Sviluppo economico). Come valuta i primi passi del nuovo Ministro Maurizio Lupi?**

*Sicuramente è una persona competente e di indubbio valore politico. Anche se è presto per dare un giudizio compiuto, si nota già una maggiore competenza rispetto al passato, del nuovo Ministro e degli altri collaboratori governativi.*

*Ministro (Lupi), Viceministro (Vincenzo De Luca) e Sottosegretari (Erasmus D'Angelis e Rocco Girlanda) sono nuovi nel ruolo ministeriale. Sono in fase di rodaggio.*

**Dovranno, da un lato, gestire tematiche amministrative impegnative e contemporaneamente, curare il raccordo con il Parlamento. Dai primi riscontri, riescono a fare bene entrambe le cose?**

*Credo di sì perché Lupi e De Luca sono (anche) parlamentari di lungo corso e hanno nel dna una politica di relazione con il Parlamento. Se ne è avuto riscontro già nella prima audizione in Commissione.*

**A proposito, la ripartizione delle "deleghe" operative a Viceministro e Sottosegretari, more solito, tarda ad arrivare? È normale?**

*Sì, è fisiologico in una prima fase di assetto del Governo. Ma non ho dubbi che presto si procederà a dare una maggiore funzionalità all'attività ministeriale.*

**FERROVIE ITALIANE. Si riparla di Alta Velocità e di ripresa dei relativi cantieri.**



**Sono partiti i primi 2 lotti relativi alla Napoli-Bari. Il Ministro Lupi, dopo la fuoriuscita dalla procedura Ue di deficit eccessivo (e la esclusione di 70 miliardi dal Patto di stabilità) sembra deciso a introdurre la "golden rule" per superare i rigidi vincoli imposti dall' Europa. Ci riuscirà?**

*Ovviamente, speriamo di sì!*

**I treni ad A.V. riscuotono successo, sia sul versante di Ferrovie dello Stato italiane di Mauro Moretti che su quello di Nuovo Trasporto Viaggiatori di Luca di Montezemolo e Giuseppe Sciarrone.**

**Eppure la rivalità fra i due vettori sembra non finire mai.**

**L'Autorità Antitrust è recentemente intervenuta per valutare l'esistenza degli estremi di "abuso di posizione dominante" per l' accesso alla rete da parte del vecchio monopolista. Come andrà a finire? Ha ragione Moretti o Sciarrone?**

*Siamo di fronte ad una crisi di crescita del modello competitivo italiano.*

*Ma, l' A.V. rappresenta comunque un potente fattore di modernizzazione della rete infrastrutturale italiana. L'unica negli ultimi 30 anni.*

*Mettere in competizione i servizi all' interno della stessa rete e anche oltre (il treno è diventato competitivo con l' aereo) può creare qualche problema, ma non deve essere un fattore da demonizzare.*

**Se la nuova e agonizzante "Autorità dei Trasporti" fosse stata pienamente operativa, le cose sarebbero andate diversamente? Lei si muoverà per il ripristino pieno di tale Authority?**

*Non so se sarebbero andate diversamente. Sicuramente ci sarebbe stata una voce in più, magari con strumenti più incisivi. Sicuramente ci batteremo per il suo ripristino. Auspichiamo tre nominativi che per competenza e autorevolezza siano in grado di garantire la necessaria "terzietà".*



**PORTUALITA'.** Ritiene che sia più utile una legge completamente nuova rispetto a una batteria di emendamenti a quella vecchia? Come si raggiungono meglio gli obiettivi strategici della "autonomia finanziaria" (portandola al 3% del gettito Iva generato dai porti) e lo snellimento del governo dei porti con accorpamenti in pochi "range"?

*Nelle ultime tre legislature si è consumato un intenso lavoro in Parlamento rispetto alla riforma della Legge 84/94. Esiste un articolato normativo che è caduto un attimo prima del traguardo. Perciò non chiediamo di impegnare oltre il Parlamento.*

*Chiediamo che sia il Governo a riassumere i principi basilari della riforma e cioè: autonomia finanziaria vera, con risorse certe (saremmo per il 3% ma andrebbe bene anche l' 1%) e regole certe.*

*Inoltre, occorrerebbe prendere dal pacchetto normativo tutte le norme sul piano regolatore portuale e sul dragaggio portuale, con operatività immediata.*

*Vogliamo "decisori" efficaci. Pertanto, più poteri ai Presidenti delle Autorità portuali. Non credo, invece, che sarebbe utile scendere dalle attuali 23 ad un numero minore.*

**TRASPORTO AEREO.** Il momento che attraversa l'Alitalia continua ad essere difficile. Ora si parla di 2.400 contratti di solidarietà per i lavoratori al fine di evitare licenziamenti. Intanto continua il valzer degli amministratori delegati. Ad Andrea Ragnetti è subentrato Gabriele Del Torchio. Come valuta i primi passi del nuovo amministratore? La possibile fusione con Air France (o con altro vettore straniero) potrà stabilizzare la situazione della ex compagnia di bandiera?

*La prospettiva è quella della confluenza della ex Compagnia di bandiera in uno dei consorzi internazionali. Non può che essere quella in Air France.*

*Non dobbiamo dimenticare che ci portiamo dietro la croce di un modello sbagliato in cui abbiamo creduto possibile rimettere Alitalia "in bonis" mediante il ricorso alla scissione fra "bad Company" e "good Company".*

**AUTOTRASPORTO.** La materia è delicatissima. Sulla stampa si parla di possibile revisione degli aiuti all'autotrasporto. Gli incentivi dovrebbero essere mirati all'innovazione, all'intermodalità (anche per decongestionare le strade), al risparmio energetico. Lei è favorevole o contrario?

*Sì, sono d' accordo per una revisione complessiva, anche perché negli ultimi anni si era intrapresa una direzione di marcia di sostegno pubblico abbastanza strano rispetto ad una attività privata come quella dell' autotrasporto.*

*È necessario il rinnovo del parco mezzi e la crescita di dimensione delle imprese di autotrasporto a livello industriale. Non dobbiamo dimenticare che alla "frammentazione" ha corrisposto una "de-regolamentazione" del settore che ha portato "precarietà" a questi lavoratori.*

A cura di Chiara Campanella

# 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 COMPRESE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

- Salvaguardia piani di investimento INA
- Maggiorazioni capitale Invalidità Permanente:  
50%=100% - 100%=200%
- Maggiorazioni capitale Morte:  
1,5 volte il capitale se coniugato/a o convivente (more uxorio),  
2 volte se ha figli/o minori o permanentemente inabili al lavoro.



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

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



## NUOVA

**Polizza Incendio  
e Furto Abitazione:**  
protegge il tuo patrimonio  
dai piccoli e grandi incidenti della vita.

**RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • [info@inat.it](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 INIDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA AL SERVIZIO PER MALATTIA O INFORTUNIO
- POLIZZA CONVENZIONE PENSIONATI
- POLIZZE VITA E PREVIDENZIALI

Per quanto riguarda le "Condizioni particolari delle polizze" e le "Modi di applicazione", si rimanda alle condizioni di assicurazione che regolano ogni singola polizza.