

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 7

Luglio 2013

LXIII anno dalla fondazione

Poste Italiane spa - spediz. in a.p. DL.353/03 (conv.L.46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16/05/1987. Una Copia € 0,51



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Frank Andiver



La Fit-Cisl è un'APP!

Scaricala gratis sul tuo **iPhone** o **iPad** e avrai accesso diretto al nostro sito, al canale YouTube, alla pagina Facebook e al profilo Twitter.

Tieniti sempre aggiornato sulle ultime notizie, le iniziative, le dichiarazioni della Federazione dei Trasporti.

Entra direttamente dentro i dipartimenti: Logistica-Portualità-Ambiente, Mobilità Tpl e Ferroviaria, Trasporto aereo, Trasporto marittimo, Viabilità. Scopri i contratti, gli accordi, i documenti del tuo settore lavorativo.

Stay tuned con la Fit-Cisl!



Scaricala direttamente dall'App Store!

Presto disponibile anche per Android!



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

N. 7 - Luglio 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 Pellecchia,**

Impaginazione: **Fabio Grassini**

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

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

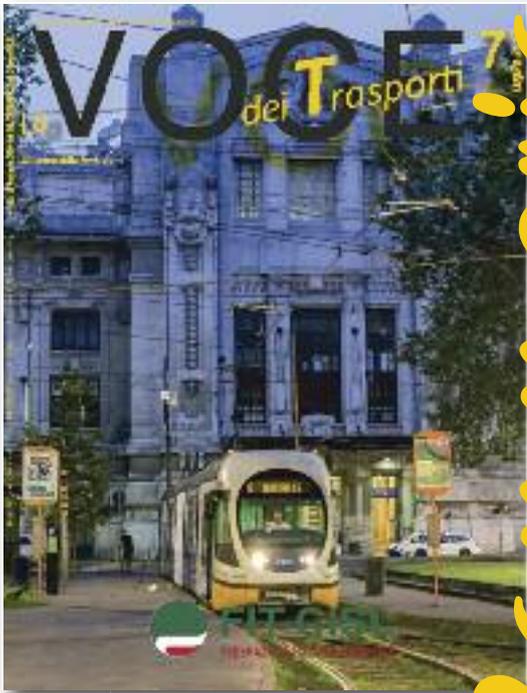
Via di Pietralata, 157 - 00158 Roma. Tel. 06-4182113

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

Chiuso in redazione il 22/07/2013

Finito di stampare nel mese di luglio 2013

Tiratura: 28.000 copie



Sommario

Editoriale

2 Un interminabile "gioco dell'oca"

Sindacato & strategie

6 La Fit, la Commissione di Garanzia e l'evoluzione degli scioperi in Italia

10 Più reti, più interconnesse

14 Estratto della relazione unitaria di Fit, Flaei e Fistel

Vertenze & attualità

16 Il confronto con il Gruppo FS è in fase di stallo: a quando la ripresa?

18 NTV: è ora di bilanci

20 Ristorazione ferroviaria: siamo alla frutta

21 La lotta per l'applicazione del Ccnl nel settore appalti ferroviari

22 La Fit Cisl e le conseguenze del riordino normativo di Ansf

23 Rete Ferroviaria Italiana tra vecchie e nuove problematiche

24 A Ferservizi si sperimenta per navigare più tranquilli

27 Tnt: la vertenza più difficile

29 La strategicità dell'accordo con Busitalia

32 Quanti casi sea Handling ci sono in Italia

34 Groundcare, un'azienda vittima del sistema aeroportuale

35 Un tavolo permanente per il Ccnl Servizi ambientali

36 L'Anas e l'indebolimento della sicurezza stradale

37 Il pericoloso stallo politico della portualità italiana

Fit International

38 Entra nel vivo la discussione sul IV pacchetto ferroviario

39 Relazione sul workshop dell'Etf Transunion Youth Training Session

Sindacato & Territorio

40 In breve ... dalle Regioni

Generi & Generazioni

43 Francesca Di Felice rieletta Responsabile del Coordinamento nazionale donne Fit

44 Occupazione giovanile: i progetti decollati e quelli in fase di rullaggio

Parole & Numeri

46 Gli internauti italiani e il digital divide

Opinioni & Colloqui

47 Intervista all'On. Silvia Velo

Un interminabile “gioco dell’oca”



L’ultimo atto formale della lunghissima fase congressuale, che ci ha visto impegnati per oltre sei mesi, si è tenuto a Chianciano Terme il 26 e 27 giugno 2013 con l’elezione della responsabile del Coordinamento nazionale delle Donne e con l’elezione del Comitato Esecutivo della Fit Cisl.

E’ stata rieletta Francesca Di Felice; a lei vanno le congratulazioni per questa riconferma che è frutto dell’impegno e della dedizione dimostrata sul campo nel periodo precedente.

Questa fiducia in lei da parte dell’Organizzazione è strameritata e, sono convinto, ben riposta.

La Fit ha eletto il suo nuovo Comitato Esecutivo, con un numero di componenti inferiore rispetto al precedente e lo ha fatto in piena armonia e condivisione. Aspetti non certo trascurabili di questi tempi, di seguito l’elenco delle persone che ne fanno parte.

La cosa più interessante, anche inedita, di questo Consiglio Generale è rappresentata dal fatto che è rimasto “aperto”. Aperto nel senso che ha visto in pratica prolungare i lavori fino al 10 luglio 2013 al fine di affrontare questioni di grande rilievo, quali:

- la disamina e l’approfondimento sulla evoluzione del comportamento e delle delibere da parte della Commissione di Garanzia per l’applicazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali;
- il processo di aggregazione con le altre due federazioni che insieme a noi stanno costituendo la futura “Cisl Reti – Comunicazione, Energia, Trasporti”.

E’ stata una modalità nuova ma di grande interesse, quella della sessione seminariale che è proseguita a Roma il 9 luglio 2013 circa il primo argomento. Ne troverete un resoconto di seguito nel giornale ma l’esigenza della sintesi non rende merito all’evento.

Abbiamo sviluppato, infatti, un’analisi del recente comportamento della commissione ma, soprattutto, abbiamo sviluppato un discorso politico di spessore, dopo la presentazione dei casi preparati dal nostro Centro Studi e illustrati molto bene da Silvia Ferro, sugli sviluppi cui dovremmo pensare. Da una cosa bisogna sicuramente partire, cioè dall’effettiva misurazione della rappresentanza e rappresentatività di chi proclama sciopero. E’ un argomento molto impegnativo e molto delicato per i riflessi di

carattere costituzionale che presenta, per questo motivo lo riprenderemo con più calma nel futuro, ma il dibattito ha condiviso un punto: le cose non possono restare come sono, pena l'inutilità dell'azione di sciopero già messa a dura prova finora.

E' un aspetto che non va sottovalutato e che abbiamo già trattato nell'editoriale del numero precedente. Ribadiamo che è un aspetto che merita tutte le cautele e le attenzioni che servono per mantenere integro il diritto a dichiarare sciopero da parte di chiunque, ma che occorre riconoscere in qualche modo la differenza tra chi rappresenta mille volte di più rispetto a chi rappresenta mille volte di meno.

Il 10 luglio, il giorno dopo, il Consiglio Generale ha partecipato al primo grande atto concreto della futura federazione delle reti. All'Auditorium di via Rieti abbiamo presieduto un convegno superlativo con la presenza di tutti i vertici delle principali aziende delle reti, con il vertice della Cassa Depositi e Prestiti e con il Ministro Lupi.

Non lo commentiamo più di tanto, lasciando il compito all'articolo che se ne occupa più avanti, ci limitiamo solo a sottolineare lo spessore politico di questo evento che è stato gigantesco.

Il livello degli intervenuti e la qualità degli interventi rispetto al tema posto hanno contribuito a dimostrare che l'intuizione di costruire un soggetto sindacale più ampio in un settore strategico quale questo è una sfida impegnativa ma sicuramente foriera di grandi risultati.

La prossima tappa ha già una data: 24 settembre 2013, quando riuniremo tutti i delegati delle tre federazioni per una grande giornata di approfondimento e dibattito e dove verrà presentato ufficialmente il nuovo logo. Un logo che inizialmente si accompagnerà a quelli storici, almeno fino a quando si arriverà alla costituzione della nuova federazione.

Non cancelleremo le storie e le tradizioni. Metteremo a fattor comune le esperienze di tutti per essere più attrezzati. La prima sede unica che stiamo aprendo in via Salaria farà da incubatoio a questo processo.

E' un grande processo di cambiamento, una metamorfosi che segue quella che ci ha già fatto evolvere da settori a categoria unica.

Uno smarrimento generalizzato

Un processo che, evidentemente, non si è mai fermato e che testimonia la capacità di cambiamento che invece il Paese ha generalmente smarrito. Sicuramente nella sua classe politica e, cominciamo a dirlo, anche in altre classi. Quella dell'informazione

Il Comitato Esecutivo Nazionale Fit Cisl

Nominativi	Nominativi
ABIMELECH GIOVANNI	LEONE BENIAMINO
ANTONELLO GAETANO	LUCIANO GIOVANNI
ASCANI ROBERTO	MALVISI MASSIMO LUCA
BENIGNO AMEDEO	MARCHINI CARLA
BIGONI ROSALIA	MARINIG OSVALDO
BONFIGLI ALESSANDRO	MAROZZI MAURIZIO
BONI STEFANO	MARRA HEROS FRANCESCO
CAPOZUCCA CLAUDIO	MASUCCI MARINO
CASTELLANO MICHELE	MILONE UGO
CENCI ALESSANDRO	NERI ARNALDO
COSTA CARLO SALVATORE	OLIVIERI GIOVANNI
CURCIO ANGELO	PANICCIA PASQUALE
CURCIO VINCENZO	PELLECCHIA SALVATORE
DI FELICE FRANCESCA	PERSI FRANCESCO
DI NACCIO ALESSANDRO	PIRAS ANTONIO
DIAMANTE MAURIZIO	PROGLIO MASSIMO
ESPOSITO GIUSEPPE	RICCIO GAETANO
FERRANTE FRANCESCO	ROSALBA ALFREDO
FIorenza ANNIBALE	RUSCITO ROSANNA
FUOCO ROSARIO	SARDO GIUSEPPE
FURFARO CLAUDIO	SEVERINO MARIA ROSARIA
GHIGLIONE GIORGIO	SORRENTINO FRANCESCO
GIORDANO DIONISIO	TORZETTI ETTORE
GIORGI GIANLUCA	TUTONE FRANCESCO
GIORLANDO GIOVANNI	VASCO PIETRO
IMPERIO MICHELE	ZOCCHEDDU VALERIO
LANGELLA ALFONSO	

sta cominciando a dimostrarsi veramente inadeguata e, spesso, lei stessa fuorviante.

Se per giorni e giorni non si sente parlare d'altro se non di Kazakistan e di oranghi forse non è colpa solo dei "politici". Si può sapere a che Santo si deve votare un cittadino? Almeno per cercare di sapere quali sono, al di là delle chiacchiere a ripetizione, le cose vere che stanno succedendo per la propria possibilità di vivere in Italia. Per capire se comprare una casa è una specie di suicidio da tassa letale, se è meglio che il figlio scappi verso l'estero o se ha una minima possibilità di futuro, ecc. ecc. ?

Ma è proprio necessario ripetere all'infinito di porci che, appunto fanno i porcellum che ogni tanto ne sparano una o di esuli che sono kazaki ma che hanno cariche nel centro africa. Per giorni e giorni??? E basta! Poi deve arrivare sempre il vecchio saggio che deve dare la bastonata e tutti, finalmente, "abbassano i toni". Ma che ci vuole la zingara per capire che se cade questo governo

siamo del gatto? Come se la lezione del mese di agosto di due anni fa non avesse fatto capire niente a nessuno. Irresponsabili! Tutti: Tae Civati, altro rampante che però non fa il sindaco, si permette di dire che "Napolitano ci ha commissariati". E meno male!

Stampa, magistratura, politica...ci fosse qualcuno che la smettesse e che cominciasse a capire che siamo sugli scogli, ma dalla parte del mare. Irresponsabili.

Nel frattempo una delle ultime perle è quella della Corte Costituzionale che, come se fosse sulla luna, sentenza che il decreto del governo Monti sulla riduzione (neanche soppressione) delle provincie non è costituzionale perché si è usato lo strumento del decreto e non della legge. Non si ravvisa il carattere di "urgenza". Ma

come? Siamo in fallimento tecnico e non si ravvisa il carattere d'urgenza?! Quando il governo di allora emanò questo provvedimento eravamo alle prese con la borsa che bruciava e lo spread che era partito a razzo e non c'era l'urgenza?!

Come può salvarsi l'Italia con queste cose? Non c'è governo che tenga, qualsiasi cosa si provi a cambiare siamo sempre al gioco dell'oca. Inchiodati al ritorno alla casella di partenza. Perché la stampa non fa settimane di articoli su queste cose? Questo è uno scandalo. Come tutte le riforme che si provano a fare per ridurre sprechi e disconomie, tipo quelli nei servizi pubblici locali. L'ultimo splendido esempio è quello della Regione Veneto che ha presentato ricorso contro la riforma del trasporto locale fatta da Monti. Non piace il Fondo nazionale. Vincerà sicuramente e così si tornerà

alla babele di prima, dove le risorse non si sa dove vanno. Poi quando taglieranno ancora i servizi diranno che la colpa è dello Stato che gli ha ridotto i trasferimenti. No, la colpa è degli enti locali che vogliono continuare a banchettare. Sull'acqua, sulla sanità, sui rifiuti, sui trasporti. Su tutto devono piazzarsi e piazzare. Questo paese non si salva senza un robusto ritorno ad un forte controllo centrale. Non siamo maturi per le responsabilità decentrate. E' evidente. Troppo pochi i casi di virtuosità rispetto ai mille scandali che, quotidianamente, scoppiano nelle regioni.

Non ce lo possiamo permettere. Dobbiamo fare cambiamenti per risparmiare. Se su 800 miliardi di spesa pubblica annuale non se ne trovano 4 per bloccare l'Imu significa che tutto deve cambiare per non cambiare nulla. Continuare così è un



suicidio collettivo, ma la cosa drammatica è che in pochi se ne rendono conto e ci si butta essenzialmente su due cose: qualunquismo e astensionismo alle votazioni.

La teoria dei falsi bersagli

Così facendo continua la spirale. E qual è la notizia ogni giorno? Quello che fa il signor Renzi o l'ennesimo aggiornamento sull'ennesima udienza dell'ennesimo processo a Berlusconi.

Cominciano a sembrare falsi bersagli come quelli che buttano fuori i sommergibili per non essere colpiti dalle bombe di profondità. La gente dovrebbe essere bombardata di altre notizie e di come si deve cambiare strutturalmente l'architettura di questo baraccone che è diventato lo Stato italiano nel suo complesso.

Un unico obiettivo: ridurre la spesa riducendo non i servizi ma le cose inutili, che sono ancora troppe.

Ridurre l'inefficienza e procedere all'eliminazione graduale ma costante di quella miriade di enti d'ambito, di società inutili, di parassitismo smisurato che si è annidato ovunque per ridare velocità di esecuzione alle cose concrete, per poter provare a far ripartire la produzione.

Perché non si da mai un nome a queste cose e ci bombardano di stupidaggini? Nessuno parla del fatto che il Titolo V è da modificare perché è il vero motore di sprechi, inefficienze e ruberie. Non fa notizia. Già. Non fa notizia ma ci sta mangiando vivi.

Il cambiamento delle società, la storia purtroppo ce lo insegna, avviene quasi sempre tramite rivoluzioni cruento. Certo, al momento non si ravvisano ancora, e per fortuna, situazioni di allarme fino a quel punto, ma gli scricchiolii sono chiaramente percettibili.

La tenuta sociale del paese va pre-

servata e va fatto privilegiando comportamenti responsabili da parte di tutti i livelli istituzionali e di tutti i poteri dello Stato stesso. Non ci sembra che sia così e la cosa ci allarma. Bisogna saper cambiare e bisogna farlo velocemente. La Cisl lo ha fatto e lo sta facendo. La Fit lo ha fatto e non solo cambiando organizzazione territoriale e riducendo il numero dei componenti degli organismi. Lo stiamo facendo oramai da tempo, superando finalmente una fase di stasi da galleggiamento mefitico che è durata anni. Ora stiamo mettendo anche il turbo puntando alla federazione delle reti che vogliamo costruire e contribuire a guidare.

Chi in Italia ha fatto un processo di cambiamento così impegnativo come quello della Cisl?

Nessuno. Chiacchiere e distintivo diceva quello. Vendiamo gli immobili dello Stato...quando? Attacciamo l'evasione fiscale...dove? Aboliamo le Province...chi?

L'ultima, che ci piace molto, è del ministro Lupi circa un intervento di manutenzione straordinaria sulle strade italiane. Magari. Ce ne sarebbe veramente bisogno, ma... quando?

Un rete viaria letteralmente disastrosa

Forse non ci rende conto di quanto sia disastrosa la rete viaria italiana. Ci siamo abituati, chissà. Recentemente ho fatto più di 2000 chilometri su uno scooter in paesi dell'est e ho viaggiato sulle strade evitando le autostrade. In quattro paesi diversi, Croazia, Ungheria, Slovenia e Austria. Strade tenute benissimo. E' bastato tornare in Italia per dover tornare di corsa in autostrada per non rischiare la salute del rachide se non peggio.

Chissà se anche in quei paesi, dove l'autostrada la paghi tramite la "vignetta", c'è chi si arricchisce tramite la tosatura scientifica della tariffa che aumenta automaticamente ogni fine anno, o semplicemente gli introiti delle "vignette" servono allo Stato per mantenere tutte le strade, tutte. Già ma quelli non sono in Italia, dove tutto dev'essere arricchimento privato e indebitamento pubblico. Anche i treni pendolari sono belli e puliti, non hanno l'alta velocità però...fosse che fosse?



La Fit, la Commissione di Garanzia e l'evoluzione degli scioperi in Italia

La Federazione ha organizzato un seminario rivolto al Consiglio generale per studiare il cambiamento della protesta nel settore dei trasporti e le iniziative dell'Authority

Come stanno cambiando gli scioperi in Italia? E come sta agendo la Commissione di Garanzia? Per rispondere a queste e altre domande, il Consiglio generale della Fit-Cisl si è riunito il 9 luglio a Roma, presso l'Auditorium di via Rieti, in una seduta seminariale sul tema "Rappresentanza e sciopero tra delibere interpretative e possibili scenari", organizzata dal Centro Studi nazionale della Federazione. L'evento, per la sua importanza, è stato considerato parte integrante della precedente riunione tenutasi il 26 e 27 giugno a Chianciano, tanto che gli incarichi, come la presidenza, erano esattamente gli stessi.

All'incontro c'erano tra gli altri il Segretario generale Giovanni Luciano e la Segretaria nazionale della Cisl Annamaria Furlan con due esponenti del Dipartimento Terziario e Servizi della Confederazione, Walter Meazzi e Luisella Peluccaccia.

La dottoressa Silvia Ferro ha presentato un'articolata relazione su un anno di studi da lei condotti circa gli scioperi nei trasporti e nei servizi ambientali fatti in Italia nel 2012 e sulle iniziative prese dalla Commissione di Garanzia. Ne è emerso un quadro molto complesso e delicato, che vede da un lato l'aumento delle proteste, indubbiamente dovuto al perdurare della recessione economica e alle sue conseguenze, dall'altro ripetuti interventi della Commissione, che ha introdotto nuove regole senza tenere pienamente conto di quanto detto dai Sindacati.

La dottoressa Ferro è partita dalla relazione che la Commissione di Garanzia ha presentato lo scorso 2 luglio sull'attività svolta nel 2012: "Emerge che sono stati proclamati 2.148 scioperi regionali – ha spiegato la ricercatrice – di cui 775 al nord (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Liguria, Emilia Romagna e Toscana), 373 al centro (Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise), 623 al sud (Campania, Puglia, Basilicata e Calabria) e 377 in Sicilia e Sardegna, con un aumento complessivo del 4,53% rispetto al 2011".

Le ragioni delle proteste sono principalmente quattro: il 37,23% era per mancata corresponsione degli emolumenti, il 29,55% per motivi politici, il 20,21 per le ristrutturazioni aziendali e il 16,92%

per i contratti.

L'igiene ambientale è stata il settore che ha visto il maggior numero di proteste improvvise, con la Sicilia a superare ogni record (il 24% sul totale 2012), seguita a distanza dalla Campania che non arriva al 10%. L'altro settore critico è quello del trasporto pubblico locale, con la Calabria a guidare la classifica (14% sul totale degli scioperi non programmati) seguita a breve distanza dalla Campania e dal Lazio. "Ma il fenomeno è in aumento in tutte le regioni", puntualizza Ferro.

Anche la Commissione di garanzia è stata molto attiva: l'anno scorso ha rilevato 630 violazioni di cui 342 sulla rarefazione oggettiva, 75 sul preavviso, 61 sulle procedure di raffreddamento e conciliazione, 46 sulla franchigia e così via.

La dottoressa Ferro è poi passata dai dati generali all'analisi di casi specifici che si sono succeduti negli anni nei settori taxi, elicotteristi, trasporto aereo, trasporto merci, trasporto marittimo e tpl. "I tassisti hanno protestato contro il Dl 24 gennaio 2012 noto come Decreto liberalizzazioni – ha spiegato la ricercatrice – Lo sciopero era stato proclamato nel rispetto della normativa da diciannove sigle, tra cui Filt, Fit e Uilt, per il 23 gennaio, ma si sono verificate astensioni impreviste e collettive dal 12 al 20 dello stesso mese. La



Commissione ha erogato una sanzione di 15 mila euro a ciascuna sigla, adducendo come motivazione la colpa in vigilando o dovere di influenza sindacale, che impone, una volta proclamata l'agitazione, di porre regole chiare e di renderle note a tutte le articolazioni periferiche del sindacato stesso. La base normativa di questa decisione è la regolamentazione provvisoria adottata con deliberazione 02/11 del 24 gennaio 2002". La dottoressa Ferro ha precisato che il provvedimento è stato impugnato ed è ancora pendente presso il Tribunale di Roma.

Il caso preso in analisi subito dopo è quello degli elicotteristi e tocca il particolare tema dello sciopero virtuale. Questa forma di protesta consiste nel non astenersi dal lavoro, ma nel rinunciare a una certa percentuale dello stipendio che, assieme a un'altra determinata quota a carico dell'azienda e detta penalty point, viene destinato per opere prestabilite. Le percentuali possono crescere nelle successive proteste. Ad esempio gli elicotteristi nella prima azione di sciopero virtuale ricevono il 50% dello stipendio netto in meno, mentre l'azienda versa per finalità benefiche o di interesse sociale l'intera retribuzione netta.

Nel 2008 Anpac, Up e Uilt Piloti disdettano l'accordo di regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero stipulato nel 2002: "Il punto contestato è lo sciopero virtuale a causa del non puntuale adempimento degli obblighi stabiliti a carico delle aziende, ovvero del mancato pagamento del penalty point – ha spiegato la ricercatrice – La Commissione ha chiesto alle parti di trovare un accordo ponte per normare lo sciopero in attesa del rinnovo del ccnl, ma le parti non sono riuscite a mettersi d'accordo. L'Authority ha quindi preso l'iniziativa e varato unilateralmente una regolamentazione provvisoria il 12 novembre 2012 in particolare normando lo sciopero virtuale".

Sempre di sciopero virtuale si parla nel Trasporto aereo. Anche questa volta la Commissione fa la prima mossa: "Ha inviato alle parti sociali un'ipotesi di lavoro per modificare la regolamentazione provvisoria da lei stessa emanata nel 2001 – ha affermato la dottoressa Ferro – La motivazione era che la conflittualità era aumentata del 29%. In questa bozza sono aggiunti servizi all'interno della regolamentazione e sono allungati i tempi di preavviso minimo e massimo, revoca tempestiva, rarefazione oggettiva, raffreddamento e conciliazione. Inoltre è regolato più dettagliatamente lo sciopero virtuale".

Nemmeno il settore dell'autotrasporto merci logistica è esente da novità: "Esemplare è il 'caso Parodi', che deriva il suo nome da quello dell'azienda coinvolta e che è avvenuto nel 2013 – ha detto la ricercatrice – La Parodi, tra gli altri, svolge servizi di trasporto di medicinali e forniture per ospedali e case di cura. I lavoratori rischiavano concretamente di perdere il posto a causa di una vicenda molto complessa di cambio di appalto, per cui il

14 gennaio è proclamato lo sciopero nazionale per il 19 dello stesso mese. Le Segreterie regionali della Liguria prorogano lo sciopero 'dal 20 a data da definirsi'. La Commissione reagisce dando un'indicazione immediata per preavviso, durata e prestazioni indispensabili. La Segreteria ligure della UilTrasporti revoca lo sciopero, ma non sfugge comunque alla sanzione dell'Authority, che infligge, nonostante tutte le prestazioni indispensabili siano state portate a compimento, 2.500 euro di multa a ciascuna Segreteria nazionale per mancato rispetto dell'obbligo del preavviso e 3 mila a ciascuna di quelle regionali per mancato preavviso, mancata predeterminazione della durata e durata eccessiva, fatta eccezione appunto per la Uilt ligure che ne deve pagare 2.500".



La dottoressa Ferro ha posto l'accento in particolare sulle motivazioni della Commissione, che fa ricadere anche l'autotrasporto merci logistica pienamente sotto la legge 146 del 1990. Esso infatti, dice l'Authority "costituisce un servizio pubblico essenziale se e nella misura in cui sia diretto a garantire l'approvvigionamento di energie, prodotti energetici, risorse naturali e beni di prima necessità, come si evince dalla lettura dell'art. 1 comma 2 lettera a della legge 146 del 1990 e s.m.i. Nella nozione di beni di prima necessità vanno ricompresi all'evidenza tutti quei beni che sono indispensabili per la persona umana, per i quali sussiste un interesse pubblico all'approvvigionamento, dettato dall'esigenza di salvaguardare i diritti fondamentali dei cittadini".

Analogo è il caso del rimorchio portuale – e qui si ricade nel trasporto marittimo. Nel 2003 sono stati proclamati due scioperi riguardanti "esclusivamente le operazioni commerciali" senza rispettare il preavviso. La Commissione ha risposto sospendendo i permessi sindacali per un ammontare complessivo di 2.582 euro

a carico di una Rsa. “Il Tribunale di Roma prima e la Corte di appello poi raccolgono il ricorso del sindacato annullando la delibera dell’Authority – ha raccontato la ricercatrice – Ma la Cassazione ha accolto il ricorso confermando nella sostanza la decisione presa dalla Commissione. In base alle sentenze 8 agosto 2011 numero 17.082 e 17.083, la Corte di Cassazione statuisce l’applicabilità della legge 146 del 1990 anche al servizio di rimorchio nautico in quanto funzionale ‘alla sicurezza dell’approdo’. Il servizio svolto in occasione dell’arrivo o della partenza dal porto di una nave è finalizzato non solo ad assicurare il tran-

lo sciopero di protesta contro un atto politico può prescindere dal preventivo formale esperimento delle procedure di raffreddamento e conciliazione.

Altri interventi rilevanti sono quello del 7 dicembre 2010, quando ha invitato le parti a raggiungere un accordo che riduca i tempi di ripresa del servizio, e quello del 17 giugno 2013, quando, preso atto delle molteplici azioni di scioperi locali e/o nazionali svoltisi nel bacino del Comune di Roma, ha invitato le parti ad avviare o proseguire le trattative per la conclusione di un accordo aziendale (Atac) sulle prestazioni indispensabili e sulle altre misure da adottare in caso di sciopero. “Questi segnali possono far pensare che stia per arrivare una nuova regolamentazione provvisoria anche sul tpl”, ha concluso la dottoressa Ferro.



sito, la manovra e la sosta in condizioni di sicurezza e, quindi, la sicurezza della navigazione nei porti e nelle strutture adiacenti, ma anche a garantire la sicurezza delle infrastrutture portuali, delle persone e dell’ambiente. Anche in questo caso la Commissione ha chiesto alle parti di trovare un accordo. Lo stesso, sottoscritto dalle parti il 22 febbraio 2012 è stato successivamente dichiarato inidoneo dalla Commissione di Garanzia perché carente della disciplina delle prestazioni indispensabili così quest’ultima, il 20 maggio 2013, ha deliberato una provvisoria regolamentazione.

L’ultimo caso si sta verificando in questi giorni e riguarda il trasporto pubblico locale, su cui la commissione ha posto la lente d’ingrandimento. In particolare sulle procedure di raffreddamento ha sottolineato che l’esperimento delle procedure è “obbligatorio per entrambe le parti”; ai fini di tale obbligo, non assume alcun rilievo il grado di rappresentatività dell’organizzazione sindacale richiedente. “L’attivazione della procedura [...] la partecipazione alla stessa e la sottoscrizione dei relativi verbali non producono alcun effetto ai fini della titolarità negoziale delle organizzazioni sindacali partecipanti alle procedure stesse”.

Sullo sciopero politico l’Authority ha rammentato che, sulla base del consolidato orientamento della Commissione, in assenza o in caso di non chiara individuazione di una controparte datoriale,

Lo studio ha suscitato un ricco dibattito, con domande e testimonianze, le cui conclusioni sono state tratte dal Segretario generale Luciano e dalla Segretaria nazionale Cisl Furlan. “Vi ringrazio per aver dimostrato vivo interesse e passione verso una materia così complessa e delicata – ha esordito Luciano – Sta succedendo qualcosa: le decisioni della Commissione vanno prese in considerazione molto seriamente. Ad esempio lo sciopero virtuale, davanti al quale molti di noi possono storcere il naso, a me andrebbe anche bene ma a condizione che possiamo decidere noi come investire i soldi, ad esempio comprando pagine di giornali per spiegare le motivazioni della protesta. Ma la Commissione non ci ha dato voce in capitolo”.

Il Segretario è poi passato ad analizzare i temi più generali: “Quello che più mi colpisce – ha detto Luciano – è che sono tutte provvisorie regolamentazioni che poi di provvisorio hanno poco e noi siamo corresponsabili nella misura in cui non siamo capaci di avere il coraggio di contrattare delle regole con l’Authority, anche se si tratta di un tema molto spinoso, perché una volta trovato un accordo bisogna poi sostenerlo.

E credo che sia evidente come la risposta sempre sbagliata all’aumento degli scioperi nei trasporti e nell’igiene ambientale, ma anche in altri settori, in questo Paese sia l’inasprimento della legge. Insisto su questo punto: non è così che si risolve il problema, come dimostrano i dati stessi della Commissione, che documentano un incremento delle proteste, anche quelle improvvise. Occorre fare in modo che si sanziona anche chi lo sciopero lo causa, non solo chi lo fa. Occorre cercare di capire, di smontare: lo dico da tecnico. E bisogna anche porre un freno al meccanismo perverso dell’occupazione della casella, ovvero la rarefazione. Allungare i tempi, come la Commissione propone ad esempio nel trasporto aereo, è di nuovo reprimere e quindi è inutile”.

Luciano ha poi sottolineato nuovamente un aspetto fondamentale: “Voglio precisare che l'obiettivo di questo incontro non era sparare sulla Commissione di Garanzia. Abbiamo, come dire, una visione diversa. Insisto: da anni osservo che l'Authority tramite le sue delibere, che poi sono obbligatorie, in pratica legifera e questo non dovrebbe succedere, essendo un ente terzo, ma è così. Ne prendiamo atto e agiamo di conseguenza. Lo scopo di questo seminario era informare e capire il grado di consapevolezza nella Fit e i risultati mi hanno molto confortato”.

“Da noi deve cominciare a partire un lavoro teso a preparare una revisione – ha proseguito il Segretario generale – ma non nel senso che vogliamo una legge che ci consenta di scioperare di più. Il punto è che la repressione, lo ripeto, non funziona.

Per cambiare le regole possiamo appoggiarci all'accordo sulla rappresentanza e la rappresentatività, ma soprattutto abbiamo bisogno di lavorare insieme alla Cisl, alle altre categorie, alla Cgil e alla Uil e occorrerà affidarsi a costituzionalisti per rispettare il diritto di sciopero di tutti, incluse le sigle sindacali minori, ma tenendo conto del numero di iscritti di ciascuna. Va fatta quindi una discussione, ovviamente, molto complicata, molto delicata che elabori una proposta la quale poi deve passare per il potere legislativo, cioè il Parlamento. Ma l'iniziativa deve partire da noi se non vogliamo subire decisioni altrui”.

Nel suo intervento conclusivo, la Segretaria nazionale della Cisl Furlan ha ringraziato la Fit e la dottoressa Ferro per il prezioso lavoro svolto “perché noi diamo per scontato alle volte che questi aspetti normativi siano pane quotidiano e quindi che ci sia una grande conoscenza su questi temi”.

“Chiederò a Giovanni di aiutarmi e di sostenermi nel fare lo stesso lavoro in modo più complessivo nella Cisl – ha proseguito Furlan – di riflettere bene su cos'è cambiato dal '90 ad oggi e su come noi affrontiamo il bisogno di cambiamento anche legislativo che abbiamo.

Questo comporta uno scenario completamente diverso come diversi sono i motivi per cui spesso siamo chiamati ad utilizzare gli scioperi, anche se con grande parsimonia in stile di grande responsabilità come quello della Cisl. Cioè abbiamo un quadro anche economico, finanziario, normativo complessivo per cui il mettere le mani in una legge datata 1990 e da allora poco aggiornata è davvero necessario e non basta un accordo”.

E la Segretaria nazionale ha subito chiarito il perché: “L'accordo può servire se è un indirizzo comune che le parti sociali assumono per offrirlo al legislatore, non può essere sostitutivo della

legge. La grande difficoltà sta nel fatto che sono le stesse parti con cui tante volte abbiamo problemi non solo a fare il contratto, ma persino a dire loro che devono aprire il tavolo per farlo. Condivido molto quello che ha detto Giovanni e cioè cautela: non è una cosa semplice, abbiamo bisogno di studiare di più, anche di esperti che anche in termini di competenza costituzionale non facciano sì che il nostro cuore vada un po' oltre l'ostacolo e magari ci faccia fare qualche errore”.

La Furlan sottolinea poi due aspetti fondamentali che sono emersi nel dibattito: “Primo: l'opinione pubblica non sempre capisce le ragioni di chi protesta, quindi l'appello a lavorare anche perché l'opinione pubblica comprenda è fondamentale. La seconda questione è che sicuramente la Commissione ha emanato regolamenti in quantità esorbitante rispetto ai suoi compiti più propri e cioè vigilanza, controllo e conciliazione. Ma sottolineo che in questo Paese ogni volta che qualcuno ha soltanto accennato a mettere mano alla legge sullo sciopero è successo di tutto. Con fans, chiamiamoli così, accaniti in entrambi gli schieramenti: chi la modifica la vuole per renderla ancora più rigida e chi qual-



siasi cambiamento lo vede come lesione al diritto individuale dello sciopero. Quindi, se noi vogliamo fare un lavoro efficace dobbiamo sapere che camminiamo sulle uova”.

E occorre anche una visione di lungo respiro: “In questo momento con questo Parlamento non è semplicissimo fare questo lavoro – conclude Furlan – Però credo che iniziare a lavorare già oggi significa mettere anche noi nelle condizioni di poter sostenere con questo Parlamento o con un altro il bisogno di un cambiamento che non renda più facile comunque scioperare per tutti e su tutto in qualsiasi momento, ma che crei le condizioni di garantire i diritti dei cittadini e quelli dei lavoratori e non c'è dubbio che l'accordo con Confindustria ci può supportare”.

Più reti, più interconnesse

Fit, Flaei e Fistel hanno riunito in un convegno istituzioni, aziende e Cassa Depositi e Prestiti per avanzare proposte concrete per il superamento della crisi



Ancora un passo avanti verso l'unificazione di Fit, Flaei e Fistel nella nuova Federazione. Le tre sigle sindacali hanno organizzato insieme un convegno sul tema "La strategicità delle reti per lo sviluppo del Paese", che aveva lo scopo di formare i partecipanti sulle grandi infrastrutture dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni e che si è tenuto il 10 luglio a Roma, presso l'Auditorium di via Rieti.

Sono tantissime le personalità che hanno preso parte all'incontro, a cominciare dal Segretario generale della Cisl Raffaele Bonanni e dai Segretari generali di Fit Giovanni Luciano, di Flaei Carlo De Masi e di Fistel Vito Antonio Vitale, ma anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, l'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti, il Direttore della Divisione infrastrutture e Reti dell'Enel Livio Gallo, l'Amministratore delegato di Autostrade Giovanni Castellucci, l'Amministratore unico di Anas Pietro

Ciucci, l'Amministratore delegato di Telecom Marco Patuano, il Direttore generale della Rai Luigi Gubitosi e l'Amministratore delegato di Cassa Depositi e Prestiti Giovanni Gorno Tempini.

Il convegno è stato anche un'occasione per ribadire le proposte della Cisl in materia di reti. I tre Segretari Luciano, De Masi e Vitale, infatti, hanno presentato una relazione condivisa – di cui pubblichiamo un estratto nelle prossime pagine e che è disponibile integralmente sul nostro sito Fit-cisl.org - che ha analizzato lo stato infrastrutturale dell'Italia e ha avanzato numerose proposte.

Il Segretario generale della Fit Luciano ha presieduto l'incontro e lo ha aperto spiegandone le ragioni: "Questa giornata è di grandissima importanza, perché abbiamo organizzato questa significativa iniziativa per noi e per le categorie della Cisl che si occupano di reti infrastrutturali, la Flaei

ovvero l'energia, la Fistel cioè le comunicazioni e la Fit ossia i trasporti", ha esordito Luciano.

"Si tratta di un percorso delineato dal patto federativo che abbiamo sottoscritto il 13 settembre dell'anno scorso – ha proseguito il Segretario generale – e che è stato irrobustito, corroborato dalla decisione dei rispettivi Congressi nazionali, con la determinazione a concretizzare una strada sempre più cogente verso la creazione di un nuovo soggetto sindacale, ovvero la Federazione delle Reti, perché consideriamo strategiche le reti infrastrutturali.

Per quest'oggi abbiamo voluto mettere insieme i principali protagonisti dei sistemi a rete del Paese e lo abbiamo fatto per parlare di una cosa forse ovvia, cioè la strategicità delle infrastrutture. Sarà forse ovvia ma non è banale, perché comunicazioni, energia e trasporti sono al centro dell'attenzione dell'Unione europea che, pur riducendo gli stanziamenti iniziali, ha deciso di investire centinaia di miliardi di euro sulle infrastrutture da qui al 2020. Il sistema-Italia si è attrezzato a cogliere questa opportunità? C'è la giusta sinergia tra i soggetti? C'è la necessaria regia istituzionale per cogliere questa occasione? Per rispondere a queste domande abbiamo voluto appunto parlarne con le istituzioni e con le aziende più coinvolte".

Il saluto delle tre Federazioni ad ospiti e convegnisti è stato portato dal Segretario generale della Flaei De Masi, che ha dichiarato: "Oggi, sviluppando questa riflessione a più voci, così come diceva Giovanni sulle reti e sulla loro strategicità, su quello che rappresentano per il Paese, credo che

possiamo dare un contributo al rilancio dell'Italia, di cui si ha tanto bisogno sia dal punto di vista diretto che nei servizi dell'indotto rispetto a queste stesse infrastrutture.

Sulle reti transiteranno in Italia e in Europa una serie di investimenti rilevanti, previsti peraltro dall'Ue ma anche dalle tariffe delle reti stesse. C'è quindi la possibilità effettivamente di avere un impegno economico che si può sfruttare rispetto anche al lavoro. Noi oggi svilupperemo una riflessione per vedere cosa davvero possiamo fare dal punto di vista della crescita del Paese. Per la parte che ci riguarda, noi abbiamo già dato corso a un patto federativo che vogliamo concretizzare in un nuovo soggetto all'interno della Cisl, perché la Confederazione ha previsto una riorganizzazione a tutto campo sia dal punto di vista orizzontale sia rispetto alle Federazioni. Vogliamo poi presentare, ufficializzare il 24 settembre il nuovo logo comune

a Flael, Fistel e Fit in una mega manifestazione di tutte tre le Federazioni insieme alla Cisl, nella quale lanceremo questo progetto non solo per la Confederazione ma, ci auguriamo, per tutto il Paese”.

Subito dopo, il Segretario generale della Fistel Vitale ha presentato una relazione scritta a sei mani da lui, Luciano e De Masi in cui veniva preso in esame lo stato delle reti in Italia ed erano avanzate alcune proposte. Prima tra tutte c'è l'esigenza di “reti interconnesse” per “uno sviluppo equilibrato ed ecocompatibile dell'Italia e dell'Europa”.

Inoltre, ha proseguito Vitale: “L'Italia deve sapere sfruttare, tra l'altro, la sua posizione geo strategica come elemento di

cerniera tra le aree del Nord Europa e il versante Mediterraneo e neo Asiatico”.

Per raggiungere questo obiettivo, innanzi tutto “le grandi reti infrastrutturali, per il loro valore intrinseco, devono rimanere solidamente a controllo pubblico, pur con assetti proprietari diversi o con specifiche caratteristiche tecnico giuridiche”. Inoltre occorre sinergia con la Cassa Depositi e Prestiti, che può avere un ruolo di “regista finanziario di una partecipazione di fondi di investimento, in modo particolare quelli



italiani”, ma anche una “convergenza delle diverse aziende, soprattutto in tema di ricerca e innovazione”. Si potrebbe anche ipotizzare di favorire l'uso dei “fondi previdenziali integrativi dei lavoratori delle reti, purché garantiti dallo Stato e finalizzati esclusivamente ad investimenti, innovazioni e nuova occupazione”.

A questo proposito sarebbe auspicabile “una rapida modifica al D.M. n. 703/1996” che prevede limiti negli investimenti a tutela dei risparmi dei lavoratori e che “non ha consentito di mettere in circolo quei capitali necessari per poter far ripartire il Paese”.

Dopo i sindacati, la parola alle aziende. L'ad di Fs Moretti ha esordito ringraziando

la Cisl per la tempestività del convegno, perché “noi vediamo sempre l'Europa dal punto di vista della vessazione finanziaria, ma si sta già costruendo la nuova Europa del futuro che deve competere con le altre piattaforme continentali e deve farlo dotandosi degli strumenti per poter vincere”. Per fare ciò occorre “un approccio molto sistemico sulle infrastrutture” e in particolare “riuscire a togliere tutti quelli che sono colli di bottiglia sparsi”.

Moretti ha sottolineato l'importanza del fatto che nei core network delle reti Ten-T siano inclusi i grandi progetti infrastrutturali italiani - con conseguenti cospicui fondi europei - da realizzare entro il 2030 “e naturalmente quindi tutti i contratti che si faranno prevedono questo limite di esecuzione - ha precisato il dirigente - e anche gli effetti della possibilità di poter utilizzare i

finanziamenti messi a disposizione. Direi che l'Italia ha avuto un'opportunità per farsi i conti pensando agli interessi generali, pur nella giusta negoziazione di quelli locali”.

Altrettanto proiettato verso il futuro è stato l'intervento del Direttore della Divisione Infrastrutture e Reti dell'Enel Gallo: “Non è noto a tutti che, per ogni euro che il nostro Paese mette in Europa, il complessivo ritorno che abbiamo è di 0,6-0,7 €, mentre altri Stati come l'Austria e la Germania hanno come ritorno 1,2 o 1,3 € - ha spiegato il dirigente - Perché questo? Perché non abbiamo la capacità come sistema-Paese di portare a Bruxelles progetti in modo coeso così da avere poi un

ritorno. Questo è un fatto e un dato”.

Gallo si è poi focalizzato particolarmente sui numerosi progetti dell'Enel, come i progressi tecnologici per l'auto elettrica, le smart cities e le smart grid, e si è soffermato sulla Strategia energetica nazionale, in cui l'azienda è fortemente impegnata: “I nostri obiettivi da raggiungere entro il 2020 sono il raddoppio della quota di consumi di energia elettrica rispetto a quelli totali, l'aumento a 130 terawatt ora di energie rinnovabili all'interno dei 320 di consumi nazionali e il miglioramento dell'efficienza energetica”.

Ha chiesto più investimenti nelle infrastrutture anche l'Amministratore unico di Anas Ciucci: “Ovviamente non intendo dire che di per sé sono una garanzia e una sicurezza di sviluppo, ma mi sembra difficile poter pensare alla ripresa economica senza un forte piano di infrastrutturazione e un recupero di quel gap infrastrutturale, che rappresenta un fardello pesante per la competitività del Paese”.

Ciucci ha poi espresso il timore che la rete stradale possa passare erroneamente in secondo piano: “È necessario un equilibrato sistema delle diverse modalità, quindi ben venga un trasferimento del traffico verso quella ferroviaria, soprattutto del traffico merci oltre che dei passeggeri, ma facciamo attenzione all'idea che questo debba portare a trascurare il sistema delle strade, che rimangono sempre strategiche ed anzi direi che proprio la mancanza di collegamenti stradali cosiddetti dell'ultimo miglio determina una minore utilizzazione di grandi Infrastrutture: pensiamo ad esempio al raggiungimento di Malpensa”.

Dalle reti dei trasporti a quelle delle comunicazioni. “È un luogo comune che l'Italia abbia un problema di scarsa infrastrutturazione – ha dichiarato l'Ad di Telecom Patuano – Il Belpaese, secondo l'osservazione dell'Unione europea, ha una situazione infrastrutturale di base totalmente comparabile con quella del resto dell'Europa, ovvero circa il 97% degli ita-

liani sono raggiunti da una banda larga. Il problema è il relativamente basso tasso di alfabetizzazione digitale degli italiani”.

E poi ha aggiunto: “Sulla banda ultralarga invece siamo messi peggio degli altri; vuol dire che dobbiamo immaginare per i prossimi anni grandi investimenti, oltre tutto in tempi relativamente brevi”.

Quanto al progetto di separazione strutturale della rete, lo ha definito “un'apertura del gioco estremamente importante” e ha smentito in modo netto le voci secondo cui Telecom avrebbe chiesto regulatory holidays: “Credo che sia importante lasciar lavorare l'Authority italiana e non tirarla per la giacchetta”, ha commentato.

Una provocazione è stata il punto di partenza dell'intervento di Castellucci, l'Ad di Autostrade: “Le infrastrutture di trasporto, secondo la mia convinzione, non sono una condizione né necessaria né sufficiente per lo sviluppo – ha esordito – Che non siano una condizione sufficiente per lo sviluppo ce lo insegna la Spagna. Che non siano una condizione necessaria lo dimostrano i distretti competitivi di questo Paese, come la Val Trompia, la Val Brembana e Lumezzane, che non hanno né l'alta velocità né autostrade. Però questo non vuol dire che le infrastrutture non siano utili come elemento di supporto alla competitività nel suo parametro fondamentale, che è quello della competitività del fattore lavoro”.

All'interno di questo contesto Castellucci ha inserito Autostrade: “Noi riteniamo che il nostro ruolo sia quello di costruire infrastrutture per rendere più efficiente il fattore lavoro – ha dichiarato – Come? Innanzitutto lavorando sulla sicurezza, quindi non costruendo autostrade dappertutto perché non sono un fine ma un mezzo”.

L'importanza delle infrastrutture intangibili è stata rivendicata dal dg della Rai Gubitosi “come la scuola, la sanità, la giustizia civile, che spaventa investitori esteri e aziende italiane. Finché non si mettono a

posto, non si crea l'ecosistema che serve ad un Paese per essere competitivo”.

Allo stesso proposito ha chiesto di rafforzare il ruolo delle Authority “che devono essere sempre più tecniche, svincolate dalla politica e incalzanti con i vigilati”.

Quanto alle infrastrutture fisiche, il dirigente ha concordato con i precedenti interventi evidenziando come vadano coordinate “e vadano eliminati i colli di bottiglia che spesso sono di natura amministrativa”, ovvero serve una regia, pur nel rispetto delle realtà locali.

La strada della Rai si intreccerà sempre di più con le telecomunicazioni, ha detto il dg, e “avremo molto più web e digitale”. Gubitosi ha poi anticipato che quest'estate l'approfondimento Tg2 Dossier una volta alla settimana tratterà di infrastrutture, tracciando un'agenda.

Terminati gli interventi delle aziende, è stata la volta della Cassa Depositi e Prestiti. “È da più di un secolo che la Cassa finanzia infrastrutture direttamente e oramai ha un ruolo sempre più importante a supporto dell'economia – ha premesso l'Ad Gorno Tempini – e non è un segreto che ci piacerebbe contribuire all'investimento in banda larga sul territorio nazionale”.

Il dirigente ha sottolineato la difficoltà in questi tempi di crisi di reperire risorse sia per il pubblico sia per il privato: “Occorre la partnership tra pubblico e privato – ha spiegato – in cui banche di sviluppo di azionariato pubblico, come la Cassa o la Bei, ma che usano risorse private, finanziano infrastrutture che abbiano una sostenibilità nel lungo periodo”.

Gorno Tempini ha condiviso la proposta della Cisl di favorire gli investimenti dei fondi pensione, a patto che ci siano le condizioni di sostenibilità, visto che si tratta di capitale privato: “È lo stesso principio guida di Cassa Depositi e Prestiti, che usa denaro pubblico”, ha aggiunto.

Le conclusioni del ricco confronto sono

state tratte dal Segretario generale della Cisl Bonanni e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Lupi. “Vogliamo spronare la classe dirigente: il Paese è a pezzi e tutti i dati economici sono negativi” ha esordito Bonanni.

“In un momento del genere cosa dobbiamo fare? - ha chiesto il Segretario, passando subito alle proposte fattive – Abbiamo bisogno di due questioni essenziali. La prima è che servono politiche anticicliche, masse di denaro che muovono l'economia, perché oggi è stanca. Occorre anche congiuntamente, pensiamo noi, una riduzione forte delle tasse, in modo che le famiglie possano acquistare, e così che un Paese manifatturiero come il nostro possa riprendere il cammino. Il secondo punto è la fortificazione dei nostri territori attraverso i fattori dello sviluppo”.

In questo quadro le reti possono fare la differenza, “fare le politiche anticicliche e possono farle con le loro risorse, con quelle di Cassa Depositi e Prestiti e anche con quelle dei lavoratori, certo al riparo da rischi – ha proseguito Bonanni – Ciò può regolare l'economia italiana e può legarla agli interessi popolari, perché a noi non va bene la stasi in cui si trova oggi l'Italia, stasi favorita da questa situazione unica al mondo, che vede dei poteri concorrenti tra le varie istituzioni”.

In sintesi la Cisl “ha interesse e vuole portare avanti questa buona battaglia di mettere mano su tutti i fattori dello sviluppo – ha detto Bonanni – Imprese e sindacati hanno chiesto un vero e proprio patto con il Governo per mettere a nudo tutti questi colli di bottiglia e trovare soluzioni in politica, nelle istituzioni, nell'economia, nelle aziende e così via”.

Il Segretario ha chiesto anche di porre un



freno agli eccessi delle banche, di introdurre l'obbligatorietà della previdenza integrativa “anche per la ragione che quando diciamo ai ragazzi che avranno pensioni da fame, la ragione è che la stampella privata non funziona”, e infine il cuneo fiscale, ovvero l'eccessivo carico fiscale sul costo del lavoro.

Bonanni ha concluso il suo intervento rivolgendosi direttamente ai rappresentanti delle imprese presenti in sala: “Riteneteci i principali sostenitori dei vostri progetti, apritevi a una discussione con noi. Facciamo alleanza perché è l'unico modo per rompere i colli di bottiglia. Raccordiamoci per valorizzare una migliore classe dirigente a cui dare spunti e iniziative”.

L'ultimo intervento, ma non certo per importanza, è stato quello del Ministro Lupi: “Voglio raccogliere l'invito della Cisl a lavorare tutti insieme – ha detto il Ministro – Ripeterò fino alla noia che l'eccezionalità del momento che stiamo vivendo pone l'obbligo morale, prima ancora che politico di lavorare insieme, nonostante le diversità, perché la sfida è comune. Sono ottimista e penso che sia possibile fare bene la responsabilità a cui tutti siamo chiamati. Se abbiamo la coscienza del mo-

mento eccezionale, del compito che abbiamo, senza scaricare responsabilità sugli altri, ognuno deve metterci la propria faccia per costruire il bene comune”, ovvero far ripartire l'economia.

Il Ministro è poi entrato nello specifico del tema delle reti: “La domanda che è emersa da questo convegno è: come le infrastrutture possono dare il loro contributo alla crescita? Dobbiamo pensare al futuro ed è evidente che nel momento in cui investiamo sulle grandi reti, un'emergenza parallela diventa quella di nodi e collegamenti e quindi, per esempio, il trasporto pubblico locale diventa una priorità come le infrastrutture”.

Lupi ha ricordato che recentemente ha presentato al Parlamento il programma del suo Ministero: “Non ci sarà più contraddizione tra programmazione da un lato e cantierizzazione e attuazione immediata dall'altro”. In questo senso, ha rivendicato i risultati portati dal recente Decreto del Fare, che tra l'altro dà maggiore efficienza agli investimenti. Il Ministro ha concluso ribadendo la volontà del Governo di accelerare i tempi nell'affrontare le questioni.

Estratto della relazione unitaria di Fit, Flaei e Fistel

*Pubblichiamo una sintesi, a cura di **Ubaldo Pacella**, del testo condiviso delle tre Federazioni e presentato al Convegno "La strategicità delle reti per lo sviluppo del Paese". La versione integrale è consultabile sul sito Fitcisl.org*

Le infrastrutture di Reti negli ultimi 20 anni sono state un fattore di sviluppo economico per tutti i Paesi, ma anche una grandissima opportunità politica e sociale per la democrazia nel mondo e per consentire a centinaia di milioni di cittadini di viaggiare, comunicare e conoscere culture, storie e tradizioni diverse.

La Commissione Europea nel 2011 ha presentato un pacchetto di proposte per accelerare il completamento delle Reti trans europee di trasporto, di energia e di telecomunicazioni.

Esse si collocano nell'ambito degli interventi previsti attraverso il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility) nel periodo 2014 – 2020 con il quale l'Ue intende promuovere il finanziamento di infrastrutture prioritarie che rispettano i criteri di sviluppo sostenibile definiti dalla Strategia Europa 2020.

Il piano di investimenti prevedeva uno stanziamento di 50 mld di euro per il periodo 2014 – 2020 che purtroppo, per effetto della crisi, è stato ridefinito con un taglio significativo di circa 21 mld di euro nell'ultimo bilancio dell'Ue.

Per il settore del trasporto si prevede la creazione di una rete centrale Ten-T a livello Ue (da realizzare entro il 2020) basata su un approccio per corridoio per favorire una gestione condivisa della stessa, e di una rete globale (da realizzare entro il 2050) che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale al fine di garantire l'intera copertura del territorio Ue e l'accessibilità a tutte le regioni. Il finanziamento è passato dai 31,7 mld di euro del 2011 ai 23,174 mld previsti dal nuovo bilancio Ue. Restano invariati i 10 mld di euro che arrivano dal fondo di coesione.

Per l'energia i progetti sono orientati alla realizzazione degli obiettivi del pacchetto clima energia per il 2020. Le risorse disponibili passeranno dai precedenti 9,1 mld di euro del 2011 ai 5,126 del nuovo bilancio Ue.

Per le telecomunicazioni i progetti prevedono la costruzione di reti a banda larga veloce e ultraveloce e servizi digitali paneuropei. Gli investimenti previsti passeranno dai 9,2 mld a 1 mld con il bilancio Ue 2013.

Il sistema dei trasporti

Il Parlamento ritiene che le reti Ten-T forniscano un importante valore aggiunto europeo, contribuendo ad eliminare le strozzature transfrontaliere che per il loro elevato costo non possono essere realizzate dagli Stati Membri.

Gli orientamenti sono improntati al principio di mobilità sostenibile e a una integrazione stringente tra le reti e le diverse moda-

lità, nonché allo sviluppare una reale politica ferroviaria europea basata sull'interoperabilità tecnica.

L'obiettivo di fondo è quello di rilanciare lo sviluppo mediante una politica comunitaria di investimenti mirati ad accrescere la competitività del sistema produttivo europeo, attraverso il sostegno sia alle piccole medie imprese, con il finanziamento della ricerca e dell'innovazione, sia ai progetti di infrastrutture delle reti Ten-T per il miglioramento dell'efficienza del sistema dei trasporti.

La finalità è sviluppare le reti Ten-T con priorità ai corridoi ferroviari integrati nei porti e aeroporti; questi ultimi rappresentano le porte di ingresso al mercato interno europeo per i flussi di persone e cose scambiati tra l'Europa, il Mediterraneo ed il resto del Mondo.

Le reti Ten-T indicano un nuovo modello di sviluppo del sistema infrastrutturale europeo basato sui 10 Corridoi ferroviari prioritari sui quali si concentreranno i fondi europei.

Tra i punti sui quali si è sostanzialmente trovato accordo tra Consiglio e il Parlamento, si segnalano le seguenti priorità:

- I progetti riguardanti le tecnologie(questioni orizzontali) Sesar,Ertms, Its,Vts relativi ai sistemi di gestione del traffico sulle reti Ten-T (aeree,Av ferroviarie, stradali e portuali);
- I progetti di corridoio :ferrovie , strade e ,aeroporti e porti ,da finanziare sia con fondi Cef sia con i nuovi strumenti finanziari, impiegando i project bonds;
- I fondi Cef da inserire senza tagli nelle prospettive di bilancio Mff 2014-20 e con priorità al budget per settore (Trasporti, Energia, Telecomunicazioni) proposto dalla Commissione e confermato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo;
- Il Pe propone di conservare l'ammontare proposto per il fondo di Coesione e di non indicare ripartizioni per settore fino al termine dei negoziati Mff;
- i progetti sinergici riconducibili a due o più settori: Energia, Trasporti, Telecomunicazioni possono essere finanziati coordinando le risorse assegnate a settori diversi;
- i progetti che, pur finanziati con fondi Ten-T ed avendo anche una dimensione energetica, possono beneficiare di un bonus dal budget energia.

La Presidenza, su richiesta del Parlamento e della Commissione, propone di ripartire i fondi di bilancio Cef secondo le percentuali del 75%, 10% e 15% rispettivamente per gli obiettivi seguenti:

- progetti transfrontalieri, colli di bottiglia e collegamenti mancanti,75% dei fondi;

- azioni volte alla decarbonizzazione e alle tecnologie innovative, 10%;
- ottimizzazione delle interconnessioni multimodali, e tutti i sistemi di gestione di traffico telematici (Ertms, Its, Sesar, Ris, Vtmis), 15%.

Sono stati approvati nel luglio scorso alcuni progetti prioritari presentati da Fsi e Ministero delle Infrastrutture, in particolare per ciò che riguarda le tecnologie. Si tratta del sistema del controllo del traffico aereo Atm-Sesar coordinato dall'Enav con la partecipazione dei più importanti Paesi europei; il sistema di comando e controllo delle linee ad alta velocità Ertms-Ects proposto da Rfi-Trenitalia; il progetto Its (Intelligent Traffic System) per realizzare una piattaforma telematica e implementare le tecnologie tipo telepass al fine di creare le interfacce tra i diversi sistemi operanti sulle reti autostradali europee.

Le reti elettriche

Lo sviluppo sostenibile della Rete Ten Energia è finalizzato all'obiettivo di raggiungere un mix tra energie rinnovabili e risparmio energetico sino al 2020 fissato nel cosiddetto modello "20-20-20".

Il bilancio europeo fa per questo riferimento a progetti da finanziare attraverso il Cef e la Bei e contempera tre programmi: Intelligent Energy Programme, Progetti Cross Borders dei corridoi energetici (elettrorodotti, gasdotti e pipelines), Financing Energy Efficiency.

Le specifiche innovative dovranno tener conto di tre aspetti fondamentali: il primo di una energia distribuita e connessa a reti di media e bassa tensione; il secondo con le Reti attuali progettate ed esercite come reti "passive" con flussi unidirezionali; il terzo con flussi concentrati in aree territoriali che non coincidono con le esigenze degli utilizzatori; il quarto, infine, con caratteristiche di intermittenza dei flussi. Altro elemento necessario sarà lo sviluppo di sistemi di accumulo che saranno inseriti sia a livello di rete che di impianti.

In questa logica diventa imprescindibile fare incontrare la vecchia rete elettrica con le reti di comunicazione e con la domotica, attraverso innovazioni tecnologiche e organizzative: l'incontro di questi mondi porta a realizzare le smart grids (reti intelligenti). Naturalmente lo sviluppo delle smart grids va di pari passo con quello di sistemi di rilevazione intelligenti (gli smart metering), con la crescita delle Smart City, con la mobilità elettrica, accompagnato da una vasta applicazione della domotica.

Nel mondo, nell'anno 2012, si sono spesi 13,9 miliardi di \$ per rinnovare le reti, in Europa 1,40 miliardi di \$ (studio World Watch). Al 2016 è previsto che il settore legato alle Smart City, solo per il segmento Smart Energy, avrà una capacità di investimento pari a 81 miliardi di \$ (studio Markets and Marchets). In Europa, dalla Comunità, sono stati stanziati, per progetti pilota nel settore, 630 milioni di €, IEA ha stimato in 520 miliardi di € l'investimento previsto nella rete europea entro il 2035. Il fondo comunitario stanziato per le infrastrutture energetiche è di 9,1

miliardi di Euro e la Commissione ha già indicato che circa il 70% sarà destinato al sistema elettrico.

Le telecomunicazioni

Bisogna eliminare le strozzature che ostacolano il completamento del mercato unico digitale, fornendo l'accesso anche transfrontaliero alle infrastrutture di servizi pubblici digitali.

È necessario puntare al raggiungimento degli obiettivi dell'agenda digitale europea che prevede la copertura universale a 30 Mb, il collegamento di almeno il 50% delle famiglie europee alla velocità di connessione di 100 Mb.

Le Telecomunicazioni in Italia hanno avuto negli ultimi 15 anni uno straordinario sviluppo grazie all'innovazione, all'evoluzione di nuovi modelli di business e alla contestuale apertura dei mercati. La recente crisi economica ha iniziato a colpire anche il mondo dei servizi e le Telecomunicazioni sono passate dall'inarrestabile crescita ad una fase di forte criticità nell'ultimo biennio, che ha portato alla riduzione dei fatturati e della marginalità e alla conseguente crisi occupazionale.

È di vitale importanza, in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda digitale, definire un Piano nazionale per la Banda larga e il superamento del Digital Divide con la piena inclusione di tutti i cittadini, velocizzare lo sviluppo delle Reti Nagn e Lte, la modernizzazione della pubblica amministrazione e efficientamento dei processi per la riduzione dei costi a carico dello Stato, il rilancio dell'ICT e di tutta la filiera produttiva, Informatica, Tecnologica e Manifatturiera.

Lo sviluppo delle Reti ultraveloci mobili (Lte) deve essere accelerato per consentire i collegamenti veloci in mobilità e nelle aree svantaggiate.

Le grandi reti infrastrutturali, per il loro valore intrinseco, devono rimanere solidamente a controllo pubblico, pur con assetti proprietari diversi o con specifiche caratteristiche tecnico giuridiche. Un ruolo rilevante nell'azione di controllo pubblico può essere affidato alla Cassa Depositi e Prestiti, come regista finanziario di una partecipazione di Fondi di investimento, in modo particolare quelli italiani.

L'utilizzo delle concessioni per i sistemi infrastrutturali a rete potrebbe, pertanto, contenere garanzie utili da un lato per garantire la collettività e dall'altro necessarie alle Imprese per svilupparsi e competere.

La particolarità dei servizi offerti da Trasporti, Energia e Telecomunicazioni, erogati a tariffa, a prezzi amministrati o in convenzione potrebbe, d'altro canto, favorire l'utilizzo dei Fondi previdenziali integrativi dei Lavoratori delle reti, purché garantiti dallo Stato e finalizzati esclusivamente ad investimenti, innovazione e nuova occupazione.

Si tratterebbe di investire in beni non delocalizzabili, al servizio dei cittadini e delle imprese che vogliono rimanere in Italia, il cui "cash flow" per il ritorno del capitale investito è garantito dalle bollette e dai pedaggi.

Il confronto con il Gruppo FS è in fase di stallo: a quando la ripresa?

Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Mobilità Ferroviaria Fit-Cisl, spiega le richieste del sindacato e le posizioni dell'azienda

La complessa trattativa con il Gruppo FS è ferma al pomeriggio del 24 giugno, vale a dire al momento in cui i rappresentanti dell'azienda hanno chiesto uno stop alla riunione per svolgere un approfondimento sugli argomenti in discussione.

È evidente che le notizie provenienti dal Consiglio dei Ministri con l'approvazione del DL Lavoro 76/2013 e il bisogno di verificare quanto previsto per gli sgravi fiscali relativi alle future assunzioni, oltre allo stesso rinvio al 31 ottobre della necessità di adeguare i fondi bilaterali alla Legge Fornero, hanno contribuito ad allungare i tempi della riflessione interna al Gruppo FS.

Nel momento in cui questo giornale va in stampa, il confronto non è ancora ripreso ma, da parte nostra, sono stati indicati i punti fermi rispetto ai temi all'ordine del giorno.

In particolare, per quanto riguarda la modifica dell'accordo istitutivo del Fondo, essa consiste essenzialmente in una "manutenzione" del testo rispetto all'adeguamento alla legge Fornero e sono state eliminate tutte quelle forzature che l'azienda voleva introdurre, quali l'eliminazione della volontarietà per l'ingresso nel fondo in caso di mancanza di accordo o l'introduzione della mobilità territoriale e dei trasferimenti legati al fondo ordinario.

Il nuovo testo dell'accordo istitutivo del fondo, non ancora sottoscritto, prevede che il periodo massimo di permanenza nello stesso sia di 60 mesi ma, per essere operativo, avrà bisogno di un decreto del

Ministero del Lavoro. Al momento, quindi, le regole vigenti sono quelle precedenti che prevedono che il periodo di permanenza massimo nel fondo sia di 48 mesi.

Per quanto riguarda i progetti di riorganizzazione consegnatici dall'azienda non vi è stata la possibilità di entrare nel dettaglio a livello nazionale, ma sicuramente vanno ridefiniti in quanto prevedono un numero di esuberanti abnorme (4.846 rispetto ad un numero di esodabili/fondabili di circa 3.221) e andranno verificati in sede territoriale quando si attiveranno le trattative a livello decentrato.

A questo proposito abbiamo chiesto che l'azienda certifichi l'attuale reticolo produttivo e che l'individuazione di esuberanti non determini la chiusura di impianti, per cui, se il lavoratore di una qualsiasi struttura chiede di entrare nel fondo, ciò non determini la chiusura dell'impianto di appartenenza, ma si mettano in atto le procedure previste dall'articolo 2 del Contratto aziendale che prevedono, tra l'altro, una serie di azioni tra cui il riequilibrio territoriale, la riqualificazione professionale e non escludono la possibilità di concordare immissioni dall'esterno.

Ma la vera novità significativa è che abbiamo anche chiesto che la manifestazione di interesse per il fondo di sostegno sia riferita a tutti i ferrovieri e non solo a quelli degli impianti coinvolti nei progetti di efficientamento.

In sostanza, oltre ad aprire le procedure per il fondo di sostegno per i lavoratori dei settori interessati ai progetti di riorganizzazione o efficientamento, l'azienda attiva

una manifestazione di interesse rivolta a tutti gli altri dipendenti, che permette di avere una banca dati di coloro che sono interessati ad entrare nel fondo entro un dato periodo di tempo.

A livello territoriale, in un confronto tra Azienda e Organizzazioni sindacali, si analizzano i numeri di coloro che sono interessati ad entrare nel fondo e, dopo aver fatto le opportune verifiche, si definiscono i quantitativi di coloro che possono accedere, stabilendo nel contempo il numero di immissioni che dovranno essere fatte per permettere il funzionamento dell'esercizio ferroviario e per creare quello che abbiamo definito "ricambio professionale".

Successivamente, a livello nazionale, andranno verificati i numeri dei possibili accessi al fondo definiti a livello territoriale e si valuterà la loro fattibilità rispetto all'equilibrio e alla disponibilità economica complessiva.

Come Sindacato abbiamo insistito molto sulla necessità di questo ricambio professionale, perchè riteniamo che per un rilancio dell'azienda vi sia bisogno di nuove risorse che consentano di assicurare le competenze necessarie per la gestione e il pieno funzionamento delle nuove tecnologie in tutti gli ambiti - e non solo in quelli dell'esercizio.

Altro punto importante tra quelli in discussione al tavolo di confronto è quello relativo al pagamento del Premio di Risultato per il 2012 e su questo punto abbiamo chiesto, visti i positivi risultati di bilancio pubblicizzati dall'Amministratore delegato,

che l'importo da pagare ai ferrovieri sia in media di 600 euro, come previsto dagli accordi, e non 450 euro proposto dall'azienda e che il premio sia pagato entro l'anno.

Parallelamente all'avvio dei tavoli territoriali, abbiamo chiesto che proseguano i tavoli nazionali sulle tante questioni aperte sia in fil (manutenzione, circolazione, progetto "decoro") che in Trenitalia (manutenzione rotabili, interpretazioni contrattuali, vendita e assistenza, cargo).

Tra le questioni ancora aperte e che necessitano di una soluzione vi è quella delle cosiddette "interpretazioni contrattuali" e, tra queste, quella che riguarda la condotta sia continuativa che effettiva, che qui vogliamo approfondire e che, a nostro avviso, non può essere più rinviata.

A questo proposito, riprendiamo il testo dell'articolo 28 del Ccnl Maf, che per la parte inerente la condotta recita testualmente:

condotta, (attività) nel corso della quale il PDM è responsabile della guida del treno. A sua volta, tale attività si definisce:

continuativa, quando, nell'ambito di uno stesso periodo di lavoro giornaliero, si svolge in servizio al medesimo treno o a più treni e comunque con modalità operative, comprese le attività accessorie e complementari, che non ne determinino le interruzioni di continuità descritte per la "condotta effettiva" nel capoverso successivo del presente alinea;

effettiva, data, nell'ambito di uno stesso periodo di lavoro giornaliero, dalla sommatoria dei periodi di condotta continuativa di cui al precedente capoverso del presente alinea, interrotti da una pausa di almeno 15 minuti netti nei quali il Pdm non deve effettuare operazioni al treno, ovvero da fermate di servizio in orario della durata di almeno 30 minuti, nelle quali però non sia prevista la sostituzione del mezzo di trazione. Tali interruzioni assorbono la pausa di cui al primo capoverso del precedente punto 1.12.

Rispetto alla questione interpretativa che

ne è nata con Trenitalia, ci viene da dire che è vero che spesso la lingua italiana è ambigua nel significato e ciò genera innumerevoli contenziosi - basti pensare al singolare primato per il quale vi sono più avvocati in una regione come il Lazio che in tutta la Francia. Ma in questo caso, francamente, il testo contrattuale ci lascia pochi dubbi.

Le "alchimie" inventate e introdotte da Trenitalia quali "l'interruzione condotta continuativa" o la "riserva presenziata" non servono in alcun modo a giustificare gli arbitrari tagli al pagamento della condotta perpetrati in questi mesi ai danni del personale.

La stessa introduzione della circolare sui tempi accessori di regresso del 19.11.2012 è sembrata essere un modo per correggere il tiro da parte aziendale rispetto al dettato contrattuale: in sostanza una delimitazione ben precisa delle attività accessorie in modo da poter essere giustificati nell'interrompere la parte di condotta continuativa.

A questo proposito, oltre ad aver ampiamente contestato la circolare e i suoi contenuti ritenendo i tempi insufficienti, abbiamo chiesto più volte di verificare i tempi accessori in maniera congiunta, anche perché in base al punto 2.2 dello stesso articolo 28 del Ccnl Maf, sono da intendersi confermati i tempi definiti in precedenza alla sottoscrizione del Contratto.

Quello che abbiamo sostenuto nella lunga fase di trattativa, che ci ha portato alla sottoscrizione del Ccnl Maf, era la necessità del superamento dell'impostazione del precedente Contratto che vedeva nella condotta "pura" l'attività di guida del macchinista al netto delle soste.

La filosofia del nuovo Contratto è stata quella di aumentare la produttività del personale per permettere all'azienda di poter competere con le altre imprese ferroviarie in un mercato liberalizzato, ma al tempo stesso di considerare l'attività di condotta comprensiva di tutte quelle attività proprie del macchinista e che possono essere considerate di "modalità operativa"

e non di "pausa".

Rispetto a ciò, veniamo ad un esempio concreto di cosa sta invece capitando e su cui abbiamo espresso il nostro disaccordo: se, per esempio, tra l'arrivo di un treno con materiale ordinario e la ripartenza dello stesso con altro numero, dopo aver effettuato "l'inversione del banco di manovra", vi è un intervallo di 24 minuti, il sistema considera come tempi accessori solo gli 8 minuti indicati nella suddetta circolare e, essendo il restante periodo prima della ripartenza del treno superiore ai 15 minuti, segna tutto il periodo di 24 minuti come interruzione della condotta continuativa.

Questa è l'interpretazione che Trenitalia dà del dettato contrattuale ma è evidente che quello che abbiamo sottoscritto è tutt'altra cosa ed è bene che il gruppo dirigente se ne faccia una ragione. A proposito dell'esempio precedente verrebbe da chiedersi: nei 16 minuti (24 totali meno gli 8 dei tempi accessori di regresso) che secondo l'interpretazione aziendale sono da considerare "pausa", il macchinista si può allontanare dal mezzo di trazione? Può essere considerato in modalità non operativa? È ovvio che no. È evidente che il macchinista non è in pausa ma in modalità operativa.

Se così non è, dimostrateci il contrario e dimostrateci che quel periodo di lavoro può essere considerato pausa per cui, dopo gli 8 minuti di accessori (sic!), il macchinista può scendere dal mezzo di trazione e ritornare in cabina di guida un secondo prima della partenza.

È bene essere chiari, altresì, sul fatto che, quando nella definizione della condotta si parla di 30 minuti di fermata, questa sia da considerare relativa all'effettuazione di uno stesso treno.

Riteniamo che il paradosso sia evidente e che su questo tema Trenitalia non possa tergiversare oltre e che occorra convocare al più presto un tavolo di confronto che faccia la necessaria chiarezza su questo argomento e ripristini le condizioni previste dal Contratto.

Ntv: è ora di bilanci

A circa due anni dall'entrata in vigore del Contratto collettivo di lavoro e a poco più di un anno dall'avvio dell'esercizio commerciale di Ntv è d'obbligo fare il punto sugli aspetti contrattuali.

Il contratto di lavoro di Ntv è stato sottoscritto il 25 luglio 2011 ed è entrato in vigore il 1° agosto dello stesso anno. Contestualizzando l'articolato contrattuale al periodo in cui si è perfezionato l'accordo, si osserva che gli aspetti normativi e retributivi sono complessivamente in linea con il Ccnl delle Attività ferroviarie all'epoca vigente e, per quanto attiene al welfare aziendale, si rileva un inedito: un pacchetto del valore medio pro capite di 800 euro annue privo di riscontri in altri contratti del comparto. Il welfare Ntv, infatti, si estende dalla previdenza complementare all'assistenza sanitaria integrativa, a sussidi in caso di invalidità permanente e in caso di morte del dipendente, alla copertura assicurativa per infortuni professionali ed extraprofessionali. Inoltre il lavoratore, per una quota parte del proprio benefit, può scegliere tra una serie di opzioni come ad esempio l'abbonamento ai mezzi pubblici o l'abbonamento di una palestra. Anche il valore annuo pattuito per il Premio di Risultato è particolarmente significativo: 2.300 euro lordi per il Macchinista, 1.800 euro lordi per il Train Manager (Capo treno), 1.400 euro lordi per il Train Specialist (Tecnico Commerciale), 1.100 euro lordi per Hostess e Steward di bordo. Per il restante personale si spazia da 800 a 1.800 euro mentre per i "Quadri" e i lavoratori inquadrati al "1° livello" il valore del Premio di Risultato è pari, rispettivamente, a 4.000 e 2.500 euro.

In estrema sintesi, per i lavoratori di Ntv, il contratto di lavoro vigente è tutta un'altra storia rispetto al precedente trattamento e nessuno può negare che questi risultati sono stati raggiunti grazie alla paziente e costante azione sindacale.

Come tutti i contratti anche quello di Ntv rinvia, per una serie di istituti, la definizione puntuale in un periodo successivo. Fondo di Previdenza complementare, Apprendistato professionalizzante, Premio di Risultato 2012, Costituzione Rsu, Reperibilità e Disponibilità, Sistema provvigionale, rientrano fra le principali materie rinviate e oggetto di accordo nei mesi successivi alla sottoscrizione del contratto aziendale.

Per quanto riguarda la previdenza complementare il 28 dicembre 2011 si è sottoscritto l'accordo che consente l'adesione al Fondo Eurofer prevedendo, a fronte di un contributo pari all'1% della somma fra minimi contrattuali e aumenti periodici di anzianità (per i quadri si somma anche l'indennità di funzione), una pari percentuale a carico di Ntv.



Il 12 luglio 2012 si è poi firmato un accordo per assumere con il "Contratto di Apprendistato professionalizzante" nuove Hostess e nuovi Steward di terra e di bordo.

Il Premio di Risultato 2012 è stato regolato con un accordo siglato il 1° agosto 2012 e, considerato che l'avvio commerciale è avvenuto quasi a fine aprile e che la cosiddetta fase di "Ramp Up" sarebbe terminata nel mese di dicembre 2012 con l'impiego di 25 treni per un numero di servizi giornalieri pari a 51, si è convenuto di corrispondere ai lavoratori il 50% del premio con le competenze del mese di Agosto 2012 e il saldo, così come stabilito con l'accordo del 17 gennaio 2013, con le competenze del febbraio del 2013.

L'accordo per la costituzione delle Rappresentanze sindacali unitarie (Rsu) e per la elezione dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (Rls), siglato il 29 aprile 2013, ha richiesto una approfondita fase di confronto durata circa quattro mesi.

Le elezioni per scegliere Rsu e Rls saranno indette entro il 30 giugno 2014. Nel frattempo sono state costituite le Rappresentanze sindacali aziendali (Rsa). Ciascun componente delle rappresentanze di base avrà a disposizione, per espletare il proprio man-

dato, 12 ore mensili e i permessi utilizzati per la partecipazione alle riunioni azienda/rapresentanze di base-Organizzazioni sindacali, saranno totalmente a carico aziendale in aggiunta alle 12 ore mensili. Fermo restando che i permessi per lo svolgimento dell'attività sindacale saranno computati e retribuiti con le stesse modalità previste per le giornate di ferie, al fine di evitare un nocumento economico al personale viaggiante nelle giornate in cui svolge attività sindacale, si è convenuto con Ntv di stabilire una specifica indennità di rappresentanza pari a 16 euro per il personale di macchina, 13 euro per i Train Manager e 9 euro per Train Specialist, Hostess e Steward.



Gli istituti della Reperibilità e Disponibilità (applicabili a tutto il personale escluso quello di macchina e bordo) sono stati definiti il 20 giugno 2013 e hanno superato la provvisoria regolamentazione emanata dall'azienda nel marzo del 2012 chiarendo, in maniera definitiva e puntuale, oltre al campo di applicazione degli istituti, le modalità di istituzione del servizio, di intervento e i relativi compensi.

Un'altra tessera del puzzle del mosaico degli accordi a complemento del contratto è rappresentata dall'accordo sul "sistema provvigionale" che riconosce al personale di bordo (Train Manager, Train Specialist, Hostess e Steward) una provvigione, pari al 10%, sulle somme incassate per la vendita dei titoli di viaggio e dei servizi accessori (es. ristorazione).

Nel frattempo si è anche proceduto a adeguare la quota di trasferita spettante ai Train Specialist portandola da 17 a 19 euro giornalieri.

Sul piano contrattuale, quindi, si è fatta molta strada e ma occorre farne altrettanta, visto che mancano all'appello altri istituti per i quali era stata prevista la definizione in un momento successivo. Allo stesso tempo è necessario procedere a una serie di chiarimenti "interpretativi", soprattutto in materia di orario di lavoro, al fine di evitare l'insorgenza di disagi fra i lavoratori e incomprensioni sul piano relazionale.

Resta ancora da definire il "sistema di valutazione professionale" sul quale si doveva trovare un accordo fra le parti entro il 2011 e regolamentare il "libero accesso" ai treni Ntv in forma gratuita. Occorre aprire in tempi brevi il confronto sul Premio di Risultato 2013 e vanno inoltre costituiti gli organismi della "partecipazione" come il Comitato aziendale per le Pari opportunità e il Comitato aziendale Sicurezza sul Lavoro.

I lavoratori, in special modo quelli impiegati all'esercizio, reduci da un trattamento normativo e retributivo inadeguati (Ccnl del commercio per i dipendenti da aziende del terziario, della distri-

buzione e dei servizi), hanno dimostrato di apprezzare i contenuti del nuovo contratto di lavoro. Tuttavia alcune interpretazioni forzate della disciplina contrattuale che regola le attività del personale di macchina, del personale di bordo, delle sale operative e degli operatori di impianto rischiano di compromettere i buoni risultati conseguiti finora.

Per quanto riguarda i turni del personale di macchina e di bordo la programmazione, al variare dell'offerta commerciale, deve garantire la "ciclicità" e l'equa ripartizione dei carichi di lavoro fra le unità produttive e fra i lavoratori. Le variazioni di tipologia dei turni di servizio possono realizzarsi solo nel rispetto delle previsioni contrattuali e dopo i previsti passaggi relazionali e, comunque, devono garantire il principio di irriducibilità della retribuzione.

Risolte le questioni contrattuali pendenti occorrerà poi procedere a una verifica, prima di tutto, sulla corretta applicazione di tutti gli istituti contrattuali ma anche sui modelli organizzativi (concepiti prima dell'avvio dell'esercizio commerciale) adottati nelle sale operative e nelle stazioni per riscontrare, ad esempio, la coerenza fra attività svolte e inquadramento professionale e/o fra la quantità di servizio erogato e la quantità di addetti.

In sede di sottoscrizione del Contratto di lavoro, l'azienda aveva comunicato che avrebbe assunto, a regime, circa 1.000 persone a tempo indeterminato. Dall'ultima informativa inviata alle organizzazioni sindacali risultano in consistenza 1.075 lavoratori. In tema di assunzioni però la diffusione della notizia relativa alla decisione aziendale di non confermare, al termine del corso di professionalizzazione conclusosi in aprile 2013, gli Operatori di Impianto, non solo non ha consentito la necessaria ottimizzazione del ciclo produttivo ma ha anche creato qualche preoccupazione fra i lavoratori che non hanno ancora compreso le ragioni di una simile scelta.

Anche il welfare può e deve essere ulteriormente migliorato per meglio tutelare esigenze come la maternità e la paternità, fermo restando che la previdenza complementare deve essere incentivata senza che sia intaccata la quota economica individuale a disposizione di ciascun lavoratore. I giovani devono poter integrare la propria pensione futura che, secondo la vigente normativa, si è allontanata e sarà molto più bassa dell'ultima retribuzione percepita in servizio.

Su questi temi, nella consapevolezza che le responsabilità del ritardo accumulato non sono attribuibili solo alla parte datoriale, abbiamo sfidato Ntv a dimostrarci l'effettiva volontà di convenire, in tempi rapidi, specifici accordi, a partire dalla definizione di tutti gli istituti contrattuali rimasti in sospeso, fissando poche e chiare regole e stabilendo percorsi per far conseguire miglioramenti delle condizioni di lavoro ed economici ai lavoratori.

Ristorazione ferroviaria: siamo alla frutta

L'appalto in corso, in regime di proroga, scade il 30 settembre 2013

Trenitalia dovrebbe rendere noto, a breve, a chi saranno assegnati, dal prossimo 1° ottobre e fino al 30 settembre 2017, i servizi di ristorazione ferroviaria.

A metà gennaio 2013 l'impresa ferroviaria del Gruppo Fs ha pubblicato un avviso di gara a procedura ristretta per l'affidamento del «servizio di ristorazione e caring passeggeri a bordo dei treni della media e lunga percorrenza Frecciarossa, Frecciargento e Freccia Bianca (tutti con origine e destino nel territorio nazionale italiano), alcuni Eurocity (attualmente direttrice Italia Svizzera) ed Intercity (questi ultimi a discrezione dell'affidatario senza remunerazione né contributo alcuno di Trenitalia), assistenza straordinaria a bordo (distribuzione generi di conforto in casi di problematiche nella circolazione), servizio di rinfresco e caring presso i Freccia Club delle stazioni del circuito Av, oltre ai correlati servizi di logistica, manutenzione delle attrezzature di ristorazione a bordo, mantenimento pulizia e decoro dell'area dedicata ai servizi di ristorazione a bordo in corso di viaggio».

Il valore dell'appalto è stato stimato per un importo pari a 484 milioni e 278 mila euro (di cui 900 mila euro per oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso) per un periodo pari a quattro anni compresa l'eventuale proroga di due anni.

Il volume delle attività – secondo il bando - potrà subire variazioni, in diminuzione o in aumento, in funzione delle scelte che la Committente potrà effettuare nel corso del tempo. Tuttavia il bando prende in esame solo le ipotesi di riduzioni di attività che, in linea teorica, potrebbero arrivare fino al 50% di quelle stimate in sede di pubblicazione dello stesso.

Sugli attuali addetti al servizio, circa 1300 fra dipendenti diretti della Treno Servizi integrati e dipendenti delle imprese subappaltatrici, prima che si possa concretizzare una tale opzione, pende un'altra spada di Damocle: il nuovo appaltatore è obbligato ad assumerli prioritariamente, ma solo a condizione che siano «armonizzabili e coerenti» con l'organizzazione di impresa prescelta dall'Appaltatore medesimo e in relazione al perimetro e/o ai volumi dei servizi/lavorazioni oggetto di appalto.

Se si considerano le previsioni del bando e si prende atto che Trenitalia, a oltre sei mesi dall'emanazione del bando e a meno di tre dall'avvio del nuovo appalto, non ha ancora adempiuto agli obblighi contrattuali che prevedono che sia fornita alle Organizzazioni sindacali stipulanti il Ccnl della Mobilità l'informativa riguardante le linee, le tipologie e l'entità dell'attività complessivamente da dare in appalto, si comprende che le prospettive – per i lavoratori impegnati in questo settore – non sono rosee.

Perché un simile atteggiamento della Committente?

Non si sono rimarginate ancora le ferite prodotte dal cambio appalto delle attività di accompagnamento notte e già siamo di fronte a un ulteriore cambio appalto dalle prospettive incerte per i circa 1.300 lavoratori che stanno garantendo attualmente il servizio.

È indubbio che la sfida sull'alta velocità non si gioca solo sul costo del biglietto o sui tempi di percorrenza o sulle stazioni in cui fanno tappa i treni. Il comfort ha assunto un ruolo determinante!

Certo i tempi in cui David Suchet nei panni di Hercule Poirot nel film *Assassinio sull'Orient Express* ordinava «due bolliti esattamente della stessa grandezza» sono cambiati ma pranzare o cenare o prendere anche solo un caffè in un vagone ristorante ha sempre il suo fascino. Senza poi contare la comodità di ottimizzare i tempi del viaggio facendo colazione, pranzando o cenando. Oggi come allora la ristorazione viene offerta sui treni di categoria superiore. Certo allora il menù era paragonabile a quello dei ristoranti di lusso, ma i tempi di percorrenza erano altri e lo consentivano. Oggi è cambiato lo stile di vita, l'alta velocità ha accorciato le distanze, si preferiscono piatti più leggeri (che devono essere preparati più velocemente) ma l'attenzione alla qualità del servizio offerto è rimasta alta in tutta Europa.

«L'appetito vien viaggiando!» è lo slogan utilizzato da Db, le ferrovie tedesche, per pubblicizzare uno dei servizi di punta offerto a bordo dei propri treni. Allo stesso modo anche le Sncf hanno predisposto sia a bordo dei Tgv che dei treni notte un servizio di ristorazione in grado di soddisfare le esigenze sia di chi vuol prendere un caffè al bar, sia di chi «ha un certo languorino» sia di chi «ha veramente fame».

Atteso quindi che il servizio di ristorazione e, come lo definiscono gli addetti ai lavori, il «caring passeggeri» assumono un ruolo rilevante e di interesse per la clientela e quindi per l'impresa ferroviaria, non si comprendono le ragioni per le quali un momento così delicato come la fase di cambio appalto, non debba essere gestito in conformità alle previsioni contrattuali vigenti e non vi debba essere la dovuta attenzione nei confronti delle maestranze che, operando da anni nel settore, hanno acquisito una notevole esperienza.

Sarebbe quindi conveniente per tutti che il Committente Trenitalia convocasse, in tempi brevi, nel rispetto del contratto di lavoro vigente, le Organizzazioni sindacali per attivare il confronto necessario e propedeutico a far svolgere le operazioni di cambio appalto in maniera regolare e a evitare le tensioni e la confusione che si è verificata, in analoghe circostanze, nel 2009 quando alla società Cremonini (che aveva in gestione il servizio) è subentrato l'attuale appaltatore. (S.P.)

La lotta per l'applicazione del Ccnl nel settore appalti ferroviari

L'attuale condizione di grande confusione e tensione che sta interessando il mondo degli appalti ferroviari è senza dubbio uno dei peggiori momenti della storia di questo importante settore, essenziale per assicurare alla collettività un servizio di trasporto di qualità.

Le problematiche sono rappresentate da una grave crisi occupazionale, dal ricorso costante agli ammortizzatori sociali, dal progressivo ridursi delle attività, dei servizi a cui si aggiungono innumerevoli omissioni o errate applicazione di istituti contrattuali, oltre alle mancate, ritardate o parziali erogazioni degli stipendi. Per non parlare delle implicazioni dovute ancora alla non risolta questione relativa all'applicazione del Ccnl della Mobilità/area contrattuale Attività ferroviarie.

All'Associazione datoriale Ancp, prima aderente contestualmente alla firma del Ccnl, si è aggiunta anche quella di Fise Uni-Ferr, che ha comunicato la formale adesione a far data dal 1 aprile 2013 lasciando, però, aperta la discussione, interrotta lo scorso 5 febbraio, su un documento/proposta di accordo quadro, presentato nel corso della riunione, propeedeutico per la regolarizzazione ai lavoratori della parte economica contrattualmente prevista.

Come Fit-Cisl con lettera del Segretario generale e con una nota del Coordinatore della Mobilità ferroviaria è stata rappresentata l'indisponibilità dell'organizzazione ad apportare modifiche al Ccnl oltre a sollecitare la corretta applicazione dello stesso ad iniziare dalle scadenze stabilite per l'erogazione della parte economica.

Mancano ancora all'appello le altre due associazioni Legacoop Servizi e Federlavoro e Servizi Confcooperative che fino ad oggi si sono persino sottratte al confronto, di fatto privando i dipendenti dell'opportunità di beneficiare anche parzialmente

del nuovo contratto.

Quindi, riassumendo, ad oggi per il personale di questo settore esistono tre distinte condizioni di carattere contrattuale e comunque chi si trova nella situazione migliore vanta almeno una parte di un tantum per il periodo di lavoro svolto, da gennaio 2009 ad agosto 2012, presso aziende diverse da quelle da cui oggi dipende a seguito di un cambio appalto. Ne consegue che per recuperare le spettanze mancanti numerosi interessati hanno già intrapreso iniziative di carattere legale nei confronti delle aziende stesse o della Committenza, nel caso le imprese non siano più operanti sul mercato.

Questo scenario, come si può intuire, è caratterizzato da un diffuso malessere per il mancato riconoscimento di un fondamentale diritto e ciò che più sorprende è la condotta di assoluta estraneità adottata dalle committenti società del Gruppo Fsi che evitano qualsiasi tipo di coinvolgimento nelle problematiche riguardanti le vicende interne alle aziende e le controversie tra imprese appaltatrici insorgenti al momento dei cambi di affidamento dei servizi, in molti casi, anche quando previsto dalle norme contrattuali.

L'unico interesse nei confronti dell'appaltatore che si evidenzia è di esclusiva natura commerciale, basato su controllo e rendicontazione delle lavorazioni, avendo scarsa attenzione se mancate o carenti prestazioni siano dovute all'inadeguato numero di addetti impiegati.

Si ha la netta sensazione che sia più importante ridurre i corrispettivi all'impresa appaltatrice per attività non eseguite, invece di preoccuparsi di quali ripercussioni tali mancanze determinino sulla qualità del servizio da offrire alla clientela, come sembrano confermare le frequenti cronache negative presenti sui media sul tema della scarsa pulizia dei treni e delle stazioni.

Si rende, quindi, necessario un cambio radicale di tutto il comparto, dove concretamente il fattore lavoro deve rappresentare una risorsa indispensabile per il buon andamento delle aziende invece di essere considerato solo un costo da dover ridurre.

Si dovrà da parte delle committenti evitare di aggiudicare gli appalti a quelle imprese che, per essere prescelte, propongono ribassi di percentuali rilevanti sugli importi di base di gara da risultare insufficienti a coprire i costi del personale previsto dalla gara stessa e che poi pretendono di recuperare riducendo sensibilmente l'impiego di lavoratori o con ammortizzatori sociali.

Occorre definire tra le parti con la massima sollecitudine le tabelle di costo orario degli operatori degli appalti ferroviari impiegati nelle cosiddette attività accessorie, da predisporre a cura del Ministero del Lavoro, con cui stabilire la soglia minima, riferita appunto alla spesa della necessaria forza lavoro, sotto la quale le offerte non dovranno essere prese in considerazione.

In buona sostanza serve realizzare un sistema di riferimento unico e trasparente, di garanzia e di tutela di tutti gli operatori al settore.

Adesso la priorità, o meglio l'emergenza, è quella di riconoscere a tutti i lavoratori la corretta e completa applicazione del Ccnl della Mobilità/AF e per tale motivo le società committenti senza indugi dovranno farsi parte attiva nei confronti delle aziende affinché adempiano incondizionatamente agli obblighi contrattuali fino ad arrivare in caso contrario, come formalmente richiesto dalla Fit, alla rescissione dell'appalto.

Crediamo sia questa la giusta risposta attesa dalle migliaia di lavoratori del settore che in ogni caso e tra tante difficoltà continuano a garantire un importante servizio alla società.

La Fit-Cisl e le conseguenze del riordino normativo di Ansf

Il Decreto Ansf 04/2012, emanato in una calda giornata dell'agosto del 2012 ha determinato una svolta epocale nel campo della normativa e regolamentazione ferroviaria, la cui portata non è stata ancora ben compresa.

Come Fit-Cisl abbiamo più volte ripetuto che l'operazione del Riordino normativo avrebbe assunto risvolti complessi e per certi versi inusuali, che andavano ben al di là del comune sentire, e che in ragione di ciò sarebbe stato indispensabile predisporre un meccanismo organizzativo forte per fare i controlli, subodorando una frammentazione tesa a ricavare quanto di più utile per la singola entità, sia essa piccola o grande impresa ferroviaria (I.F.).

Inoltre il meccanismo messo in atto esige una struttura di Direzione tecnica forte e competente, ma che si porta dietro inevitabilmente la questione dei costi e nel panorama odierno a livello nazionale, aggravato dalle conseguenze della grave crisi economica, quante I.F. possono realizzare tali condizioni? Ben poche e inoltre il meccanismo di mettere a fattor comune tali competenze tecniche, risulta molto evanescente, troppe le implicazioni anche ideologiche da superare.

Lo scenario, che di conseguenza emerge, è quello di una molteplicità di "regole" interne su cui è complesso riuscire ad intervenire preventivamente.

Sicuramente non aiuta il ridotto numero di personale che opera in Ansf e che dovrebbe essere integrato a breve tenendo conto anche delle dichiarazioni del Ministro dei Trasporti.

Inoltre dobbiamo registrare che il Gestore Infrastruttura (G.I.) sta portando avanti la predisposizione delle Norme di Interfaccia che saranno sottoposte alle I.F. prima della loro effettiva vigenza. È utile ricordare che, nell'ambito del processo di Riordino normativo, il G.I. redige solamente le procedure di sua esclusiva pertinenza, che le I.F. devono seguire pedissequamente. A titolo di esempio l'interlocutore del Regolatore della Circolazione è il personale di condotta, ma l'organizzazione interna successiva è materia di ogni singola I.F.

Anche in funzione del Protocollo relazionale stipulato con Ansf ed in forza di quanto previsto dal D.lgs. 162/2007, risulta quanto mai urgente coinvolgere ufficialmente il G.I. e le I.F. per evitare qualunque rischio di una diminuzione degli attuali livelli di sicurezza, come più volte espressa nettamente come viva preoccupazione dalle OO.SS. ed in particolare come Fit-Cisl. Si tratta di preoccupazioni che riguardano anche gli eventuali cambiamenti organizzativi e che investono tutto il personale che svolge attività di sicurezza, con una specifica attenzione alla figura del Capo Treno.

Permangono inoltre temi rimasti "sospesi" e questioni con in-

terpretazioni fantasiose, ma come Fit-Cisl continueremo l'attività di sollecitazione nei confronti di Ansf, delle I.F. e del G.I. affinché si arrivi ad una compiuta e corretta definizione, sottolineando che questo è un primo momento, mentre la fase successiva riguarderà i cosiddetti Manuali di Mestiere, che sostituiranno le attuali Istruzioni e Norme che da sempre regolano l'attività in campo ferroviario.

Qui è opportuno focalizzare la questione della frammentazione che, come Fit-Cisl in particolare, da tempo andiamo sollevando. A regime, si può verificare la condizione di avere per ogni I.F. e per il G.I. Manuali di Mestiere. Quindi poniamo una domanda con insistenza: il sistema è in condizioni di garantire e, se il caso, intervenire per evitare qualunque possibile abbassamento degli attuali livelli di sicurezza? Ricordiamo che il Riordino normativo dovrebbe anche aumentare gli attuali livelli di sicurezza.

Infine è bene ricordare che il Decreto Ansf 04/2012 è composto da tre capitoli - meglio dire allegati - e precisamente.

A - Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

B - Regolamento per la circolazione ferroviaria (Rcf);

C - Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Se la concentrazione è rivolta all'allegato B (Rcf), non deve essere sottovalutato l'impatto dell'allegato C, che in pratica riordina e codifica tutto il processo della qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, che ricordiamo essere le seguenti:

- Condotta dei treni (C);
- Formazione treni (FT);
- Accompagnamento dei treni (AT);
- Verifica dei veicoli (VR);
- Gestione della circolazione (GC);
- Manutenzione veicoli ferroviari (MV);
- Manutenzione dell'infrastruttura (MI).

A titolo di esempio Rfi ha elaborato e renderà vigente prossimamente il nuovo sistema, denominato Samac.

Sostanzialmente, per il personale che svolge attività legate alla sicurezza della circolazione, non sono più un esclusivo affare interno del G.I. oppure della singola I.F. ma devono essere coerenti con quanto disposto da Ansf.

In ragione di quanto sopra è ben comprensibile il cambiamento epocale insito all'interno della definizione di Riordino normativo e l'impatto sul personale non è e non sarà secondario.

Come Fit-Cisl siamo impegnati nel presidiare con pervicacia i temi di cui sopra, che palesemente hanno un considerevole impatto.

Rete Ferroviaria Italiana tra vecchie e nuove problematiche

Il confronto con il Gruppo Fs ha catalizzato tutta l'attenzione, ma per quanto riguarda Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) le criticità più volute denunciate permangono.

In prospettiva di un eventuale riavvio del confronto con le Società del Gruppo e quindi anche con Rfi è opportuno fare alcune considerazioni.

Siccome il principale problema del Gruppo Fs sono le relazioni industriali - in particolare la loro qualità - è scontato che anche Rfi replichi certi atteggiamenti che tanto danno procurano, ma come dice il proverbio: non vi è peggior sordo di chi non vuol sentire.

Siccome non bisogna fare di tutta l'erba un fascio, è giusto puntualizzare alcune questioni partendo da alcuni "guasti" della situazione attuale.

L'attuale organizzazione di direzioni, produzione, commerciale esercizio rete, personale organizzazione, risente di una volontà societaria di introdurre cambiamenti e del mancato sviluppo di un confronto che possa creare le condizioni per un accordo con le OO.SS. il quale traguardi ad un nuovo modello organizzativo. Nuovo modello che non necessariamente deve essere rivoluzionario, ma deve introdurre misure e cambiamenti che portino al rapido superamento delle criticità segnalate, le quali spesso hanno origine da comportamenti, a volte bizzarri o incomprensibili, della dirigenza societaria. Altrimenti a quale logica risponde il fatto che, un secondo dopo la firma di un accordo, questo stesso è violato palesemente? Quale ritorno economico per il sistema, per la Società ha tutto ciò? Forse lo dovremo chiedere al Ministro dei Trasporti? Inoltre stenta a decollare il concetto di interlocutore unico nei territori. Sembra banale sottolineare il concetto che più figure

decisionali ho più aumentano i possibili momenti di conflitto o di paralisi decisionale.

Purtroppo dobbiamo registrare che, dalle numerose segnalazioni pervenute dai territori, alcuni "attori" operano fuori "ruolo", trabordano dai loro compiti. Questo genera un quadro per certi versi disarmante e produce un forte senso di disorientamento al Sindacato e ai lavoratori.

Quello che come Fit-Cisl vogliamo evidenziare nettamente è che, come Rfi, vi è urgente bisogno di individuare un interlocutore unico in ogni territorio a cui devolvere un maggior grado autonomia decisionale.

Allo stesso modo è urgente razionalizzare la questione della burocrazia e delle task force. Come più volte enunciato e segnalato - e vogliamo togliere dubbi a chiunque che non ci stancheremo mai di farlo - va immediatamente bloccata la proliferazione di procedure, controlli e così via (a volte francamente assurdi o, in gergo letterario, "kafkiani") per poi andare rapidamente a rivedere il tutto, lasciando quelli opportuni anche a seguito di una attenta valutazione costi/benefici.

Infine, sulla questione della riorganizzazione della direzione territoriale produzione (Dtp) è opportuno ricordare dove siamo rimasti (ottobre 2012) e rilanciare alcune tematiche che non ci convincono. La premessa è che va cestinato il progetto di riorganizzazione ai fini manutentivi delle linee in base al traffico, contenuto anche nel Contratto di Programma lato servizi. Lo ribadiamo nuovamente ed in maniera chiara ed inequivocabile: sarebbe la morte "ferroviaria" di interi pezzi di ter-

ritorio nazionale che il Paese Italia non si può assolutamente permettere. Su tutta la questione della riorganizzazione ritorneremo in seguito ed in maniera più esauritiva. Nello stesso tempo alcuni frammenti li vogliamo evidenziare. Se la filosofia societaria è quella di accorciare la catena di comando e semplificare in una logica distributiva - quindi via il responsabile del G.O.T. ed i Capi Reparto Esercizio nelle Unità territoriali (Ut) - le perplessità sono nelle materie del Reparto Pianificazione a livello di Dtp, sul futuro ruolo dei Capi Reparto Esercizio, su quali compiti burocratici vengono tolti ai Capi Impianto, alla composizione della S.O. Ingegneria/Tecnologie. In sostanza non vorremmo che, in maniera subdola, si voglia modificare l'assetto organizzativo con una cieca razionalizzazione solamente di alcuni pezzi per poi salvarne altri.

Infine vorremmo ribadire che, nel caso di un'eventuale ripresa del confronto, lo stesso deve essere a tutto campo; bisogna "stanare le volpi dal bosco", partendo dal progetto "Pulizia, Manutenzione e Decoro delle Stazioni", ma senza preclusione alcuna, dando risposte - per iniziare - positive e veloci sulla qualità delle relazioni industriali.

Come Fit-Cisl rimaniamo perplessi dalla presa d'atto della Dirigenza di Rfi, la quale lega le questioni della sicurezza - e quindi della riunione della sede permanente sui temi della sicurezza e della formazione - alla trattativa generale con il Gruppo Fs. Ciò ci induce strani pensieri: ovvero che forse la sicurezza è buona solamente per le occasioni pubbliche. (M.M.)

A Ferservizi si sperimenta per navigare più tranquilli

Continua il bombardamento mediatico sul perdurare della crisi economica, corroborato dalle esperienze vissute quotidianamente. In questo contesto non può stupire la flessione generalizzata dei volumi di produzione in tutte le aree di business di Ferservizi, documentata durante la riunione annuale con l'Amministratore delegato della società.

Di positivo rimane da constatare che, nonostante la diminuzione delle attività, il conto economico del 2012 si è chiuso con un utile di esercizio.

Le ragioni della diminuzione della attività sono direttamente imputabili alla riduzione dei servizi erogati alle altre società del Gruppo Fsi, che continuano a perseguire strategie di razionalizzazione: gli effetti, purtroppo, si riverberano su tutte le imprese dell'indotto e molte volte anche sulla quantità dei servizi all'utenza.

Le sempre più stringenti condizioni, poste dalle altre Società del Gruppo, sull'incremento della qualità dei servizi e il contenimento dei loro costi unitari impongono a Ferservizi un continuo sforzo alla ricerca di un equilibrio finanziario che consenta di guardare il futuro senza grossi patemi d'animo.

Per mantenere il giusto equilibrio una delle principali aree di intervento sicuramente è quella organizzativa, per cui si impone un attento governo dei processi e la ricerca di una maggiore flessibilità dei costi. L'altra area di intervento è la ricerca di nuovo business nei limiti di quantitativi, fissati per legge, che non devono essere superati pena il venir meno di status di società di servizi del Gruppo Fsi: il cosiddetto mercato "captive". Visto che i limiti di espansione del business sono limitati il più delle volte non rimane che una razionalizzazione dell'esistente per incrementare la redditività e la qualità dei servizi.

Nulla di nuovo sotto il sole. Anche per il 2013, Ferservizi agirà in continuità con quanto avvenuto nel recente passato. Oltre a rivedere i contratti Asf con Italferr e Fs, quelli Asi con Trenitalia e Fsu, quelli Asa con Fs, Trenitalia e Trenord, è prevista la chiusura di altri Ferrotel (Rimini, Udine, Tarvisio, Brescia, Padova). Sarà dato corso alla implementazione del nuovo modello operativo dei Centri Stampa che ricordiamo prevede una diversa organizzazione del lavoro nelle sedi di Roma, Ancona e Genova. Mentre per le sedi di Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze, Napoli e Palermo, pur cambiando i termini del contratto di servizio, non sono previste ricadute occupazionali.

A Roma, dove sono impiegate cinque risorse, è prevista la ricol-



locazione professionale di tre unità, sempre all'interno di Ferservizi: le rimanenti svolgeranno il ruolo di interfaccia nella catena cliente-fornitore presidiando anche il processo produttivo che sarà svolto completamente dal personale dell'impresa che si è aggiudicata il servizio.

Provvedimenti analoghi saranno attuati nelle sedi di Genova e Ancona, dove complessivamente sono impiegate tre risorse che andranno a controllare il processo produttivo, in quanto gli attuali centri stampa cesseranno la propria attività.

Sempre sul versante del contenimento dei costi, nel 2013 saranno portate a conclusione tutte le procedure territoriali di attivazione del Fondo di sostegno al reddito, che in questi ultimi due anni hanno coinvolto circa 240 dipendenti dichiarati in esubero, a fronte di una consistenza di 1647 dipendenti, in forza al 31.12.2012, di cui ben il 42,6% è rappresentato da donne.

Dopo questa illustrazione verrebbe da affermare che di provvedimenti organizzativi ce ne sono già stati anche troppi. Purtroppo, però, contro la riorganizzazione continua non è ancora arrivata la giusta quantità dell'antidoto che si chiama ripresa economica. Una sua immediata somministrazione servirebbe anche a risolvere il dilemma che tormenta l'agire sindacale di questi ultimi tempi: come mantenere in vita le imprese e temperare le aspettative dei lavoratori consolidando i loro diritti.

Non avendo la bacchetta magica per la soluzione del macro problema, nel nostro piccolo il dilemma si è riproposto davanti all'ennesima richiesta di ridefinizione del modello organizzativo di Ferservizi che interesserà le aree Servizi Immobiliari e Ammini-

L'accordo con Ferservizi

Verbale di accordo del 20 giugno 2013 fra Ferservizi e le Segreterie nazionali Filt – Fit – Uilt – Ugl Tr. – Fast F. sull'evoluzione del modello operativo territoriale per i servizi anni amministrativi immobiliari

La società, in relazione all'evoluzione della domanda, al fine di garantire risultati di produttività ed efficienza in linea con i sempre più sfidanti livelli di servizio contrattuali, mantenere le conoscenze professionali mediante presidi specialistici e intercettare l'esigenza di semplificazione del sistema di relazioni, accogliendo anche specifiche richieste da parte dei Clienti, ha la necessità di dotarsi di un nuovo modello operativo, basato sul principio di concentrazione/specializzazione di attività per Zone/Sedi.

L'attuazione di tale modello operativo non modifica l'assetto organizzativo in essere, definito con il verbale del 2 novembre 2011, mantenendo l'articolazione per Zone, Sedi e distaccamenti; nell'ambito di questi ultimi, è confermata la posizione di Responsabile di Distaccamento oltre alle altre posizioni (dal livello Q al livello E), adeguate alla complessità delle attività delle singole sedi territoriali, e che sono allocate all'interno dei singoli Distaccamenti. Per effetto di quanto sopra si prevede la presenza, in ogni sede, di:

- un Distaccamento Servizi Amministrativi, con l'eccezione della sede di Cagliari,
- un Distaccamento Servizi Immobiliari,
- un Distaccamento servizi di Facility,
- un Distaccamento Building,
- un Distaccamento Servizi Comuni.

Per le sole sedi di Roma e di Milano, è previsto il mantenimento di due specifici Distaccamenti (Asset e Property), in sostituzione del Distaccamento Servizi Immobiliari.

Sono confermate le peculiarità organizzative del Polo Servizi Villa Patrizi e, per le attività amministrative, della Zona Centro e della Zona Tirrenica Nord.

L'assetto organizzativo, come sopra descritto, è riportato nel-

l'allegato 1 al presente verbale del quale costituisce parte integrante.

Il nuovo modello operativo, predisposto al fine di definire un'equa redistribuzione delle attività nelle strutture territoriali dei Servizi Immobiliari e dei Servizi Amministrativi come riportato nell'allegato 2 al presente Verbale, del quale costituisce parte integrante, condiviso dalle parti nei suoi principi generali, sarà attuato sperimentalmente, previa fase di confronto sindacale a livello territoriale da tenersi entro il mese di luglio.

La società ribadisce che la redistribuzione delle attività sulle 15 sedi, in cui fornisce i suoi servizi, prevede esclusivamente il trasferimento di attività, e non di personale, da una sede all'altra, senza determinare nessuna chiusura delle stesse; l'adozione del nuovo modello operativo non comporterà ricadute occupazionali.

Per alcune specifiche attività, evidenziate nell'allegato 2, è prevista la graduale realizzazione del nuovo modello operativo, che dovrà esaurirsi nell'arco di 12 mesi, fermo restando il carattere sperimentale di questa prima fase di attuazione.

Le parti, nel darsi reciprocamente atto che la redistribuzione delle attività dovrà essere accompagnata da verifiche sullo stato di avanzamento del processo, convengono di fissare un primo incontro a livello nazionale, entro novembre 2013, nell'ambito del quale verranno esaminate le eventuali esigenze di fasatura operativa e di formazione.

Roma, 13 giugno 2013

Tnt: la vertenza più difficile

Arnaldo Neri, Coordinatore nazionale Fit-Cisl per l'Autotrasporto Merci e Logistica, e Maurizio Diamante fanno il punto della situazione e spiegano perché la Fit ha chiesto l'intervento del Ministro Zanonato

Doveva essere assorbita dall'americana Ups per creare un colosso del cosiddetto "mondo dei pacchi". Ora dopo lo stop da parte delle autorità antitrust europee all'acquisizione, perché avrebbe creato una posizione di mercato dominante, Tnt Global Express è costretta a uscire da sola dalla crisi finanziaria che l'aveva spinta a cercare un compratore. Cerca di farlo con un programma di forte riduzione del personale attuando una profonda ristrutturazione.

Il gigante olandese delle consegne esprese, all'interno del piano denominato Deliver, (se la cosa non fosse tremendamente seria potrebbe anche far sorridere la scelta del nome) annuncia il taglio di 4 mila posti di lavoro, di cui due terzi in Europa, dove produce gran parte del fatturato. Obiettivo: risparmiare 220 milioni di euro entro il 2015. I tagli vanno ad aggiungersi alla vendita già annunciata delle filiali di Cina e Brasile.

A questo proposito sono intervenuti anche i sindacati internazionali Itf (International Transport Workers Federation), Uni Global Union (il sindacato mondiale della logistica) ed Etf (European Transport Workers Federation) sono intervenuti chiedendo all'azienda di aprire il dialogo con loro e hanno diramato un comunicato congiunto in cui dichiarano di "sostenere totalmente" Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil Trasporti e che l'azienda deve "revo-care i tagli ai posti di lavoro". Avvisano anche che continueranno a "seguire da vicino gli sviluppi" della vicenda.

L'Italia rischia di essere il Paese più colpito dalla riorganizzazione. È stata aperta la



procedura di mobilità ai sensi della legge 223/91 (licenziamenti collettivi) per 854 lavoratori su un organico di circa 3 mila dipendenti diretti, senza contare l'indotto che inevitabilmente avrà comunque delle ripercussioni.

"Ci troviamo di fronte alla più grande e complicata vertenza che il comparto della Logistica abbia mai affrontato - dice Pasquale Paniccia, Segretario nazionale Fit-Cisl - L'azienda non può usufruire degli ammortizzatori sociali ordinari e con quelli in deroga si corre il rischio di non avere fondi a sufficienza".

Nel nostro Paese si prospetta la chiusura di 24 filiali delle 103. Dopo il primo incontro, dove l'azienda ha provato a spiegare le motivazioni che hanno portato ad un'azione così dura e devastante, non avendo ottenuto un piano di impresa minimamente credibile, le OO.SS hanno proclamato due giorni di sciopero effettuati

il 28 giugno ed il 2 luglio 2013.

"Abbiamo chiesto il ritiro della procedura di mobilità e la presentazione di un piano industriale che preveda il mantenimento dei livelli occupazionali e il rilancio dell'azienda", continua Paniccia.

Malgrado le due giornate di astensione dal lavoro abbiano raggiunto punte medie del 90%, la Tnt Global Express mantiene la sua posizione intransigente. Il timore delle OO.SS. è che sia iniziato uno smantellamento con conseguente disimpegno della multinazionale nel nostro Paese.

Purtroppo questo settore ha visto negli ultimi anni una feroce concorrenza tra i competitors, che ha prodotto l'esternalizzazione della consegna dell'ultimo miglio a cooperative o padroncini e che ha causato un taglio dei costi notevole ma non sufficiente a salvaguardare il livelli di qualità del servizio e soprattutto, in alcuni casi, le infiltrazioni della criminalità organizzata.

Il muro contro muro al momento si è fermato il 3 luglio, data in cui si è riscontrato che la proprietà olandese non ha alcuna intenzione di recedere sulla procedura di mobilità. Una gestione non ordinaria ma in deroga degli ammortizzatori sociali, visti anche i numeri dichiarati, ci impone una certa fretta.

La palla passa adesso al Ministero del Lavoro, che in trenta giorni, come previsto dalla legge, dovrà porsi come mediatore per raddrizzare una situazione che si presenta molto difficile e complicata. Le aperture fatte dall'azienda sono ritenute insufficienti dalle OO.SS., che credono fermamente nella ricerca di una soluzione che possa salvaguardare l'occupazione. Anche dal punto di vista sociale, infatti, l'impatto sarebbe devastante. Già i licenziamenti sono tutti drammatici in quanto tali, ma se a questo si aggiunge che molte famiglie, marito e moglie, lavorano nello stesso reparto indicato tra quelli a rischio chiusura, si capisce come sia vissuta emotivamente la vicenda.

“Aspettiamo la convocazione del Ministero del Lavoro come previsto per l'espletamento della procedura - conclude il Segretario nazionale Fit-Cisl - “Non lasceremo



nulla di intentato per la concessione degli ammortizzatori sociali, siamo pronti e disposti a discutere sia di cassa in deroga che di contratti di solidarietà. Il nostro unico obiettivo è la salvaguardia dell'occupazione. Abbiamo anche richiesto un incontro al Ministero dello Sviluppo Economico, vogliamo che nel Governo tutti vengano a conoscenza e diano una collaborazione fattiva per la risoluzione di

questa vertenza che, va ripetuto, per il mondo della Logistica è sicuramente la più dura e difficile degli ultimi dieci anni”.

A fronte del mancato accordo siglato in data 3 luglio 2013, è stata proclamata una terza giornata di mobilitazione - dopo quelle del 28 giugno e del 2 luglio - per il giorno 19 luglio. È previsto un presidio al Ministero dello Sviluppo Economico.



La strategicità dell'accordo con Busitalia

Nico Piras, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per la Mobilità Tpl, spiega l'importanza del documento

La Fit-Cisl da sempre afferma che l'attuale disastrosa situazione del trasporto pubblico locale nel nostro Paese è tale, al di là di ogni ulteriore commento, anche a causa della frammentazione delle aziende sul territorio. Sono oltre mille! Con dimensioni che vanno da un dipendente a oltre 13.000. Il famoso, o famigerato, "nanismo" aziendale dell'impresa italiana in generale in questo settore appare ancor più esasperato.

E non ci vengano a raccontare, come qualcuno fa nei convegni, che le piccole aziende hanno una maggiore produttività. Certo! Con lo sfruttamento dei lavoratori però, oppure non pagando l'assicurazione Rca degli autobus e con altri vari stratagemmi.

Abbiamo chiesto a gran voce la definizione per legge dei bacini di traffico minimi per le gare, proponendo il livello regionale e ottenendo quello provinciale, al fine di costringere le aziende ad aggregarsi ponendo termine, finalmente, alla situazione attuale. Pertanto il sindacato non può non veder bene l'aggregazione di aziende e se il gruppo promotore di tale aggregazione è italiano tanto meglio. Abbiamo visto e sperimentato sulla nostra pelle l'affacciarsi sul mercato del Belpaese di grosse imprese straniere e in qualche caso, purtroppo, ne hanno pagato le conseguenze i lavoratori.

La società Busitalia – Sita Nord S.r.l., di proprietà del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, esercisce servizi di Tpl in Toscana e in Veneto. Si è aggiudicata la gara per l'Ataf di Firenze e ha mostrato interesse per Gtt di Torino, Atm di Genova, il trasporto su gomma di Mestre, l'urbano di Padova e sembra anche per il Tpl umbro.

Con Busitalia, nei giorni scorsi, insieme alle altre organizzazioni sindacali sottoscrittrici del Ccnl, abbiamo siglato un protocollo di relazioni industriali che prevede uno spostamento della titolarità contrattuale, tipicamente di livello aziendale e territoriale, sulle segreterie nazionali. Tutto ciò in quanto l'azienda non riveste più caratteristiche locali ma ha, ormai, un'importanza e una strategia di livello nazionale.

Certo, questa, per gli autoferrotranvieri internavigatori tradizionalmente abituati ad un Ccnl snello che lascia grandi spazi alla contrattazione aziendale, è una grande novità. Ed è anche una novità il fatto che vi sia un'azienda, per la prima volta nel settore,



con ambiti di azione diversi da quelli a cui eravamo prima avvezzi.

Prima della sottoscrizione dell'accordo, come Fit-Cisl, ci siamo fatti carico di raccogliere le opinioni dei delegati e dei quadri locali sia in Veneto sia in Toscana in apposite riunioni itineranti e, dappertutto, è prevalsa l'intenzione di raccogliere questa nuova sfida. Certo, al momento, gravida di incertezze ma anche di nuove opportunità.

In buona sostanza l'accordo prevede che la contrattazione aziendale in Busitalia si divida in due parti: una nazionale a cui si demanda parte della titolarità di quanto previsto all'articolo 3 dell'accordo nazionale 12.07.1985 e successive modificazioni, lettere b) ed e), ed una aziendale/territoriale in cui il negoziato si concentrerà sulle materie relative allo stesso articolo lettere a), c) e d).

L'obiettivo finale è quello di armonizzare in un unico accordo aziendale i diversi trattamenti economici e normativi in essere nelle diverse realtà operative dell'impresa. A tal fine nell'accordo si è pattuito, inoltre, un monte ore di agibilità sindacali (e questa è stata una specifica nostra rivendicazione) che i delegati aziendali potranno utilizzare per poter partecipare alle riunioni che si terranno principalmente a Firenze presso la sede della società.

Il tutto nella consapevolezza che, pur sapendo che il negoziato non sarà una strada in discesa, da tutto ciò dovrà discendere una rappresentanza più forte e maggiori tutele per i lavoratori dipendenti.

Busitalia: il Protocollo di Relazioni industriali



Il giorno 25 del mese di giugno dell'anno 2013, presso la Sede legale della Società BUSITALIA - Sita Nord S.r.l., in Roma, Piazza della Crocerossa n.1, si sono incontrate:

- la Società BUSITALIA - Sita Nord S.r.l., rappresentata dall'Amministratore Delegato Renato Mazzoncini, coadiuvato dal Direttore Risorse Umane e Organizzazione Andrea Morucci, assistiti dal Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione di Gruppo FS Domenico Braccialarghe,

e

- le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali. FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, UGL Trasporti e FAISA/CISAL, rispettivamente rappre-

sentate dai sigg. Alessandro Rocchi, Domenico D'ercole, Paolo Tollio, Antonio Piras, Giorgio Ghiglione, Francesca Di Felice, Max Colonna, Paolo Pini, Giorgio Bullo, David Zullo, Fabio Milloch, Mauro Iacobelli, Ilaria Rottondi, Franco Alicino, Gaudenzio Capuzzo, Andrea Gatto, Oriano Varetto, Claudio Cecchi.

Premesso che:

- la Società BUSITALIA - Sita Nord S.r.l. è una società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che raccoglie al suo interno Società, Direzioni, Business Unit, che operano nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL), si occupa di trasporto di persone con autobus, in particolare offre servizi

bus nel settore del Trasporto Pubblico Locale in Veneto e Toscana, nonché dei servizi sostitutivi di corse ferroviarie sul territorio nazionale e servizi di noleggio con conducente;

- in occasione dell'odierno incontro sono stati presentati dalla Società gli elementi fondamentali di piano industriale (v. all. 1 pag. 3-9) che risultano coerenti con l'attuale operatività aziendale, nonché con i suoi possibili sviluppi;
- come illustrato in occasione dei precedenti incontri del 29 aprile, 20 maggio e 13 giugno u.s., per lo svolgimento delle predette attività la Società ha adottato un macromodello organizzativo (v. all. 1 pag. 10-11) che

unifica e centralizza l'operatività aziendale svolta in più Regioni, concentrando il governo dei processi decisionali in una struttura centrale di Corporate. La Corporate coordina le unità produttive coincidenti di norma con la scala regionale che a loro volta possono essere costituite da più unità operative distribuite sul territorio regionale;

- come dettagliato nel corso dell'odierno incontro, per lo svolgimento della propria attività la Società impiega attualmente un totale di n. 916 risorse (v. all. 1 pag. 12-14);
- nell'ambito dello scenario di riferimento del settore ed allo scopo di partecipare ed essere protagonista nel processo di evoluzione del Trasporto Pubblico Locale, la Società è impegnata ad efficientare le attuali strutture organizzative, sviluppando i volumi di produzione ed i relativi investimenti, migliorando gli indici di produttività/qualità, consolidando i livelli di tutela dei lavoratori;
- il perseguimento del predetto obiettivo rende necessario, tra l'altro, il superamento della frammentazione contrattuale collettiva aziendale oggi in essere in BUSITALIA - Sita Nord S.r.l e la sua armonizzazione in un unico accordo aziendale, per cui, a tale scopo, è interesse comune delle parti definire un modello di relazioni industriali aziendali basato sulla individuazione di livelli relazionali coerenti con l'attuale assetto organizzativo della Società e sulla relativa corrispondenza delle reciproche delegazioni trattanti, con riferimento agli istituti e alle materie espressamente demandate dal CCNL degli Autoferrotranvieri – internavigatori (TPL – Mobilità) alla competenza dell'area aziendale in forza dell'art. 3 dell'A.N. 12 luglio 1985, come modificato dagli artt. 6 dell'A.N. 25 luglio 1997;

Le parti convengono quanto segue:

- 1) le premesse sono parte integrante del presente Protocollo di relazioni industriali;
- 2) adottando il principio di non ripetitività delle materie rispettivamente assegnate il sistema di Relazioni Industriali in BUSITALIA - Sita Nord S.r.l., relativamente al secondo livello di negoziazione si articolerà in:
 - A) una fase nazionale nella quale verranno definite le regolamentazioni comuni a tutte le Società, Direzioni, Business Unit, facenti capo a Busitalia – Sita Nord S.r.l., la cui titolarità è affidata alle Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del presente Protocollo, congiuntamente alle rispettive rappresentanze territorialmente competenti e a BUSITALIA - Sita Nord S.r.l., in coerenza a quanto previsto:
 - all'art. 3 dell'A.N. 12 luglio 1985, siccome modificato dall'art. 6 dell'A.N. 25 luglio 1997, relativamente alle materie di cui alle lettere b) ed e);
 - all'art. 3 dell'A.N. 12 luglio 1985, siccome modificato dall'art. 6 dell'A.N. 25 luglio 1997, limitatamente alla definizione degli indicatori di produttività e alle modalità di individuazione degli obiettivi annuali degli stessi;
 - B) una diversa fase di contrattazione la cui titolarità è affidata alla singola Direzione/Business Unit coincidente, di norma con la scala regionale, e alle rappresentanze territorialmente competenti delle Organizzazioni sindacali stipulanti il presente Protocollo congiuntamente alle rispettive RSA o alla RSU, ove presente, con competenze sulle seguenti materie:
 - aspetti ricompresi nelle materie di cui alla precedente lett. A), primo alinea, del presente Protocollo, allo scopo di individuare, rispettivamente, per la

citata lettera b) una sede di confronto e verifica dei livelli quantitativi/qualitativi dell'offerta erogata rispetto al contratto di affidamento del servizio in atto con la corrispondente amministrazione locale competente, nonché, per la citata lettera e) un'adeguata corrispondenza a specifiche esigenze produttive e/o di organizzazione del lavoro e/o di flessibilità dell'orario di lavoro;

- premio di risultato, secondo quanto previsto all'art. 6 dell'A.N. 25 luglio 1997 e fermo restando quanto previsto alla precedente lett. A), secondo alinea, del presente Protocollo;
 - lettere a), c), d) dell'art. 3 dell'A.N. 12 luglio 1985, come modificato dall'art. 6 dell'A.N. 25 luglio 1997;
- 3) sulla base del modello di relazioni industriali definito con il presente Protocollo, le parti avvieranno dal prossimo 9 luglio il negoziato per la definizione di uno specifico Accordo Quadro aziendale da applicarsi a tutta BUSITALIA - Sita Nord S.r.l. avente prevalentemente lo scopo di aggiornare e unificare, armonizzandola e rendendola univoca, tutta la previgente contrattazione collettiva di secondo livello oggi applicata, così come meglio specificato dall'ultimo alinea delle premesse.
 - 4) Al fine non gravare sulle agibilità sindacali previste dagli accordi nazionali e per facilitare il massimo confronto sui temi trattati, si concorda di definire un monte ore di agibilità sindacali di complessive 240 ore per sigla firmataria del presente accordo, specificatamente destinate a tali attività e quindi aggiuntive a quelle di contratto. Tali ore, verranno fruite a seguito di preventiva comunicazione scritta da parte delle segreterie nazionali.

Quanti casi Sea Handling ci sono in Italia?

Il Coordinamento nazionale della Fit-Cisl per il Trasporto aereo si è riunito a Roma per parlare di un'emergenza che potrebbe essere la prima di una serie

Il caso Sea Handling può avere ripercussioni gravi non solo sui dipendenti dell'azienda stessa, ma su tutto il settore del Trasporto aereo in Italia. Proprio per discutere della delicata questione Francesco Persi, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl, ha convocato il Coordinamento nazionale del Trasporto aereo lo scorso 3 luglio a Roma, presso il Centro Studi nazionale della Federazione, in via degli Anamari 20.

All'incontro hanno preso parte tra gli altri Giovanni Luciano, Segretario generale della Fit-Cisl, Giovanni Abimelech, Segretario generale della Lombardia, e Alfredo Rosalba, Segretario regionale lombardo.

Sea Handling è la società che gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate, conta circa tremila dipendenti ed è controllata da Sea (Società esercizi aeroportuali), di cui primo azionista è il Comune di Milano, seguito da F2i (Fondi italiani per le infrastrutture) e dalla Provincia di Milano, più altri soci minori.

Tutto comincia il 13 luglio 2006, quando la Commissione europea per la Concorrenza riceve la denuncia di una società concorrente di Sea Handling riguardo presunti aiuti di Stato ricevuti da quest'ultima. Sea e i suoi azionisti per anni sottovalutano palesemente la vicenda, ma nel 2010 la Commissione emette una sentenza che dà torto a Sea H. e le infligge una multa da 360 milioni di euro più interessi, che naturalmente l'azienda non ha. Ne consegue che la sopravvivenza stessa di Sea H. è a forte rischio e con essa i posti di lavoro.

"Stiamo parlando di una società che gesti-

sce due dei più importanti aeroporti italiani – ha detto Francesco Persi introducendo l'incontro del Coordinamento nazionale – Siamo parlando di circa 2.700 lavoratori. Ma soprattutto stiamo parlando di un caso di liberalizzazione fatta con i piedi: hanno appaltato il lavoro e si sono tenuti il filetto, cioè hanno tenuto ciò che dava garanzia di redditività. Finché ha potuto la politica lombarda ha cercato di governare tutto ciò, ma ora che non è più possibile la questione è esplosa con maggiore violenza".

Il Segretario regionale lombardo Rosalba ha poi preso la parola e ripercorso le tappe principali della vicenda, tenendo conto degli ultimi aggiornamenti: "Sono sette anni che va avanti questa storia, eppure solo il 27 febbraio 2013 il presidente di Sea Giuseppe Bonomi convoca tutti i sindacati e rivela loro la situazione in cui versa la controllata Sea H. Bonomi spiega anche che sarà presentato un ricorso contro la sanzione oltre ad una richiesta di 'sospensiva' che, si scoprirà nelle settimane successive, contiene tra gli allegati la cessione dell'azienda e il suo spezzatino".

Il contenzioso prosegue: "Nel Marzo 2013 Sea, Comune e Governo presentano un ricorso contro la sentenza della Commissione europea – ha spiegato Rosalba - Il mese dopo chiedono al Tribunale europeo di sospendere la sentenza della Commissione in attesa di esaminare il ricorso nel merito.

Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti vengono ricevuti il 26 aprile da Fabienne Ilzkovitz, Commissario alla Concorrenza, che di-

chiara che il caso non è più di sua competenza, in quanto la richiesta di sospensiva viene valutata dal Tribunale europeo. Comunica inoltre che la sentenza riguarda fatti avvenuti tra il 2002 e il 2010 e quindi, anche se il Comune dovesse cedere la maggioranza di Sea, non decadrebbe la sentenza: ne consegue che Sea H dovrà comunque restituire 452 milioni di euro oppure dovrà vendere gli asset e liquidare la società".

Nei mesi successivi le cose non migliorano: "La Commissione europea il 3 maggio boccia il piano di discontinuità presentato dal management Sean che prevedeva la vendita della maggioranza di Sea H. – ha aggiunto Rosalba – Tre giorni dopo il Commissario europeo ai Trasporti Joaquin Almunia, in rappresentanza dell'Ue, tranquillizza i deputati italiani in Europa manifestando un'apertura alla risoluzione della vicenda, ma tenendoli all'oscuro della lettera che la stessa Commissione aveva già spedito al governo italiano e a Sea H, nella quale viene intimato l'immediato pagamento della sanzione".

Una tregua si ottiene grazie al Tar della Lombardia, che accetta il ricorso presentato da Comune, Cgil, Cisl e Uil e sospende la sentenza in attesa dell'esame nel merito il ricorso nel merito.

"L'11 giugno la Sea e il Comune, alla luce della decisione del Tar ritirano il ricorso al Tribunale europeo per la sospensione della sentenza della Commissione europea – ha concluso il Segretario regionale lombardo – E allo stesso tempo il cda di Sea H decide di non inserire nel bilancio



societario la passività di 452 milioni di euro, ovvero l'ammontare della multa”.

Terminato l'exkursus di Rosalba, il Segretario generale della Lombardia Giovanni Abimelech è intervenuto per contestualizzare il caso Sea H: “I servizi pubblici locali nascono dall'esigenza del pubblico di avere servizi a bassi costi per fornirli a chi non se li può permettere – ha spiegato – Lo Stato fa quindi nascere le società pubbliche come la Sea, che realizzano infrastrutture, cioè investimenti così grossi che potevano essere solo pubblici e di cui tengono la gestione. Quando nascono queste società hanno amministrazioni di consenso che a volte assumono più personale del dovuto, diventano aziende ammortizzatori sociali finché non si parla di liberalizzazioni”. È a questo punto che cambia tutto: “Queste aziende non hanno avuto tempo per entrare nella competizione del mercato e hanno deciso di separare il core business dalle parti povere, alle quali aggiungono la maggioranza dei lavoratori – ha proseguito Abimelech – Sea si è tenuta l'infrastruttura e i contratti dei vettori, che sono obbligati a pagare, e quindi in camera soldi sempre,

mentre ha esternalizzato il resto e la maggior parte dei dipendenti creando Sea H, che è nata da subito con 50 milioni di euro di deficit. Inoltre solo Sea H è stata messa sul mercato. Sicuramente questo disastro è stato causato da manager che si sono succeduti e non hanno saputo interpretare la liberalizzazione delle norme europee mettendo in difficoltà le ex municipalizzate”.

La seconda parte della riunione è stata dedicata alle domande e alle testimonianze dei sindacalisti provenienti dal resto d'Italia e il Coordinatore nazionale Persi ha ribadito la posizione della Fit per la quale vanno innanzi tutto tutelati i posti di lavoro e le retribuzioni dei dipendenti di Sea H.: “Occorre anche un intervento di carattere più strategico – ha aggiunto Persi – ovvero riprogettare il servizio aeroportuale in tutta Italia in coerenza con quelli che sono i regolamenti europei e riformando l'Enac, che deve essere il vero regolatore e controllore di queste situazioni”.

È toccato poi al Segretario generale Luciano di tirare le conclusioni dell'incontro:

“La preoccupazione della Fit è che ci siano altri casi Sea H in giro per l'Italia – ha spiegato – Stiamo quindi facendo un'indagine aeroporto per aeroporto per vedere la situazione delle gestioni e quanti handlers insistono per ogni struttura. Si tratta di una prima indagine conoscitiva dalla quale svilupperemo tutti gli elementi che reperiremo”. E ha fissato una scadenza precisa: “È nostro convincimento che sulla base di questi dati a settembre o ottobre faremo una proposta organica per i servizi a terra e i vettori – ha puntualizzato Luciano – Non è ipotizzabile che il sistema aeroportuale italiano, soprattutto la parte dei servizi a terra, sia così divaricante in termini di profitto per le aziende, che vanno verso una non corretta tutela dei lavoratori che vi operano. Questa proposta, unitamente al contratto unico di settore, deve e può dare all'intera industria del trasporto aereo maggiori garanzie per i lavoratori e tutele per le imprese, proponendo forti aggregazioni tra loro. Solo così torneranno a fare utili e a offrire un servizio all'altezza di un Paese avanzato e industriale qual è l'Italia”.

Groundcare, un'azienda vittima del sistema aeroportuale

A meno di dieci mesi dall'ultimo cambio di proprietà, la Groundcare S.p.A., società di servizi aeroportuali operante sugli scali di Fiumicino e Ciampino, rischia di chiudere i battenti, vittima di una liberalizzazione scellerata e dell'incapacità imprenditoriale delle diverse proprietà che si sono avvicendate negli ultimi sette anni.

L'azienda nasce nel 2001, quando il gestore aeroportuale Aeroporti di Roma, per ottemperare a quanto disposto dalla Direttiva Europea 96/67 costituisce Aeroporti di Roma Handling, azienda di servizi aeroportuali operante in regime di monopolio. Nel 2006, il gestore, ormai società privata con la necessità di recuperare risorse economiche per fronteggiare i propri debiti con le banche, decide di disfarsi di un'attività poco redditizia ma ancora appetibile per il mercato.

Nel 2006 Adr H con i suoi 1400 lavoratori e contratti di assistenza a 96 Vettori, viene venduta per 72,5 milioni di euro alla multinazionale spagnola Fcc, che la rinomina Flightcare Italia.

Da novembre dello stesso anno cominciano a palesarsi gli effetti drammatici di una liberalizzazione attuata senza una minima regolamentazione, che nel giro di brevissimo tempo porta gli handlers da tre a sette, innescando una vera e propria guerra tra aziende concorrenti, basata esclusivamente sull'abbattimento delle tariffe ai clienti.

Nonostante l'eccellenza e la professionalità dei propri lavoratori, considerati i migliori nell'ambito aeroportuale, e nonostante i numerosi interventi sindacali, volti a livellare la differenza di costi del personale derivante dalla maggiore anzianità lavorativa, le varie dirigenze di Flightcare Italia non hanno la capacità di fronteggiare le continue aggressioni del mercato ormai libero, portando avanti una politica commerciale perdente, che ha "regalato" volumi di attività alle aziende concorrenti (l'attività è scesa a trenta vettori), generando perdite medie per i sei anni di permanenza di oltre dieci milioni di euro annui ed un esubero di personale che ancora oggi obbliga 421 dipendenti in Cigs.

Nel settembre del 2012 gli spagnoli abbandonano l'Italia e l'azienda viene rilevata (e rinominata Groundcare S.p.A.) da una cordata di imprenditori italiani capitanati dal finanziere Roberto Sartori, già proprietario dell'handler Globe Ground, azienda operante sugli scali di Milano e Fiumicino anch'essa in forte crisi e destinata a chiudere entro dicembre 2012.

Le aspettative nate a seguito del cambio di proprietà vengono disattese appena l'azienda presenta il piano di rilancio, basato

esclusivamente sul taglio dei costi del personale e sullo spaccettamento delle varie attività attraverso la costituzione di nuove società, ognuna con la propria autonomia gestionale e di bilancio, pronte per essere immesse sul mercato.

Nel corso di pochi mesi, durante i quali i lavoratori hanno già visto mettere in discussione il pagamento degli stipendi ed è continuata la fuoriuscita di vettori, si è palesato il subdolo progetto del finanziere che trattiene per se stesso e per altre aziende di sua proprietà i ricavi derivanti da affitti di azienda, esternalizzazioni e pseudo-acquisizioni di attività, mentre scarica tutti i costi su Groundcare, che nel mese di maggio ha presentato istanza al Tribunale di Roma di Concordato preventivo, vista l'impossibilità di far fronte ai debiti accumulati dall'inizio dell'ultima gestione.

Recentemente le Organizzazioni sindacali hanno avviato un serie di agitazioni, culminate con un percorso assembleare durato cinque giorni, viste le fortissime preoccupazioni per un fallimento che sembra ormai prossimo.

L'indifferenza degli enti preposti alla gestione e al controllo, rispetto alle distorsioni conseguenti l'eccesso di liberalizzazione nel mercato, stanno portando al collasso l'intero sistema aeroportuale, che non ha saputo e voluto agire sulla possibilità di imporre le regole necessarie a garantire una corretta concorrenza tra i numerosi operatori aeroportuali: la cosiddetta clausola sociale, strumento contrattuale la cui applicazione è stata concordata anche nelle sedi istituzionali tra le varie aziende e le parti sociali, non trova ancora una regolare attuazione, con conseguenti ricadute sui livelli occupazionali; le tariffe applicate ai vettori, dimezzate rispetto ai livelli europei, sono l'unica leva su cui si basano la politica commerciale delle società e i vettori da esse assistiti, che sono tutti incuranti della qualità dei servizi erogati e della sicurezza, a danno quindi sia dei lavoratori sia dei passeggeri. Il gestore è più interessato a riscuotere affitti e royalties che a vigilare sull'andamento degli handlers e delle attività da loro svolte, nonostante ciò sia un esplicito mandato previsto nella concessione di Stato. La Direzione aeroportuale è molto attenta a garantire l'ingresso di nuovi operatori ma molto distratta sulle condizioni in cui i operano una volta certificati.

L'unica situazione certa sul sistema aeroportuale di Fiumicino è la drammatica vicenda di 900 famiglie, dipendenti dalle sorti di Groundcare S.p.A., che a tutt'oggi rischiano di rimanere senza posto di lavoro nonostante il traffico aereo continui ad aumentare.

Un tavolo permanente per il Ccnl Servizi ambientali

*Angelo Curcio, Coordinatore nazionale Fit Servizi e Ambiente,
fa il punto sulla piattaforma per il rinnovo del contratto*

La nuova riforma contrattuale ha ridotto la durata dei contratti (tre anni) ma non la tempistica del loro rinnovo, una tempistica sempre più condizionata da fattori economici, sociali o legislativi. Questo è accaduto per il comparto dei servizi Ambientali, che dopo l'accordo di rinnovo dei contratti collettivi nazionali (Ccnl) Federambiente e Fise Assoambiente, rispettivamente il 17 giugno 2011 e il 21 marzo 2013, ha vissuto una lunga fase di impasse. La stratificazione di provvedimenti legislativi in materia di lavoro e gli adeguamenti delle norme contrattuali alle nuove criticità del mercato hanno creato non pochi problemi.

Il risultato è stato che mentre si stampavano i nuovi contratti si preparava la piattaforma per il loro rinnovo.

Questa fase di rinnovo è stata caratterizzata da un confronto tra Anci, Associazioni datoriali e Sindacato che ha portato alla condivisione di un "position paper" da presentare al governo.

Una novità politica del rinnovo 2011-2013 è stata la presentazione di piattaforme separate. Seppur uguali nei contenuti rivendicativi, le piattaforme non hanno inciso sul valore dell'unità sindacale, eccezion fatta per l'ultima fase della stipula del Ccnl Fise che non ha visto la firma di Ultrasporti.

Il prossimo 22 e 23 ottobre 2013, con la contestuale elezione delle Rsu e degli Rlssa, oltre a cambiare culturalmente il nostro comparto rafforzeremo la responsabilità della partecipazione e le politiche attive sulla salute e sulla sicurezza del lavoro.

Le richieste della piattaforma di rinnovo del Ccnl per il triennio 2014-2016 si inseriscono in un contesto molto delicato, in un mercato con regole insufficienti, concorrenza sleale, dumping contrattuale, infiltrazioni e consolidamento della criminalità organizzata.

Il combinato disposto di ritardi dei pagamenti e interventi della magistratura contabile sta alimentando paura e depressione, incertezze, diseconomie strutturali, perdita di professionalità, mancanza di turn-over e ritardi nella trasformazione del sistema rifiuti in comparto industriale.

L'introduzione della Tares ha messo a rischio i conti economici delle imprese e la stabilità del sistema di gestione. Occorre separare il servizio integrato di gestione dei rifiuti dai servizi indivisibili dei Comuni, garantendo alle imprese la certezza del finanziamento, prevalentemente con un rapporto diretto tra gestore e utente.

È necessario adottare urgentemente modelli di politiche industriali concertate, avendo a riferimento normative nazionali orientate sullo sviluppo di un rinnovato ciclo integrato dei rifiuti, ripensando alle inadeguate e inefficaci politiche di esternalizzazione delle attività del ciclo.

Occorre stimolare la contrattazione di secondo livello sulla produttività e sull'efficienza, anche attraverso l'individuazione di maggiori risorse economiche e nuove normative, nell'ambito delle deleghe definite nel Ccnl. Laddove detta contrattazione non sia esercitata occorre prevedere l'aumento dell'attuale quota annua per la qualità della prestazione quale elemento di garanzia perequativa.

In tema di welfare contrattuale occorre sviluppare e implementare gli attuali strumenti bilaterali nazionali per rispondere ai crescenti bisogni sociali dei lavoratori e delle loro famiglie e, alla luce dell'ultima riforma previdenziale, adottare norme a tutela dei lavoratori anziani.

In sede aziendale è necessario prevedere specifiche flessibilità di orario per i nuclei monoparentali e genitori di figli minori utili a conciliare vita lavorativa e personale anche con l'utilizzo continuativo di ferie e permessi retribuiti per particolari esigenze familiari.

Bisogna strutturare nel secondo livello di contrattazione una verifica congiunta dei fabbisogni occupazionali e, in tale ambito, riconoscere l'apprendistato come forma prioritaria di sviluppo dell'occupazione giovanile.

E ancora: incentivare progetti formativi condivisi nella contrattazione di secondo livello tra Aziende, Rsu e Strutture territoriali delle organizzazioni sindacali, utilizzando gli strumenti (Fonservizi-Fondimpresa) e le risorse esistenti per la formazione continua e la riqualificazione professionale e le relative abilitazioni necessarie allo svolgimento delle mansioni, anche alla luce dei risultati che saranno messi a disposizione dai lavori della costituenda Commissione Classificazione che dovrà definire con attenzione le nuove figure che in questi anni si sono delineate nel campo dei servizi ambientali.

Come da prassi consolidata, nella piattaforma la richiesta economica non è quantificata ma legata a una contrattazione che consenta il recupero inflattivo e l'adeguamento del potere di acquisto delle retribuzioni dei lavoratori.

Infine, con la recente pubblicazione delle tabelle unificate del costo del lavoro, cadono gli ultimi alibi che hanno sinora impedito di apporre un'unica copertina a due contratti uguali. Occorre superare le incomprensibili resistenze datoriali e, attraverso il Contratto unico di settore, proporre al legislatore un sistema di regole e diritti necessari a costruire un mercato al servizio della collettività e non di parti politiche che spesso si limitano a mantenere equilibri e interessi consolidati, creando in alcuni casi le condizioni ideali per favorire gli interessi particolari della criminalità organizzata.

L'Anas e l'indebolimento della sicurezza stradale

Rosario Fuoco, Coordinatore nazionale Fit-Cisl Anas, spiega le gravi conseguenze delle politiche degli ultimi anni a danno di Azienda e utenti

L'Anas nel tempo è stata sottoposta a varie trasformazioni: da Azienda autonoma a Ente pubblico economico e successivamente in Società per Azioni (avvenuta nel 2002).

I vari governi che si sono succeduti in questi ultimi anni sono più volte intervenuti con la finalità di portare l'Anas al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione, ma la loro azione si è svolta più sul piano formale che sostanziale.

Infatti, nonostante la Società sia stata ritenuta idonea a riscuotere i pedaggi su una parte della rete che gestisce, con l'obiettivo di determinare la sua autonomia finanziaria dal bilancio dello Stato e dai relativi costi economici anche nei confronti dell'Unione Europea, il tentativo di sottoporre a pedaggiamento le autostrade in gestione diretta, pur in vigenza di idoneo provvedimento normativo (cfr. art. 15 D.L. 78/2010), non ha trovato ancora attuazione.

Negli ultimi tre anni l'Anas è stata inoltre oggetto di diversi interventi legislativi che ne hanno modificato le funzioni e i compiti istituzionali, sino a sancire la suddivisione dei poteri di concedente e di concessionario, con il conseguente trasferimento delle funzioni e del personale al Mit, cosa che ha avuto ripercussioni economiche gravi per i dipendenti.

Questa produzione normativa recente ha creato una netta inversione di tendenza rispetto al dibattito precedente e ha contribuito non poco alla mancanza di chiarezza sul ruolo e sullo sviluppo dell'azienda, che oggi rischia di avere notevoli conseguenze sulle attività quotidiane.

In particolare con le norme introdotte dal DL 78/2010, convertito in Legge 122/2010, vengono fatte ricadere per la prima volta anche sull'Anas (società per azioni), le restrizioni destinate a tutte le amministrazioni pubbliche, ignorando tra l'altro le funzioni ad essa assegnate, quali quelle di Polizia Stradale e quelle poste a garanzia della sicurezza e della percorribilità delle strade.

Inoltre, con l'art. 36 della L. 111/2011, più volte modificato, viene sancita la separazione delle funzioni di concedente da quelle di concessionario in seno alla stessa Società e si determina anche la decadenza del Consiglio di Amministrazione e la nomina di un Amministratore unico, per governance aziendale di transizione, che avrebbe dovuto traghettare verso il cambiamento, ma che invece è ancora in carica grazie al susseguirsi di proroghe normative.

Il recente Decreto "del fare" emanato del Governo Letta, interviene, ancora una volta, individuando l'approvazione del bilancio come termine da cui decorrono i trenta giorni per la nomina del nuovo vertice societario, oltre a prorogare il termine dell'appro-

vazione del nuovo Statuto dell'Anas fino a novembre 2013.

In tale farraginoso contesto, l'aspetto che più colpisce i lavoratori dell'Azienda e gli utenti delle strade è certamente la gestione della sicurezza stradale. Infatti, il blocco della assunzioni di personale si ripercuote in maniera significativa sulle attività di vigilanza, pronto intervento e sorveglianza delle strade.

Le funzioni di Anas, in materia di sicurezza stradale, sono assimilabili a quelle di Vigili del Fuoco, Polizia Stradale, Protezioni Civile, istituzioni per le quali la legge ha giustamente derogato al blocco, consentendo le assunzioni. In Anas, invece, per la prima volta nella sua storia, centinaia di lavoratori hanno visto concludere i loro contratti a termine senza la trasformazione a tempo indeterminato, in aggiunta a molti contratti a progetto interrotti a seguito della conclusione delle commesse, mettendo in questo modo a rischio l'efficienza ed l'efficacia di processi ed azioni.

In particolare il blocco del turn over non consente di rispettare il D.P.R. 1126 del 1981, il quale prevede tra l'altro che le squadre di manutenzione siano composte da un gruppo di persone più numerosi di quelli attuali. Paradossalmente questa condizione accresce i rischi di sanzioni per tutto il personale impegnato nel settore di esercizio (responsabili, addetti e preposti), talvolta anche penali, senza considerare che gli incidenti sulle strade, spesso, avvengono proprio perché il personale destinato ad assicurarne la sicurezza è insufficiente e gli investimenti pubblici stanziati annualmente per la manutenzione non sono adeguati. Tale norma, che incide sul piano penale direttamente sui lavoratori e non sui vertici dell'azienda, si ritiene che debba necessariamente essere abrogata e si dovrà dare corso ai Modelli sperimentali che l'Azienda ed il sindacato avevano avviato e che sono stati bloccati dalle norme in vigore.

Accogliamo positivamente il rilancio della manutenzione delle opere stradali avviate dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, obiettivo sempre perseguito dal sindacato quale vera mission dell'Azienda, ma contestualmente dovrà ripartire il confronto sul ridisegno della rete stradale nazionale, spezzettata a seguito dello scellerato "decentramento Bassanini". La sicurezza stradale oggi è a rischio e il bene primario della salute di lavoratori e utenti non può essere oggetto di contenimento della finanza pubblica. Sono altre le direzioni in cui tagliare.

Chiederemo pertanto al Ministro Lupi, nel corso dei tavoli tecnici dedicati, che la deroga delle assunzioni per VV.FF, Protezione Civile ed enti con funzioni similari, venga applicata anche ad Anas.

Il pericoloso stallo politico della portualità italiana

Ugo Milone, Coordinatore nazionale Fit Porti, lancia l'allarme per le condizioni in cui versano i porti nel Belpaese

Siamo ormai nel 2013 e, a rischio di ripetere gli slogan sino ad oggi tristemente ripetuti, ci troviamo alla fine di un ulteriore annus horribilis per la portualità e i traffici marittimi italiani in generale.

Come segnalato da diversi esperti dello shipping, nel 2011, poi nel 2012, avremmo dovuto rivedere dati simili a quelli precisi, ma tranne alcuni casi non è stato così e anzi i problemi più grandi per la nostra portualità stanno emergendo in quest'ultimo anno e non si vede una schiarita.

Ma il vero problema non è solamente l'andamento dei traffici. Cerchiamo allora di capire cosa ha determinato la crisi.

Prima della crisi c'è stata una crescita della capacità di stiva in quasi tutti i settori. Gli armatori spinti dai numeri assolutamente positivi, hanno incrementato il numero delle proprie navi, rottamando il vecchio naviglio, sia nel settore container, che crociere, che RoRo, che General Cargo. Questo ha creato una sovracapacità dell'offerta rispetto alla crisi della domanda di traffico.

La risposta degli armatori alla crisi e ad alcuni fenomeni contingenti (vedi pirateria, aumento dei costi passaggio Canale di Suez, conseguente applicazione dello slow steaming) ha determinato un riassetto organizzativo delle linee che sembra privilegiare itinerari alternativi a quello Suez - Gibilterra creando situazioni penalizzanti per il ruolo del Mar Mediterraneo (e quindi per l'Italia) nei traffici globali.

Esiste un unico modo per amministrare e potenziare i porti: i soldi. Il vero dilemma Italiano non è quante Autorità portuali ci sono, ma in quali territori si vuole investire, perché non esiste una politica nazionale. Ne consegue che si lascia spazio alle dinamiche locali di autonomia/anarchia nella gestione dei finanziamenti pubblici, soprattutto di quelli regionali o comunitari, in particolare al Sud dove le cifre sono molto più rilevanti.

Pertanto, prima di capire quali sono le organizzazioni migliori con cui regolare le autorità portuali, andrebbe copiata una cosa molto semplice dagli altri Paesi e cioè la pianificazione strategica delle infrastrutture nazionali. Cosa che da noi non si fa più da molti anni: si dice solo di sì a tutto per non scontentare il politico locale di turno.

La politica deve avvalersi di tecnici capaci di presentare una lista vera delle cose da fare e indirettamente una, ben più importante, lista delle cose da non fare.

Le Autorità portuali e Autorità marittime devono avere distinte le proprie prerogative e le prime vanno potenziate. Inoltre occorre un chiarimento sulle competenze delle une e delle altre.

I controlli delle merci vanno migliorati: il Pnl parla di sportello unico e penso che su questo non ci sia altro che auspicare velocità e decisione per eliminare tutti i problemi che quotidianamente la logistica italiana vive nelle aree portuali.

Insomma sono varie le ragioni che ci portano a vivere complessivamente, non solo nei porti, una situazione in cui il Pubblico da oggi in poi deve assumersi responsabilità, oneri, scelte, azioni che non ha avuto in passato.

Per raggiungere tali obiettivi, bisogna inevitabilmente passare attraverso la modifica dell'attuale legge sul riordino della legislazione in materia portuale L. 84/94. Un primo passo lo si era fatto nella passata legislazione. Il testo modificato era stato approvato al Senato ed era approdato in Commissione Trasporti alla Camera. Adesso siamo punto e a capo, con chi pensa di dover rimettere mano a tutto e chi ritiene opportuno attraverso decreti legge modificare l'attuale legge con specifici emendamenti.

Noi diciamo che andrebbe recuperato il lavoro fatto, che ha avuto anche un'approvazione bipartisan, per migliorarlo in quei punti qualificanti come l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali e non solo.

In tal senso va guardato con il giusto interesse a quanto accade in Europa. L'emanazione da parte del Parlamento europeo della proposta di regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti non stravolgerebbe in linea generale la normativa nazionale in materia, ma andrebbe ad incidere in modo significativo su alcuni aspetti. Respingiamo categoricamente qualsiasi tentativo di liberalizzazione che metta a repentaglio in primis la sicurezza nei luoghi di lavoro e che spezzi quell'equilibrio, già fortemente attaccato dalla crisi, che si è creato in ambito portuale.

Il 27 e 28 giugno a Genova si è tenuta una conferenza europea organizzata dalla Etf, nella quale ci è stato presentato uno studio sulla contrattazione collettiva portuale nei vari Paesi della Ue. La media economica dei contratti colloca l'Italia tra quelli con un'incidenza sul contratto collettivo tra le più basse, fino ad arrivare a differenze di circa mille euro. In questo scenario generale affrontiamo il rinnovo contrattuale dei porti, scaduto a dicembre scorso. Trattativa complicata e complessa, ma non meno delle altre che sta affrontando la nostra federazione. Siamo convinti che il contratto unico dei porti – e quindi il suo rinnovo – sia un elemento di base da cui ripartire per una nuova fase della portualità italiana.

Entra nel vivo la discussione sul IV Pacchetto ferroviario

Come da programma, tra Bruxelles e Strasburgo sta avanzando la discussione sul cosiddetto IV Pacchetto ferroviario. Puntualmente saranno presentati al Parlamento europeo i progetti di relazione contenenti gli emendamenti sulla proposta di rivisitazione delle direttive, avanzata dalla Commissione europea, che costituiscono il IV Pacchetto ferroviario. L'8 luglio saranno discussi gli aspetti politici dei provvedimenti, mentre il giorno successivo saranno affrontati quelli più tecnici.

Nel frattempo si è riunito anche il Consiglio europeo dei Ministri dei Trasporti, che ha prodotto un cosiddetto "approccio generale" per quanto riguarda la direttiva del 2008 che presiede l'interoperabilità nel sistema ferroviario comunitario - uno dei pilastri tecnici su cui si basa il IV Pacchetto - che fissa un orientamento sui compiti e le responsabilità dell'Agenzia europea sulla sicurezza (Era) rispetto a quello delle autorità nazionali (in Italia Ansf).

Il Consiglio nell'approccio generale ha previsto che l'Era dovrà curare il rilascio delle autorizzazioni per i veicoli da utilizzare in operazioni transfrontaliere, sulla base delle valutazioni effettuate dalle autorità nazionali. Mentre, per i veicoli usati esclusivamente per il traffico nazionale, il richiedente potrà scegliere se chiedere l'autorizzazione a Era oppure rivolgersi alla sola autorità della nazione in cui intende operare.

Ricordiamo che la Commissione europea aveva proposto una procedura centralizzata di autorizzazione, incaricando solo Era per il rilascio delle autorizzazioni per tutti i veicoli circolanti in tutti i paesi della Ue.

Contro tale impostazione gli Stati membri avevano manifestato forti dubbi, temendo un aumento dei costi e un possibile impatto negativo sulla sicurezza delle reti ferroviarie. L'approccio dei Ministri prevede, invece, un doppio sistema di autorizzazioni, con una netta separazione di compiti e responsabilità tra Era e le Autorità nazionali per la sicurezza.

La posizione del Consiglio prevede che Era possa stipulare specifici accordi di cooperazione con le Autorità nazionali per avere più dettagliate informazioni su condizioni storiche o geografiche peculiari, presenti nei singoli Stati, utili a garantire maggiore sicurezza, evidenziando tutte le responsabilità dirette poste in capo alla stessa Era.

Inoltre, vengono estesi gli obblighi di comunicazione in capo alla Commissione, che dovranno prevedere la copertura di aspetti

come il funzionamento dell'Era nonché degli accordi di cooperazione; la convergenza tra i registri di immatricolazione nazionali e la tracciabilità dei componenti critici per la sicurezza.

Il periodo di transizione per l'introduzione della nuova procedura di autorizzazione è stato individuato in cinque anni invece che - come proposto dalla Commissione - in due anni.

I Ministri hanno altresì deciso che, in sede di revisione del regolamento Era come proposto nell'ambito del IV Pacchetto ferroviario, si dovranno rideterminare gli aspetti finanziari per gli accordi di cooperazione, tra Era e le Autorità nazionali, oltre a fornire dei criteri per la ripartizione degli oneri pagati dai richiedenti l'autorizzazione.

La posizione del Consiglio dei Ministri su Era recepisce alcune osservazioni fatte da Etf, anche se l'impianto complessivo sul ruolo delle autorità nazionali per la sicurezza non sembra essere stato modificato e nel testo si dice che la decisione finale sarà assunta solo dopo un accordo complessivo sulla direttiva per la sicurezza.

La discussione in Parlamento europeo sul resto dei provvedimenti si preannuncia animata, viste le ufficiali prese di posizione da parte dei Parlamenti di Francia, Olanda, Lussemburgo, Austria, Lettonia in cui si evidenzia che le proposte di modifica delle direttive, avanzate dalla Commissione europea, contengono norme in contrasto con il sacro principio di sussidiarietà, stabilito negli accordi istitutivi dell'Unione.

Infine è utile ricordare che Etf prosegue la sua azione di lobbying e che per il prossimo 9 ottobre è in programma una grande manifestazione europea contro i punti più sgraditi del IV Pacchetto ferroviario.



Relazione sul workshop dell'Etf Transunion Youth Training Session

Dal 27 al 29 maggio ho partecipato – unico rappresentante della Fit-Cisl – ad una nuova sessione del workshop dei Giovani Lavoratori europei dei Trasporti, che si è svolto a Berlino. C'erano più o meno una sessantina di rappresentanti dai Paesi europei, più alcuni ospiti da paesi extra-unione come la Russia, l'Ucraina e la Turchia.

Dopo la relazione generale, alla quale nei due mesi precedenti avevamo dato tutti il nostro contributo, siamo tornati a lavorare nei tre gruppi in cui eravamo stati precedentemente divisi (vedi La Voce anno LXIII nr. 5, ndr.): 1) crisi europea e le ripercussioni sulla disoccupazione giovanile; 2) i cambiamenti climatici e una politica dei trasporti sostenibile; 3) le disuguaglianze di genere nel settore dei trasporti.

Ho fatto parte del primo gruppo; abbiamo così ulteriormente approfondito l'argomento, su come deve essere sviluppato il dialogo sociale dei Giovani che fanno parte dell'Etf, quindi dopo un interscambio di informazioni e pareri tra di noi abbiamo discusso su tre principali argomenti:

- 1) Sistemi di formazione a livello sindacale europeo, con l'intento di costruire una piattaforma di network comune per tutti i Paesi;
- 2) Mercato europeo del Lavoro, l'obiettivo è di arrivare ad un mercato con delle regole base uguali per tutti i lavoratori europei;
- 3) Atti per la protezione dei giovani lavoratori, con l'intento di creare un Consiglio europeo dei Giovani Lavoratori, dei contratti collettivi standardizzati con protezioni minime per tutti, con degli ispettori del lavoro europei veramente indipendenti dalle influenze delle imprese.

Dopo questa discussione, abbiamo cambiato gli argomenti e siamo stati suddivisi nuovamente in tre gruppi che hanno affrontato altri tre argomenti:

- 1) I Giovani Lavoratori nel Sindacato;
- 2) I Giovani Lavoratori in Europa;
- 3) Le Campagne dei Giovani nell'Etf.

Questa volta ho preso parte al secondo gruppo, focalizzando le questioni principali dei giovani lavoratori dei trasporti che sono: l'educazione scolastica, il trovare un posto di lavoro nonostante la mancanza d'esperienza e le strategie economiche con la politica dei giovani che vengono sottopagati.

Dopo abbiamo centrato i problemi dividendoli in tre grandi gruppi:

- 1) I giovani disoccupati e sottoccupati in Europa;
- 2) La transizione dalla scuola al lavoro;
- 3) L'abbandono delle questioni giovanili da parte della politica.

Come Gruppo dopo aver analizzato i molteplici problemi, ci è sembrato giusto porre anche degli obiettivi e delle possibili azioni da poter intraprendere.

Come obiettivi principali ci siamo posti:

- 1) L'abbassamento della disoccupazione giovanile;
- 2) Facilitare la transizione dal mondo della scuola al mondo del lavoro;

E come azioni da intraprendere a livello sindacale abbiamo proposto:

- 1) La creazione di un database a livello europeo, che sia in grado tramite il sindacato di far incontrare le offerte delle imprese con le domande dei giovani;
- 2) Riuscire a cogliere l'attenzione degli stessi giovani esterni al sindacato (anche attraverso degli slogan comuni);
- 3) Fare delle campagne per dei contratti collettivi di lavoro a livello europeo;
- 4) Una richiesta di maggiore pressione da parte dell'Etf verso i politici europei per sensibilizzarli nei confronti dei problemi giovanili;
- 5) Cercare di avere una maggiore incisività sulle decisioni più importanti che vengono prese a livello giovanile.

Tutti questi lavori sono stati presentati e portati all'attenzione al Congresso Etf nel pomeriggio del 29 maggio e già questo per noi è motivo di grande soddisfazione.

Naturalmente l'esperienza non si conclude qui, con il Congresso, ma l'azione dei Giovani credo sia solo all'inizio e dovrà proseguire nei prossimi mesi ed anni. Il prossimo appuntamento è fissato a Zagabria in Croazia per la prossima metà di ottobre.

Da parte mia posso dire che dopo l'esperienza di Torino, questa di Berlino è stata una sorta di prosecuzione, un'altra esperienza bellissima ed interessante, con ulteriori approfondimenti e conoscenza delle informazioni sulle problematiche dei giovani lavoratori negli altri Paesi europei.

Obiettivo comune: più sicurezza per i dipendenti al servizio dei trasporti pubblici

Esigenze e tutela dei dipendenti al servizio del trasporto pubblico, questi i temi al centro del recente incontro tra i rappresentanti delle OO.SS. e l'assessore competente Thomas Widmann.

Durante l'incontro sono stati discussi diversi temi e proposte riguardanti l'assegnazione dei servizi e le divergenti condizioni contrattuali del personale delle società Sad e Trenitalia che operano nel medesimo campo e sulle medesime tratte ferroviarie, la regolamentazione dei turni lavorativi, l'attestato di bilinguismo ed il sistema della proporzionale linguistica per l'assegnazione dei posti di lavoro.

I rappresentanti sindacali hanno anche sottolineato l'importanza del mantenimento dei collegamenti ferroviari interregionali verso Verona e Innsbruck e dei "treni corridoio" che collegano Lienz ad In-

nsbruck attraverso la Val Pusteria: in futuro è previsto che questi vengano sostituiti da un collegamento orario Lienz-Fortezza con coincidenze da e per Innsbruck. Altro argomento importante dell'incontro è stata la concezione e lo sviluppo futuro del trasporto pubblico locale in Alto Adige e la collaborazione tra le diverse società di gestione quali Trenitalia e Sad.

"È stato un incontro importante e molto costruttivo - spiega l'assessore Widmann - sappiamo che al momento ci sono alcune carenze in materia. Con l'elaborazione delle nuove leggi per la regolamentazione del trasporto pubblico vogliamo eliminarle e tutelare al meglio il personale addetto".

Per far ciò ci si impegnerà inoltre ad adattare alcune disposizioni di legge alla normativa europea. "L'obiettivo non è

soltanto formale, legato al rispetto della normativa - prosegue Widmann - ma in prima linea si tratta di garantire condizioni lavorative eque e favorevoli. Siamo infatti consapevoli che la motivazione e la soddisfazione del personale sono indispensabili per garantire la qualità e il funzionamento dei servizi", conclude l'assessore.

Accordo unanime anche sui prossimi passi: a breve si incontrerà un tavolo tecnico per discutere in dettaglio i singoli temi ed appurare possibili soluzioni.

Successivamente i risultati verranno presentati nell'ambito di un incontro politico con la partecipazione delle organizzazioni sindacali e delle società di gestione dei servizi di linea.

*Christian Tschigg
Segretario Regionale Fit A. Adige*

Selvaggio a chi?

Ragioni e torti dello sciopero Tper del 14 marzo

Frustrazione è forse la sensazione che ha portato chi, stanco di veder continuamente messi in discussione i propri diritti, ha deciso d'incrociare le braccia in uno sciopero improvviso che ha lasciato a piedi gli incolpevoli cittadini bolognesi nella piovosa mattina del 14 marzo 2013.

Sono mesi infatti che i lavoratori e i loro rappresentanti sindacali chiedono inutilmente di avviare un confronto serio con la Tper sui tanti problemi che vivono quotidianamente, ma non succede nulla. Ormai si è consolidata la prassi che vede ciclicamente le OO.SS. dichiarare sciopero a fronte di inconcludenti confronti con la dirigenza locale.

Questo è il quadro di Tper, questa è la rassegnazione che ha spinto gli autisti a fare quello che hanno fatto.

Tutto questo ci deve però far riflettere attentamente su come si sia potuto arrivare a violare i diritti degli incolpevoli utenti: bisogna evitare che si ripetano in futuro simili episodi che fanno passare i lavoratori dalla ragione al torto.

Oggi come oggi, se i lavoratori protestano è perché vorrebbero un'azienda che renda vivibile il lavoro, che li faccia sentire una parte organica di se stessa e non un ostacolo in un processo di rinnovamento, o peggio ancora qualcosa da sfruttare. Anche i dipendenti vogliono un'azienda che dia servizi di qualità agli utenti.

Insomma, lavoratori ed utenti vogliono la stessa cosa: un'azienda che funzioni.

Gli scioperi selvaggi però servono solo a danneggiare i lavoratori e a metterci con-

tro l'opinione pubblica, quando oggi avremmo bisogno del suo sostegno.

Debbo aggiungere che dal 14 marzo la situazione sul ramo gomma Tper non è cambiata più di tanto: dall'incontro con il Prefetto di Bologna è scaturito un verbale con dei punti che, ad oggi, sono stati affrontati solo in parte. Sul ramo ferroviario il personale ai treni è costretto a turni giornalieri al limite della normativa vigente e la gestione dell'evento straordinario ormai è diventata l'ordinario.

Fino a quando si potrà reggere questa situazione?

*Vincenzo Curcio
Segretario generale Fit Emilia Romagna*

Verso la Federazione delle Reti

30 delegati di Fit, Flaei e Fistel del Friuli Venezia Giulia per la prima volta insieme in un corso di formazione

Esperimento riuscito, anzi riuscitissimo! Questo è il risultato dell'iniziativa assunta dalla Segreteria regionale della Fit del Friuli Venezia Giulia, che attraverso la Segreteria generale, Lilli Bigoni, ha proposto e consentito che si realizzasse il primo corso di formazione, che ha visto impegnati 30 delegati sindacali di Flaei, Fit e Fistel.

Il corso si è svolto il 24 e 25 giugno scorsi a Trieste ed è stato realizzato sotto la guida esperta del responsabile della Formazione, Angelo Acquafresca, che ci ha fatto approfondire e dibattere i contenuti dei recenti Accordi interconfederali su "Rappresentanza e validità dei contratti".

Con il professor Alessandro Sorani,

esperto in comunicazione, che ci ha istruiti sapientemente sui principi della comunicazione, abbiamo fatto un'esercitazione sul parlare in pubblico e una sulla comunicazione scritta sindacale.

In conclusione del corso, il Segretario Generale Usr Cisl, Giovanni Fania, ci ha illustrato le strategie e il ruolo che intende svolgere la Confederazione, nell'attuale contesto economico, ricordandoci l'importanza e il ruolo dei delegati sindacali.

I corsisti sono stati salutati dai Segretari generali regionali di Fit, Flaei e Fistel che, presenti durante i lavori del secondo giorno, hanno voluto sottolineare l'importanza del risultato raggiunto con questa esperienza.

I lavori sono stati seguiti con grande interesse e coinvolgimento da parte di tutti i corsisti, che hanno partecipato attivamente e con entusiasmo.

Quello che però, forse, conta di più è stato il fatto che il corso di formazione si è trasformato in un importante momento di aggregazione tra i delegati, dando modo agli stessi di confrontarsi e individuare problematiche e risorse comuni, presupposto per la creazione della Federazione delle Reti.

Appuntamento quindi, ai prossimi corsi!

David Zerjal e Nicola Chiorri

La crisi dell'Autotrasporto marchigiano tra concorrenza sleale, cabotaggio e infiltrazioni della criminalità

Strette fra la concorrenza sleale dei Tir stranieri e le infiltrazioni della criminalità organizzata, le imprese marchigiane dell'autotrasporto si trovano ad affrontare una crisi gravissima: centinaia sono costrette a chiudere, migliaia sono i lavoratori licenziati o in cassa integrazione. Come sindacato insieme alla Confartigianato Trasporti e Cna Fita abbiamo denunciato la grave situazione.

Oggi gli autotrasportatori sono 4.648, rispetto ai più di cinque mila di tre anni fa. Sulle nostre strade circolano sempre più veicoli con targhe straniere. Spesso si tratta di aziende nate nei Paesi dell'Est che vengono a operare in Italia, praticando ribassi sui prezzi del servizio di trasporto superiori al 20%.

Vi è inoltre un uso distorto del cabotaggio, per il contrasto del quale risultano al momento del tutto insufficienti i sistemi di controllo. Esistono inoltre imprese italiane che utilizzano autisti assunti da agenzie interinali rumene, per i quali è prevista l'applicazione di regimi assicurativi e previdenziali del Paese di origine con un conseguente costo del lavoratore molto al di sotto di quanto costi l'autista italiano.

Il risultato del diffondersi di questi fenomeni è pesante: in due anni, secondo l'osservatorio regionale sull'artigianato "Trend Marche", il fatturato del settore si è più che dimezzato così come le spese per consumi.

Ad aggravare la situazione è sempre più presente, anche nel territorio marchi-

giano, il tentativo della criminalità organizzata di infiltrarsi nel settore del trasporto, utilizzando prestanome incensurati e aziende apparentemente in regola, ma che non sono altro che lavatrici che riciclano danaro.

Abbiamo chiesto incontri con i prefetti affinché si adoperino per far sì che i controlli siano più mirati, perché lo stato di cose rappresentato sta impoverendo la categoria professionale dei conducenti, sta depauperando un territorio già martoriato dalla crisi con l'inesorabile chiusura delle imprese di autotrasporto e la conseguente perdita di posti lavoro.

*Daniela Rossi Segretaria Regionale
Fit Marche*

Italcertifer e Polo tecnologico ferroviario di Osmannoro. La Regione Toscana nel capitale sociale

Apprendere che il Consiglio regionale della Toscana ha approvato la partecipazione azionaria del 20% nel capitale della società Italcertifer ci rassicura.

Come Fit-Cisl, in un documento del febbraio 2012 ("Completato il Polo tecnologico ferroviario di Osmannoro: ora è il tempo della gestione, del coordinamento e dello sviluppo"), auspicavamo una partecipazione pubblica toscana nella società Italcertifer, proprio per garantire un radicamento sul territorio e fare in modo che il polo ferroviario fiorentino si sviluppasse.

La società Italcertifer è dentro al Gruppo Fs e ha avuto l'incarico da Rfi di mettere in moto e gestire per i prossimi anni il Centro Dinamica sperimentale ubicato nel Polo

tecnologico di Osmannoro.

Il centro, che a regime dovrà occupare circa 150 addetti, è composto da tre edifici dedicati alla sperimentazione e alla ricerca sui rotabili con camera anecoica, da circa 40 banchi laboratorio per l'ingegneria e la qualità del software, da banchi prova per componenti, da laboratori di metrologia, oltre che da apparecchiature per le prove dinamiche e armoniche fino a 400 km/h delle locomotive.

Attualmente la società Italcertifer ha un capitale sociale sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana e dalle Università di Firenze, di Pisa, di Napoli e dal Politecnico di Milano.

Italcertifer, insieme a Trenitalia e all'Agen-

zia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, rappresenta un'evoluzione naturale delle funzioni pregiate già svolte dalle ex strutture delle Ferrovie dello Stato a Firenze. Tutte si sommano e si completano a vicenda, perché direttamente collegate tramite il lavoro, la sicurezza, le professionalità e soprattutto per il ciclo del materiale rotabile. Tutte insieme costituiscono un Polo Tecnologico Ferroviario con potenzialità sia occupazionali sia di "sapere unico" in tutta l'Europa occidentale.

Andiamo avanti e teniamoci stretti i nostri punti di eccellenza. Diamo quindi garanzie all'impresa e opportunità di crescita e sviluppo al territorio.

*Franco Fratini
Segretario regionale Fit Toscana*

L'autotrasporto trentino ha bisogno di una svolta

In Trentino sembra di assistere a una migrazione: i tir come stormi di anatre che volano alte nel cielo dirette verso oasi più tranquille, ovvero meno tasse meno contribuzione, oggi in maniera continuativa ed irreversibile.

Stiamo assistendo ad una emorragia di aziende che continuano a delocalizzare le loro attività verso i Paesi neo comunitari e in particolare in Est Europa, nei quali si applicano tassazioni molto più basse rispetto all'Italia, creando così un duplice danno in Regione. Da una parte infatti preziosissimi posti di lavoro si perdono - ed essendo il Trentino una regione dove risiedono o risiedevano le maggiori Aziende di trasporto possiamo solo immaginare quale possa essere stato il calo occupazionale - dall'altra parte meno tributi incassati dalla

Regione, ma anche dallo Stato, e tutto questo è aggravato da una crisi che continua imperterrita a mietere attività ormai allo stremo, provocando irreparabili danni alle più piccole imprese locali.

Rimane inoltre il problema "umano e sociale" riguardante gli autisti solitamente extracomunitari lasciati in giro per l'Europa anche per diverse settimane continuative.

Vivere 60/80 giorni in cabina spesso in due autisti, con paghe che rasentano il ridicolo, è veramente inaudito; la maggior parte di questo personale è formato da neo autisti privi di esperienza che, attratti da guadagni sopra la media degli stipendi dei loro rispettivi Paesi, accettano condizioni di lavoro precarie e instabili.

Le "armi" in nostro possesso utili a combattere l'ingiustizia sociale potrebbero essere sia un maggior controllo da parte degli organi competenti sul cabotaggio (regolamento 1072/2009), sia i controlli sul personale viaggiante nel pieno rispetto delle norme europee n°561/2006 del codice della strada.

Tutto ciò se fatto in maniera del tutto sistematica e coerente porterebbe forse non alla totale soluzione del problema, ma sicuramente aiuterebbe a limitarne i danni.

*Giovanni Giorlando
Segretario generale Fit Trentino*

Francesca Di Felice rieletta Responsabile del Coordinamento donne nazionale Fit

Il 6 giugno 2013 si è svolto a Roma presso il Centro studi Fit, in via degli Anamari 20, la riunione del Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl.

Le componenti del Coordinamento hanno messo in atto gli adempimenti regolamentari post congressuali.

Il Segretario nazionale, Michele Imperio, che ha aperto e presieduto la riunione, ha esposto gli adempimenti da affrontare. Nello specifico, in base all'articolo 27 del Regolamento Fit, per eleggere la Responsabile del Coordinamento donne è necessario che il Coordinamento stesso indichi la neo responsabile da presentare all'elezione del Consiglio Generale.

Su tale premessa, il Segretario nazionale ha proposto alle presenti una scelta di continuità con la riconferma dell'amica Francesca Di Felice. Dopo aver verificato l'unicità della candidatura, l'indicazione è stata posta al voto palese per alzata di mano. La proposta è stata accolta all'unanimità dalle componenti del Coordinamento nazionale donne che hanno riconfermato, per i prossimi quattro anni, Francesca Di Felice come loro Responsabile nazionale.

Ringraziando per la conferma di fiducia e in modo particolare la collega Rosanna Ruscito per il lavoro svolto e per le competenze trasmesse, la neoresponsabile ha annunciato l'elaborazione del piano di attività del Coordinamento.

Lettera aperta

Il piano sarà strutturato attraverso un'attività di work in progress da condividere e finalizzare. Si articolerà sui temi da sempre noti al Coordinamento, ma con uno spirito nuovo di coinvolgimento di tutta la Federazione ad ogni livello. Sarà una vera lettera aperta, diretta a tutto il quadro dirigente, attraverso la quale verranno raccolte le proposte e le idee da strutturare in progetti.

In prima battuta sarà importante il coinvolgimento del Coordinamento nel progetto federativo delle Reti, sia per condividere i progetti realizzati e quelli in corso, sia per realizzarne di nuovi.

Sul tema della rappresentanza, l'obiettivo è quello di partire dai posti di lavoro sostenendo le lavoratrici, anche attraverso la realizzazione di campagne di sensibilizzazione e promozione, nelle candidature per le elezioni delle Rsu ed Rls. Allo stesso tempo e trasversalmente si cercherà di stimolare la presenza delle sinda-

caliste nella costituzione dei Coordinamenti di area contrattuale.

Sul piano contrattuale, oltre alla ordinaria azione di collaborazione con le aree contrattuali per la elaborazione delle piattaforme, si attualizzeranno le Linee guida sulla contrattazione di genere e per la famiglia elaborate dal Coordinamento, con lo scopo di indicare strumenti da inserire sia a livello nazionale che aziendale per migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro - un tema ormai sentito da tutti i lavoratori, uomini e donne.

Per quanto riguarda il percorso di contrasto alla violenza, iniziato il 25 novembre scorso con l'elaborazione delle Linee guida sulla prevenzione della violenza sulle donne nei luoghi di lavoro, si avvierà un percorso di condivisione unitario delle stesse e, con le associazioni datoriali dei trasporti più rappresentative, si lavorerà per la firma di protocolli che aprano la via all'introduzione di strumenti per contrastare il fenomeno sui posti di lavoro con la contrattazione di secondo livello. Inoltre, proseguirà il progetto di collaborazione con il Telefono rosa che, attraverso il coinvolgimento di tutto il quadro dirigente, si articolerà in iniziative regionali e nazionali e includerà un percorso di indagine conoscitivo per rilevare i dati del fenomeno nei trasporti.

Sul piano progettuale verrà costruito, in collaborazione con l'Anolf, un progetto diretto alle lavoratrici delle cooperative - molte delle quali sono immigrate - con l'obiettivo di fornire strumenti di formazione e informazione su diritti e tutele e in riferimento alla salute e sicurezza. Temi questi che sono spesso poco conosciuti, al punto da innescare meccanismi comportamentali e/o di mancata comunicazione tali da mettere in pericolo la vita delle lavoratrici stesse.

Di primaria importanza è poi la costituzione di un progetto stabile di coordinamento dei Comitati pari opportunità esistenti e rilevanti sul piano nazionale, allo scopo di sostenerne l'attività e la progettualità e per attuare un reale coinvolgimento con l'azione del Coordinamento donne.

Infine, oltre alla quotidiana collaborazione con il Coordinamento confederale e all'azione di sostegno alle vertenzialità in atto in alcune aziende in cui non si riesce ad oggi a far rispettare le tutele minime di legge, verrà potenziata e rivalutata la partecipazione ai Coordinamenti donne Etf e Itf nell'ambito del più ampio progetto di federazione Fit International.

La Coordinatrice ha poi esposto i risultati congressuali relativi alla partecipazione e alla presenza delle donne nel Consiglio Generale nazionale e circa l'elezione dei Coordinamenti donne regionali. È così emerso un quadro sul nuovo Coordinamento donne nazionale che vede rappresentate tutte le regioni, con l'esclusione delle più piccole nelle quali si riscontra un aumento nella partecipazione di giovani e donne.

Infine, Francesca Di Felice essendo già consigliera generale, ha esposto la necessità di un ulteriore adempimento, in osservanza a quanto previsto dal regolamento della Fit, in base al quale se la responsabile già fa parte del Consiglio generale nazionale, la Segreteria nazionale, su indicazione del Coordinamento, propone al Consiglio generale stesso la nomina come consigliera di un'ulteriore rappresentante. Nello specifico ha proposto al Coordinamento, in termini di continuità, l'indicazione di Maria Carmela Cafaro come consigliera generale.

Entrambe le indicazioni proposte dalle componenti del Coordinamento nazionale donne sono state confermate dal Consiglio generale nazionale, svoltosi nei giorni 26 e 27 giugno a Chian-

ciano.

In tale contesto, in cui sono state recepite le modifiche regolamentari introdotte dal Congresso confederale, al Coordinamento donne sono andati gli auguri del Segretario generale Giovanni Luciano per il lavoro da svolgere in questo nuovo e rinnovato mandato congressuale e i ringraziamenti per quanto fatto fino ad oggi.

Ci piace concludere questo articolo, per sostenere e incoraggiare le sindacaliste della Fit, con una parte di testo tratto dalla "Nuova Antologia" del 1861 di Cristina Trivulzio Principessa di Belgioioso:

"Le donne che ambiscono ad un nuovo ordine di cose debbono armarsi di pazienza e di abnegazione contentandosi di preparare il terreno e non di raccogliere le messi. Vogliano le donne felici dei tempi avvenire rivolgere il pensiero alle umiliazioni delle donne che le precedettero nella vita, e ricordare con qualche gratitudine i nomi di quelle che loro apersero e prepararono la via alla non mai prima goduta, forse appena sognata, felicità".

Occupazione giovanile: i progetti decollati e quelli in fase di rullaggio

Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale delle Donne, spiega tutte le novità per favorire l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro

"I giovani e il lavoro: Politiche e prospettive in Italia ed in Europa". E' questo il tema dell'iniziativa unitaria promossa da Cgil, Cisl e Uil e dalla Fondazione Ebert, d'intesa con i sindacati tedeschi (Dgb) e spagnoli (Cc.Oo e Ugt), che si è svolta il 27 e il 28 giugno a Roma. La discussione si è sviluppata sul tema della disoccupazione giovanile e delle politiche nazionali ed europee per contrastarla, proprio nei giorni del Consiglio europeo e della pubblicazione in Gazzetta ufficiale del DL. 76/2013, il cosiddetto pacchetto lavoro.

All'iniziativa hanno preso parte diverse personalità come Michael Braun (Fondazione Ebert), Francesco Pastore (Università di Napoli), i Segretari confederali e gli esponenti dei Sindacati Tedesco (Dgb) e Spagnolo (Ugt) e il Sottosegretario al Lavoro On. Carlo Dell'Arringa. Diversi sono stati i temi affrontati, a partire dalle cri-

ticità della fase di transizione scuola-lavoro, che rappresenta un percorso lunghissimo a causa della scarsa esperienza lavorativa dei giovani, e alle tesi economiche del liberismo e dell'interventismo per incidere sul problema.

La soluzione indicata dal liberismo prevede che il mercato debba offrire ai giovani un basso salario d'ingresso legato alla loro minore produttività, una maggiore flessibilità, in modo da permettere più facilmente di passare da un lavoro all'altro fino a trovare quello giusto, e lavori temporanei, che sono l'unico modo per accumulare l'esperienza lavorativa di cui hanno bisogno.

Gli interventisti invece criticano la flessibilità in entrata e i lavori temporanei; la prima infatti aiuta solo coloro che già hanno maggiore motivazione e un livello d'istruzione più alto, mentre i se-

condi permettono di fare solo esperienze lavorative generiche.

La soluzione ottimale individuata è l'utilizzo di un mix di politiche in cui la flessibilità sia accompagnata da un sistema d'istruzione più democratico e da un sistema capillare di formazione professionale. Secondo il professor Pastore è essenziale migliorare la qualità dell'istruzione e consentire l'acquisizione di un capitale umano a tutto tondo, cioè comprensivo anche dell'esperienza lavorativa sia generica che specifica di un certo posto di lavoro. Occorre investire di più per sostenere le famiglie nello scegliere il percorso più adatto. È necessario inoltre fornire maggiori collegamenti fra istruzione e lavoro attraverso un'università professionalizzante. Infine è necessario realizzare l'infrastrutturazione informale nel mercato del lavoro, che preveda un'interazione fra diversi soggetti: giovani, famiglie, luoghi di informazione e di formazione, imprese, sindacati.

Di utile effetto è stata la descrizione dei piani europei per combattere la disoccupazione giovanile. L'employment package, messo in atto a giugno 2012, interviene in modo organico e mirato per realizzare finanziamenti strutturali e prevede, con l'impegno di ciascuno Stato membro: maggiore coesione e partecipazione sociale per la risoluzione del problema; riduzione del carico fiscale; uso dell'apprendistato quale unico sistema di accesso al lavoro; rafforzamento della mobilità delle persone; rafforzamento dell'istruzione ed evoluzione della stessa in formazione professionale; realizzazione di percorsi di accesso al lavoro che dopo quattro mesi dal termine della formazione scolastica prevedano una forma di inserimento lavorativo (apprendistato, tirocinio, stage); miglioramento della mobilità del mercato del lavoro attraverso l'ampliamento dell'Euros (ufficio di collocamento europeo); creazione del progetto Leonardo, finalizzato all'apprendistato all'estero; realizzazione di una banca dati delle politiche attive e passive del lavoro; attuazione di interventi mirati alla realizzazione dell'incontro dell'offerta e della domanda di lavoro nell'ambito dei settori in via di sviluppo (green economy, tecnologia, servizi alla persona).

Il pacchetto lavoro

Dell'Aringa ha concluso l'incontro descrivendo il pacchetto lavoro, che prevede misure che riconoscono maggiore flessibilità alle imprese e cercano di favorire tutte le occasioni di impiego, anche se a termine. Il decreto dispone l'attivazione di un nuovo incentivo per i datori di lavoro che assumono con contratto a tempo indeterminato giovani con età compresa tra i 18 e i 29 anni e che rientrano in uno dei seguenti casi:

- privi di impiego da almeno sei mesi;
- privi di diploma di scuola media superiore o professionale;

- che vivano soli con una o più persone a carico.

L'incentivo consiste nella riduzione di un terzo della retribuzione mensile lorda imponibile ai fini

previdenziali e non può essere superiore a 650 euro mensili per lavoratore assunto.

Per conoscere maggiori dettagli sul pacchetto lavoro è possibile consultare il sito del Ministero del Lavoro.

Il Consiglio europeo

L'Italia avrà maggiori possibilità per favorire la crescita economica e combattere la disoccupazione giovanile. Lo ha deciso il Consiglio europeo dedicato all'occupazione dei giovani. Un miliardo di euro nel primo biennio, con la possibilità di ottenere un altro mezzo miliardo successivamente, destinato direttamente alle politiche attive per il lavoro. Il Presidente del Consiglio Enrico Letta ha sottolineato che ora le imprese potranno assumere giovani a tempo indeterminato con una forte defiscalizzazione.

Francesca Di Felice



Gli internauti italiani e il digital divide

Cari lettori de "La Voce" come ve la cavate con Internet? Tranquilli, nessuna seccantissima proposta di vendita... perlomeno da queste colonne. Recentemente sono state pubblicate due indagini sulle abitudini dei naviganti del Belpaese. Il primo studio, della Commissione europea, traccia un quadro desolante: l'Italia è tecnologicamente in affanno e soffre di ignoranza informatica diffusa. Il secondo studio, pubblicato da Audiweb (l'organismo "super partes" che rileva i dati di audience di internet in Italia), ha scattato una fotografia del traffico internet nel mese di maggio 2013: sono 28,5 milioni gli italiani che si sono collegati almeno una volta dal pc di casa, ufficio o altri luoghi. Chi sono, dunque, gli italiani utenti della Rete? Proviamo a entrare nel merito delle due ricerche.

Per la Commissione europea non ci sarebbero dubbi sulla nostra refrattarietà al nuovo mezzo. Se in Italia il 53% della popolazione accede regolarmente a Internet almeno una volta alla settimana, in Europa la quota raggiunge il 70%. I pochi assidui frequentatori, con almeno un accesso al giorno, sono il 51% contro una media europea del 59%. Quelli che non hanno mai usato Internet sono il 37% contro il 22% europeo.

Pensiamo di rappresentare l'avanguardia mobile del Vecchio continente ma non è così. Solo il 16% degli italiani accede a Internet con una "connessione dati", contro una media europea del 36%. Nel Regno Unito e in Svezia si raggiungono rispettivamente il 63 e il 70%. Questo probabilmente vuol dire che acquistiamo smartphone e tablet in gran quantità ma se accediamo al Web usiamo solo reti wi-fi domestiche o del posto di lavoro.

E una volta online che succede? Leggiamo notizie, progettiamo viaggi, prenotiamo. Quando però si tratta di trovare informazioni su beni e servizi ci fermiamo al 41%, contro il 62% degli europei.

Quanto alle competenze informatiche, le vantano il 56% degli italiani contro il 67% degli europei. Gli esperti sono il 24% contro il 27% degli europei, mentre quelli di livello medio e basso sono dai 4 ai 5 punti percentuali in meno rispetto al 16-25% europeo.

Ritornando invece sulla fotografia di Audiweb e dei 28 milioni e mezzo di italiani collegati a internet a maggio di quest'anno, scopriamo che la media giornaliera di utenti connessi è di 14,2 milioni, collegati per 1 ora e 25 minuti ciascuno. Online ci sono più gli uomini che le donne - 7,8 milioni contro 6,4 milioni - e in particolare la fascia d'età 35-54 anni rappresenta quasi la metà della popolazione online (47,6%).

I più giovani dedicano più tempo alla navigazione da pc nel giorno medio (ovvero la media tra festivi e feriali): i 25-34enni (2,6 milioni, il 18% della popolazione online) risultano collegati in media

per 1 ora e 37 minuti, come i 18-24enni (1,4 milioni, il 10% della popolazione online) che risultano collegati per 1 ora e 38 minuti per persona.

Cresce di oltre l'11% la quota degli over 55 online nel giorno medio, con 2,5 milioni di utenti di questa fascia (il 17,4% della popolazione online over 55).

Per quanto riguarda la provenienza geografica emerge che il 30,5% degli utenti online nel giorno medio a maggio è dell'area Sud e Isole (4,3 milioni di utenti attivi), il 26,4% dall'area Nord Ovest (3,8 milioni), il 16,3% dal Centro (2,3 milioni) e il 15 per cento dal Nord Est (2,1 milioni).

Ma il vero problema italiano rimane pur sempre il cosiddetto "digital divide", ovvero il fossato che negli anni si è scavato tra chi ha gli strumenti e le infrastrutture per potersi connettere alla Rete e chi invece difetta degli uni e delle altre. Secondo il Ministero dello Sviluppo economico ci sono ancora 2,8 milioni di italiani che non possono avere la banda larga terrestre. Ci sono 1.700 comuni (sugli 8.094 italiani) dove solo un massimo del 3% della popolazione è coperto da Adsl. E un'ampia fetta (3.157 comuni) che vive nel limbo, con una copertura tra il 6 e il 95% della popolazione.

Risolvere il digital divide, predica instancabilmente la Commissione Ue, è la condizione necessaria per generare un progresso economico e sociale nel Belpaese. Ormai tutti noi viviamo in una società dove spostare bit diventa più importante che muovere persone, macchine e cose.

Per superare il problema l'Italia si è dotata dell'Agenzia per l'Italia digitale. Ma c'è il dubbio che si tratti del solito carrozzone che avanza con lentezza e ritardi. Al momento, la macchina dell'Agenda digitale, quel pacchetto di misure che mira a risolvere le lacune italiane sui tanti fronti dell'innovazione, dalla banda larga alla Pubblica amministrazione digitale, si è a dir poco impantanata.

Il Ministero dello Sviluppo economico si aspetta che la questione del digital divide venga chiusa entro il 2014. Fa niente che l'Unione europea ci avesse chiesto di farlo entro il 2013 e che la stessa Agenda digitale italiana (come da decreto Crescita 2.0 andato in Gazzetta Ufficiale a dicembre 2012) indicasse quel termine come obiettivo e alla portata. A questo punto si aprono le scommesse: ce la faremo a centrare l'obiettivo? Viene voglia, visto che va tanto di moda, di aprire un sondaggio. Rigorosamente online.

Geivù

Intervista all'On. Silvia Velo

“Lupi distribuisca al più presto le deleghe a Viceministro e Sottosegretari”

La On. Silvia VELO, nella scorsa legislatura è stata autorevole Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera. In questa è diventata Vicepresidente del Gruppo del Pd, ma ha egualmente trovato il tempo per aiutarci a capire cosa succede a livello istituzionale nel nostro mondo di lavoratori dei trasporti.

Dal Suo osservatorio di Commissione (anche se con meno tempo a disposizione per la “promozione” a Vicecapogruppo del PD) è certamente in grado di monitorare l'attività del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture . Come valuta i primi passi del nuovo Ministro Lupi?

Io direi positivi. È stato importante che nel “decreto del fare” Lupi sia intervenuto spostando risorse da grandi opere nell' immediato non “cantierabili” su opere più immediatamente realizzabili.

In un momento in cui gli investimenti in infrastrutture possono avere un effetto anticiclico, mobilitare repentinamente risorse è un fatto rilevante.

Però, vorrei che Lupi esercitasse lo stesso attivismo anche nel settore dei trasporti, dove ci sono provvedimenti di natura ordinamentale e legislativa che non costano niente e che potrebbero essere di sostegno al settore.

Le deleghe a Viceministro e Sottosegretari, more solito, tardano ad arrivare. È normale?

È ordinario, ma non va bene, perché ciò limita le potenzialità dell' azione di Governo.

Viceministro e Sottosegretari si trovano privi di deleghe e al tempo stesso oberati di lavoro.

Credo che sia importante – lo dico da Vicepresidente del Gruppo Pd – che anche il Segretario del Pd si faccia sentire al riguardo.

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 utilizzare la “golden rule” per superare i rigidi vincoli imposti dall'Europa. Ci riuscirà?

Non lo so se ci riuscirà Lupi in quanto tale, ma questo è il tema

dell'intera Europa, che attraversa una fase drammatica dell'economia, aggravata dalla spirale austerità-recessione.

L'eccesso di tagli per migliorare i saldi di finanza pubblica si è dimostrato sbagliato nei fatti, perché peggiora la crescita.

Investimenti mirati in infrastrutture sono lo strumento per invertire questa tendenza, perché muovono le economie, i Pil e le entrate degli Stati.

I treni ad A.V. riscuotono successo, sia sul versante di Ferrovie Italiane di Mauro Moretti che su quello di Ntv di Montezemolo-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?

Paradossalmente, hanno ragione entrambi.

E poi, a me pare un falso problema. Perché, da una parte, tutti condividiamo l'apertura alla concorrenza, dopodiché, nel momento in cui si realizza, ci meravigliamo delle conseguenze.

Quando due o più soggetti si combattono per affermarsi sul mercato, qualche colpo basso ci può anche scappare. È così, è normale. Altrimenti rientriamo nel monopolio.

Se la nuova "Autorità dei Trasporti" fosse stata pienamente operativa, le cose sarebbero andate diversamente?

È l'auspicio dei due competitors, ma anche generale dei consumatori che si attivi al più presto l'iniziativa regolatoria di questa Authority, che però non dovrà seguire solo il sistema del trasporto ferroviario, dove c'è concorrenza e dibattito, ma anche il settore delle autostrade (dove, di fatto, non c'è concorrenza, perché ogni tratta è data senza gara e in regime di monopolio), del quale non si sente discutere.

A proposito di ferrovie, i giornali parlano della possibilità del ricorso a una "vagonata di bond" portata avanti dall'A.D. Mauro Moretti con l'emissione di un'obbligazione da 1,5 miliardi di euro per superare lo scoglio dei 3 miliardi di crediti non pagati da Stato e Regioni. Si parla anche di una possibile quotazione in borsa della Rete F.S. Come valuta?

L'Ing. Moretti è un manager al quale non mancano le idee.

Intanto, preferirei che le Regioni pagassero. Ma se non lo fanno non è perché non vogliono, ma perché non possono. Questo si ripercuote sul servizio ai cittadini.

Di conseguenza, Ferrovie Italiane rallenta negli investimenti (vedi anche nel materiale rotabile) non per carenza di competenze, ma di cassa.

Dopodiché, se questa è una strada che consente all'Azienda, in condizioni di sicurezza, di avere liquidità, la valuto positivamente.

PORTUALITA'. Si parla di una possibile revisione della Legge

84/1994. Luigi Merlo, Presidente di Assoporti ha espresso disponibilità a patto che venga salvaguardata la cosiddetta "autonomia finanziaria" (portandola al 3% del gettito Iva generato dai porti). Ma il Ministro Saccomanni sembra ostacolare anche la percentuale dell'1% (avendo solo concesso di alzare da 70 a 90 milioni di euro il tetto massimo concesso ai porti). Come valuta?

Innanzitutto, penso che i porti italiani siano stati vittime di una scelta sbagliata del Ministro Tremonti che nei suoi cinque anni ha deciso di "tagliare" i porti, causando un ritardo drammatico rispetto a quelli del Mediterraneo e del Nord Europa.

Credo che ora ci sia bisogno di investire nei porti, dove l'autonomia finanziaria è uno strumento che va sostenuto e ampliato.

Ovviamente, ciò va inserito in un disegno nazionale dove le scelte strategiche di Governo e Parlamento avvengano di concerto con le Autorità portuali.

Anche qui, apertura agli investimenti privati, però è il pubblico che decide su quali porti si investe o no. La programmazione è pubblica.

Ma le risorse sui porti portano ricchezza, più di quanto non si sia speso. E questo Saccomanni lo deve sapere.

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 A.D. Ad Andrea Ragnetti è subentrato Gabriele Del Torchio. Come valuta i primi passi del nuovo amministratore e il nuovo progetto industriale basato - da indiscrezioni di stampa - su una maggiore internazionalizzazione delle rotte, privilegiando le tratte a lungo raggio?

Intanto, Alitalia non è più la compagnia di bandiera. Ma, anche qui non manca la solita ipocrisia. Da una parte, si chiedono le liberalizzazioni, l'uscita della politica dai settori dell'economia, e poi si chiede ai politici di dire la propria e talora, di condizionare. Mi auguro che Del Torchio faccia le sue valutazioni conoscendo il settore.

È chiaro che l'internazionalizzazione è importante, nel momento in cui sul piano interno la concorrenza del treno ad A.V. si è fatta più forte.

Il Ministro uscente Passera ha lasciato in eredità un impegnativo piano degli aeroporti. Solo 31 sono stati considerati strategici e ben 15 "bocciati" e trasferiti alle Regioni per le valutazioni del caso. Questo piano sarà attuato o affossato nei fatti?

Io spero che Lupi recuperi l'idea che aveva Passera di una programmazione nazionale anche sugli aeroporti, chiamando però le Regioni (è una materia "concorrente") alla corresponsabilità. Quindi, nessuna imposizione dall'alto, però una programmazione è necessaria.

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
Via Salaria, 89 Roma (00198)

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

www.inat.it

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

DIPENDENTE

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

FAMILIARE

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

GARANZIE AGGIUNTIVE COMPRESSE PER DIPENDENTI E FAMILIARI:

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



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

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



NUOVA

Polizza Incendio e Furto Abitazione:

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

RICHIEDI INFORMAZIONI: 06.51574.1 • info@inat.it

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

DIPENDENTE

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

FAMILIARE

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

- € 22,50 Premio assicurativo mensile

POLIZZE CONVENZIONE:

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

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