

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

# La VOCE dei Trasporti 10

10  
Ottobre 2014

LXIV anno dalla fondazione

Poste Italiane spa - Spettacolo n. 3773 (com. L. 40/04) art. 1 comma 3, DCB Roma - Autorizz. del Trib. di Roma n. 350 del 16./06/1987. Una Copia € 0,51



## FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Frank Andlauer



## Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico o del

dentista. Inoltre hai a disposizione una linea telefonica aperta 24 ore su 24 con un team di medici e psicologi. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

[www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)  
numero verde 800 114444

**Unipol**  
GRUPPO



# Sommario

## Editoriale

**2** *La forza delle convinzioni*

## Sindacato & Strategie

**6** *Cisl Reti dà il via al Forum internazionale del Lavoro*

**10** *50mila firme per cambiare le regole dello sciopero*

**12** *Abruzzo e Molise: al via la raccolta firme*

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

**N. 10 Ottobre 2014**

LXV 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 15/10/2014

Finito di stampare nel mese di ottobre 2014

Tiratura: 28.000 copie

**14** *Campania: l'importanza di migliorare gli scioperi*

**16** *Puglia e Basilicata: cronaca di un'iniziativa in corso*

**18** *Ferrovie in Sicilia: la Fit chiede di migliorare l'offerta*

**20** *Il rilancio della logistica? Può passare solo dalla legalità*

**22** *Fsi: ecco com'è andato il primo incontro con il nuovo Amministratore delegato*

**24** *L'attualità del pensiero e delle intuizioni di Luigi Vaglica a venti anni dalla scomparsa*

**27** *Rfi: cosa vuol dire riorganizzare*

**28** *Tutte le proposte della Fit per i lavoratori degli appalti*

**29** *Ntv: prosegue il confronto sindacale*

**31** *Un conflitto da vincere per Rfi*

**32** *Fermiamo subito l'emergenza aggressioni nel tpl!*

## Politiche sociali

**33** *Fondo Fasda: mini guida alle prestazioni sanitarie*

**36** *Curarsi all'estero è più facile*

**39** *Diventa operativo il Fondo di solidarietà residuale presso l'Inps*

**42** *Lo stile delle donne: la leadership della condivisione*

## International

**44** *Il dialogo sociale in Etf per il trasporto pubblico locale*

**46** *Marittimi: la Fit in cattedra all'Ilo*

**48** *Incontri in sede europea per il personale di terra aeroportuale*

## Opinioni & Colloqui

**50** *Cosa vuol dire rendersi conto di un errore*

**52** *La reale ricchezza degli Italiani*

**53** *Intervista all'On. Marco Martinelli*

## Intorno a noi

**55** *City Angels: angeli selezionati*

# La forza delle convinzioni

## Cambio della guardia alla guida della Cisl

La Cisl ha cambiato il suo Segretario Generale. Raffaele Bonanni, con una decisione repentina, ha rassegnato le dimissioni, accelerando così un ricambio al vertice della nostra Confederazione che, francamente, ci aspettavamo l'anno prossimo.

Non sta certo a noi dover discutere delle scelte individuali di Raffaele Bonanni, al quale, va ricordato il Comitato Esecutivo della Cisl prima e un atto del Consiglio generale dopo, chiesero di restare anche oltre il compimento del sessantacinquesimo anno d'età. Si trattò di una deroga ad hoc, per avere un garante nei delicati processi di accorpamento, prima delle strutture orizzontali e, poi, di quelle categoriali.

A processi ormai avviati la decisione di accelerare l'uscita, riducendo così nei fatti la deroga temporale di un anno circa, ha un senso molto forte rispetto al segnale dato all'esterno circa le necessità di rinnovare il sindacato, sì negli uomini e nelle donne ai vertici ma, soprattutto, nel rapporto con la società intera, andando ben oltre, pensiamo, l'ormai angusto recinto della rappresentanza espressa.

Cosa dire di Raffaele? Semplicemente che è stato un grande Segretario Generale. Ha dimostrato con i fatti che la Cisl, se vuole, sa essere un Sindacato libero e forte che non si fa trascinare dalle ideologie altrui e, soprattutto, che non subisce i veti da nessuno.

Per quanto mi riguarda questo aspetto ha rappresentato un valore politico incommensurabile che supera di gran lunga l'ipocrita e inutile morale dell'unitarietà a tutti i costi. Il sindacato è più forte se è unitario? Sì, ma se unitarietà significa inconcludenza, allora no.

Gli stessi accordi interconfederali relativi alla misurazione della rappresentanza e rappresentatività sono un esempio di quale azione abbia voluto portare avanti questo Segretario Generale per lasciare un segno concreto ed indelebile nel modificare, con i fatti, le cose.

Al di là delle considerazioni personali, che non esprimo in questa sede, appare evidente che la Cisl con Bonanni alla guida è stata importante e considerata, nel bene e nel male.

Così come molte intuizioni e proposte portate avanti in questi anni sono diventate patrimonio comune e oggetto di dibattito.



Aggiungo Bonanni propose, per la sua successione, Anna Maria Furlan e la eleggemmo Segretario Generale Aggiunto. Ora Anna Maria è stata eletta al posto di Raffaele. Un percorso delineato per tempo e seguito con unità e coesione ai massimi livelli da parte di tutta l'Organizzazione. Se ci pensate è un segnale di grande forza in un mondo dove correnti, fazioni, distinguo e frammentazione sono all'ordine del giorno. Che la Cisl sia così compatta è un valore da preservare con forza.

Il nuovo Segretario Generale ha ricevuto un'eredità pesante in un momento, diciamo chiaramente, molto difficile e complicato. A lei vanno le congratulazioni della Fit Cisl che la conosce bene avendola ospitata in innumerevoli iniziative negli anni scorsi. La conosciamo bene e lei conosce noi. Le facciamo un grande in bocca al lupo perché la sua elezione è avvenuta nella fase storica ove il sindacato confederale è al minimo di popolarità. Personalmente penso che anche lei dovrebbe partire da questa consapevolezza. Il movimento sindacale tutto dovrebbe partire dal fatto che l'attacco è portato direttamente al cuore del sindacato. Per questo occorre reagire aprendosi di più a un



pirici è come se in ferrovia o all'Anas o dove vi pare dalle parti nostre, si metterebbero lavoratori a fianco di quelli stabili a fare lo stesso lavoro per le stesse ore ma essendo "padroni di se stessi". Nei fatti 38 ore voi e 38 loro, e con la stessa paga oraria, ma niente ferie, niente t.f.r., niente tredicesima o quattordicesima, niente malattia, niente infortuni, niente sindacato, niente di niente.

Non solo, quando gli gira a chi li impiega, se li leva di turno

mondo che non è più quello di trent'anni fa. Occupare le fabbriche è uno slogan un po' retrò, quasi romantico nel suo genere, ma poteva andar bene quando di fabbriche aperte ce n'erano tante. Oggi le fabbriche devono occupare, non essere occupate, quindi restare aperte. Non è un gioco di parole ma una differenza abissale di pensiero. Ormai ci sono fabbriche chiamate call center, chiamate co.co.co. o pro, partite Iva fasulle e altre amenità varie che il Sindacato, non per colpa sua come dicono certi furbacchioni da salotto televisivo, oggettivamente non riesce ad intercettare semplicemente perché la gente non può, nei fatti iscriversi ad un sindacato.

Contro questa situazione occorrerà battersi veramente, rispolverando un'istanza dello stesso Raffaele Bonanni di qualche anno fa quando chiedeva che le forme di lavoro cosiddette flessibili, nei fatti precarie, dovessero costare di più e non di meno al datore di lavoro. Chiedendo che nei luoghi ove vi sono dipendenti diretti che fanno un lavoro, sia vietato affiancare lavoratori che fanno lo stesso lavoro ma che sono impiegati con partita Iva. Per ca-

dalla sera alla mattina. Queste pratiche sono diffusissime in Italia. Parliamo di questo? Quando? Come lo dobbiamo chiamare questo scandalo? Articolo 19?

Da qui dovremmo partire con la giusta consapevolezza e libertà di pensiero e di azione, scevri da riflessi o condizionamenti di partito o di schieramento politico.

Se non saremo complessivamente capaci di dare un messaggio forte ai milioni di persone esclusi dal futuro lavorativo dignitoso, com'è oggi, qualunque battaglia sull'articolo 18 apparirà solo ideologica e a difesa non di diritti, come effettivamente può essere, ma di privilegi.

E' triste ma è così.

Il Sindacato è sotto attacco anche perché le complessive inefficienze che la classe politica ha splendidamente dimostrato nell'ultimo quarto di secolo sono state scaricate su di esso. "Dove eravate"? Questa l'accusa del Dottor Renzi. Non di certo in Parlamento a legiferare potremmo rispondergli. Proteste, proposte, manifestazioni e scioperi sono stati fatti a centinaia, quasi

mai hanno avuto l'audience che avrebbero meritato. Il sistema mediatico italiano, d'altronde, è poco incline ai ragionamenti e agli approfondimenti. Non hanno i tempi televisivi le nostre modalità e la nostra propensione al ragionamento. Appariamo noiosi e quasi "polverosi". Prendete l'esempio della previdenza complementare. Provate a ragionare con un giovane assunto a tempo indeterminato e spiegategli che se non aderisce avrà un pugno di mosche quando andrà in pensione. Non vi darà retta, perché è più affascinante la pubblicità di un'assicurazione privata con depliant patinati o spot pubblicitari. E' gente che ormai non usa più neanche l'italiano ma quel linguaggio, che non so come diavolo si chiami, che si usa nelle chat: tvb, c vdm stsr...estrema sintesi e strage di vocali oltre che modi di dire che all'Accademia della Crusca sembrerà il linguaggio di una tribù di qualche sperduta regione sconosciuta.

Anche questo è un problema vitale per il movimento sindacale. Il linguaggio e la capacità di sintesi che non è in sintonia con le liturgie e "gli equilibri politici" con i quali ci si cimenta...personalmente mi provocano l'orticaria ma questo non rileva.

Dobbiamo restituire il cerino ai Dott. Renzi di turno e o lo facciamo passando dal basso tornando ad essere interessanti per la gente oppure tutti crederanno all'asino che vola e i colpevoli saremo noi. Spiegare alla gente le tante bugie e mistificazioni che il potere economico induce al potere esecutivo e legislativo.

### **Renzi, Lupi e le concessioni autostradali**

Le concessioni autostradali sono un esempio di scuola di questi aspetti. Per i trasporti in Italia vi è quasi un furore ideologico per le liberalizzazioni e per le privatizzazioni. Hanno addirittura partorito una specifica Authority. Quest'ultima ha competenze immense, anche troppe. Sicuramente su libero accesso alle infrastrutture, condizioni non discriminatorie, e tariffe. Gare e tariffe. Su tutti i trasporti



## L'importanza della campagna "sciopero intelligente"

Ormai sapete di cosa si tratta. E' importante che raggiungiamo il numero di firme necessario alla presentazione della proposta di legge e che troviamo a seguire un gruppo di parlamentari che ci aiuti a sostenerla. Bene è ancor più importante, vi assicuro, che questa campagna sia visibile. Manifesti, giornali, radio, social network e tutto il circuito pubblicitario possibile, bene, ma serve il banchetto. Ci serve, per le

tranne che sulle autostrade. Perché? Perché è un business di migliaia di miliardi che, ovviamente, gruppi privati fanno da anni lucrando su delle concessioni trentennali.

Ogni inizio anno c'è un gran polverone perché gli aumenti delle tariffe autostradali sono altissimi poi, come tutto in Italia, la gente dimentica e risuccede l'anno successivo. Gli aumenti delle tariffe autostradali negli ultimi dieci anni sono stati nella misura doppia dell'inflazione reale. I concessionari invocano il fatto che devono fare investimenti, vero. Peccato che hanno realizzato investimenti per miliardi e miliardi in meno di quelli pattuiti nelle concessioni. Fanno dividendi nell'ordine di centinaia e centinaia di milioni e investono per lo più all'estero e poco in Italia. Lo Stato e l'Anas hanno le briciole da questa gallina dalle uova d'oro graziosamente regalatagli agli inizi degli anni novanta non da Berlusconi ma dal Governo D'Alema-Bersani. Ora, in splendida continuità, il Governo Renzi-Lupi regala ai concessionari in scadenza (ci sono 25 concessioni in Italia) quasi sicuramente qualche altro trentennio di spensierato business a scapito di noi italiani che le autostrade le abbiamo costruite pagando con le tasse l'infrastruttura. Le condizioni delle strade statali e provinciali sono disastrose perché non ci

sono soldi e, di contro c'è chi fa come i gatti quando svolgono atti propedeutici alla procreazione. Sì, perché non solo si gonfiano di miliardi, ci vengono pure a dire che hanno bilanci deficitari qua e là.

Non ho tema di definire questo delle concessioni autostradali uno scandalo del quale in molti dovrebbero vergognarsi. Su questo tema nessun talk show. Le dichiarazioni stampa o le iniziative vengono velocemente tacitate e l'argomento va nell'oblio in un batter di ciglia. Non se ne deve parlare, d'altronde gli editori di molti giornali sono proprio coloro che hanno anche le concessioni in parola. Di questa emorragia di soldi dalle tasche degli italiani verso la finanza e verso investimenti oltre confine perché Renzi non dice nulla? In tanti hanno protestato e protestano e vorrebbero saperne di più, ma anche il ministro Lupi, stranamente, ha un atteggiamento a difesa del sistema. Perché? Perché Renzi attacca i sindacati ma difende le grandi rendite?

Sarebbe interessante provare ad approfondire la questione. Penso che dovremmo organizzare qualcosa per farne parlare, un po' come quello che mentre scrivo sta succedendo in Italia per la campagna per lo "sciopero intelligente".

cosa che dicevamo prima sul linguaggio e su come siamo visti, che la gente possa vederci, "annusarci", parlarci e noi dobbiamo parlare con loro, con le persone al di là che solo con gli iscritti o i lavoratori in un'azienda. E' un ritorno alle origini, anzi è una rivoluzione. Personalmente ho avuto l'occasione di scambiare più di qualche battuta con dei passanti al banchetto posto fuori dalla stazione di Roma Termini ed è stata un'esperienza bellissima. Portare con risposte chiare e semplici a sostegno di una proposta chiara e netta, i diffidenti dalla critica all'avvicinamento al banchetto per firmare è gratificante. Anche chi non ha firmato ma ha solo parlato con noi ha avuto una contaminazione, un germe. Ha parlato con un sindacalista in carne ed ossa e avrà percepito che non siamo casta, che non vorremmo sciopere per ottenere anche cose banali. Che ci preoccupiamo anche dei cittadini e non solo dei nostri lavoratori. Dovremmo fare queste cose molto più spesso e per altre questioni. Per farlo non ci vuole coraggio ma semplicemente convinzione. Essere convinti che spiegare alla gente, con ogni mezzo, è utile a sostenere le nostre tesi. Un'operazione verità anche sulle concessioni autostradali è probabile che sia una delle azioni da proporre agli organismi della Fit Cisl.

Nel frattempo siamo molto soddisfatti di come le nostre strutture territoriali e regionali stanno svolgendo la raccolta delle firme e la diffusione delle tesi a sostegno della legge di iniziativa popolare. Rivolgiamo un ulteriore appello anche da questo editoriale affinché tutti firmino e facciamo firmare.

Lo dobbiamo fare anche per dare una forte spinta all'immobilismo di Governo, Regioni e Associazioni datoriali circa il mancato rinnovo del contratto del trasporto pubblico locale. Un contratto ancora fermo per il quale si sta avvicinando velocemente anche la scadenza dell'altro pezzo di contratto della mobilità. Dovrebbero iniziare a breve le trattative per il rinnovo del contratto delle attività ferroviarie e, credo, debbano connotarsi inizialmente su una questione che è diventata oggettivamente insostenibile. Parlo degli appalti ferroviari, dove l'eccessiva parcellizzazione dei lotti messi a gara provoca sempre più problemi di clausola sociale e spessissimo problemi di clausola contrattuale. E' una situazione che è già preoccupante e che rischia con nuovi bandi ulteriormente spaccettati per attività di diventare esplosiva proprio grazie ad un articolo del vigente contratto.

Quell'articolo, il famigerato 16 bis, fu una sintesi molto sofferta alla fine del percorso contrattuale all'ultimo rinnovo ma era sostenibile con la pratica che le ferrovie avevano fino ad allora. Ora c'è una vera e propria caccia a buttar fuori dal contratto centinaia di lavorazioni e, quindi, di lavoratori. Noi dobbiamo contrastare questo e porre da subito la questione in sede di rinnovo contrattuale cambiando radicalmente il 16 bis.

C'è un'altra cosa, infine, sulla quale dobbiamo concentrare il nostro interesse ed è l'ambito della rappresentanza e della rappresentatività.

L'Inps, le Confederazioni, la Confindustria e il Ministero del lavoro si stanno occupando di come mettere in pratica le questioni regolate dal Testo Unico della rappresentanza del 10 gennaio 2014.

Con l'Inps è in fase di definizione la convenzione per la misurazione degli iscritti e il Ministero del lavoro sta chiedendo alle aziende la trasmissione dei dati sulle elezioni delle Rsu coinvolgendo i suoi uffici provinciali.

Nel Gruppo delle FSI le Rsu sono state elette nel 2004. Dieci anni fa! A più riprese

la Fit Cisl ha posto la questione alle altre Organizzazioni sindacali di provvedere al rinnovo e, ogni volta, per un problema dell'uno o dell'altro la cosa è stata derubricata.

Oramai non sappiamo quanti delegati eletti siano ancora in carica, crediamo veramente pochi. Ma soprattutto questi sono abbondantemente scaduti. Poi non può essere certo il dato del 2004 che si può mixare con il dato degli iscritti del 2014 per dare la misurazione della rappresentanza in quest'azienda. Se qualcuno pensa questo ha sbagliato i calcoli. Per quanto ci riguarda questo rinnovo va fatto subito e, a questo punto, non tolleremo più inerzie altrui. Se dovesse rendersi necessario, e non lo auspichiamo, siamo decisi ad agire rapidamente anche da soli nel rispetto di quanto previsto dagli accordi interconfederali vigenti.

Vedremo.



# Cisl Reti dà il via al Forum internazionale del Lavoro

*Fit, Fistel e Flaei hanno aperto la serie di incontri legati all'Expo 2015 e incentrati sul tema dell'occupazione. Luciano: «È il momento storico di agire»*

Cisl Reti, con le tre Federazioni che ne fanno parte, Fit, Fistel e Flaei, nelle giornate del 1, 2 e 3 ottobre 2014 ha partecipato al Forum Internazionale del Lavoro nell'ambito delle iniziative dell'Expo Milano 2015.

Sono stati coinvolti protagonisti della vita politica, sindacale, economica e industriale al fine di condividere una strategia per un nuovo paradigma capace di realizzare un reale processo di avanzamento che metta in "rete" lavoro e formazione, sicurezza e ambiente, giovani e ricerca, lavoro e logistica. Questi i binomi perfetti che hanno permesso a Milano la condivisione di linee a sostegno dello sviluppo, che pongano al centro dell'attenzione il nesso tra politiche per lo sviluppo e il radicamento territoriale degli attori sociali per dar vita alla crescita di un'economia civile e solidale, la dimensione strategica di un capitalismo associativo, l'esigenza di una nuova governance nelle imprese per uno sviluppo sostenibile, una formazione mirata nelle aziende.

Il programma del Forum, svoltosi all'interno della Fiera della formazione Expo Training ed Expo Lavoro & Sicurezza 2014, si è articolato in tre giornate suddivise in cinque convegni, il primo dei quali, "Lavoro e Formazione", è stato inaugurato da Anna Maria Furlan, Segretario generale aggiunto della Cisl, la quale ha sottolineato il ruolo della formazione nel mondo del lavoro, quale volano imprescindibile per la nostra economia. «Negli anni scorsi - ha dichiarato Furlan - abbiamo assistito a tagli continui su formazione e ricerca: è arrivato il momento di invertire questa tendenza. Per farlo si deve partire dalla detassazione delle ore di formazione e da forme di contatto istituzionalizzate tra scuola e lavoro». Nella stessa sessione è intervenuto anche il Governatore della Regione Lombardia, Roberto Maroni, che ha ricordato come il suo territorio sia considerato una best practice per la formazione: «Non a caso abbiamo riunito lavoro, formazione e istruzione in un unico Assessorato. Basti pensare ai finanziamenti alle imprese per la formazione e ricollocazione delle migliaia di giovani che lavoreranno in Expo 2015».

Il tema della formazione si è imposto come leitmotiv del Forum, proiettando nella seconda sessione "Energia e ambiente, sicurezza e salute" il binomio formazione&sicurezza, ampiamente argomentato dai tre Segretari generali Giovanni Luciano (Fit), Carlo De Masi (Flaei), Vito Antonio Vitale (Fistel). Si è insistito sul ruolo



strategico delle infrastrutture critiche quali beni strumentali alla creazione di una concreta rete di interconnessioni: il sistema elettrico, le reti di comunicazione e di trasporto, il sistema sanitario, le reti a supporto del governo e per la gestione delle emergenze.



«È questo il momento storico - ha spiegato il Segretario generale Giovanni Luciano - di costruire un nuovo paradigma che proponga un'idea di benessere per e verso il cittadino». Le concessioni stradali, ha proseguito Luciano, «rappresentano ancora un sistema opaco nella gestione delle tariffe, con investimenti ancora lontani dagli obiettivi minimi che possano rendere tale infrastruttura un bene condiviso della rete». Non si deve dimenticare, hanno sottolineato i Segretari Vitale e De Masi, Emanuele Fontani, Amministratore delegato di Nucleco, e Stefano Savino, Direttore centrale delle Risorse umane e Organizzazione Ferrovie dello Stato, l'importanza di una cultura interdisciplinare per lo sviluppo di strategie, metodologie e tec-



nologie in grado di gestire correttamente tali infrastrutture, specie in situazioni di crisi.

Tutti gli ospiti hanno ricordato i gravi episodi di cronaca che continuano a colpire persone vittime di una formazione che privilegia le macchine piuttosto che l'uomo. Non si tratta ad esempio, ha spiegato il Segretario della Fit, di una mera carenza di sicurezza nell'esercizio ferroviario, bensì di una forte incidenza anche del fattore umano. Tale concetto è stato ripreso da Savino, che ha evidenziato come il tema della sicurezza sia intrinseco nel modo di gestire l'azienda ferroviaria - basti pensare alla prima normativa in materia risalente al Regio Decreto del 1903 recante disposizioni in tema di "Infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate". La rete ferroviaria italiana, ha proseguito, costituisce un fitto tessuto di collegamento tra piccoli e grandi centri; tale infrastruttura necessita di regole puntuali cui segua una pari obbedienza secondo parametri non coercitivi ma di natura culturale.

Luciano e Savino hanno insistito sull'idea di ripartire dalle risorse umane, quale capitale imprescindibile, cui la norma del legislatore deve rivolgersi sempre in prima istanza. Le aziende, sempre riprendendo il paradigma prossimo al benessere, devono allora garantire la miglior prevenzione possibile per quella efficienza psico-fisica che traduca il lavoro in sicurezza, safety first! Norme, formazione, codici di comportamento per tutti i dipendenti sottoposti a rischio, sono le parole d'ordine per un rinnovamento culturale, volto ad

imporre la sicurezza come risorsa per il bene collettivo, di cui anche il sindacato deve essere protagonista.

Nell'ambito del

traffico aereo, come ha spiegato Umberto Musetti, Responsabile delle Relazioni industriali Enav, «la sicurezza è data dall'abbinamento tecnologia-risorse umane. L'interesse delle aziende del settore verte sul miglioramento delle performance e dei servizi offerti, risultato perseguibile solo con il continuo aggiornamento delle competenze della forza lavorativa». Musetti ha rimarcato l'importanza degli investimenti in fatto di sicurezza&ambiente; le competenze certificate, un reclutamento che condivida gli standard di livello nazionale ed europeo e circa 150mila ore di formazione hanno consentito di iniziare una nuova fase culturale aziendale mirata alla sicurezza quale prima risorsa interna.

I dati riportati da Antonio Traficante, Direttore regionale di Inail Lombardia, hanno permesso agli ospiti di raccogliere una sfida allettante: abbassare gli infortuni a dispetto della crisi economica e del dato negativo pari all'87,7% di aziende inefficienti perché non in regola. La normativa Ue e il d.lgs 81/2008 sono strumenti fondamentali per codificare e acquisire al meglio informazioni in fatto di prevenzione, ma la regola da sola non basta.

È stato Walter Saresella, Magistrato del Tribunale di Milano, ad approfondire nelle conclusioni il concetto di responsabilità: «La sicurezza costa ma la mancata sicurezza, la malattia professionale, l'infortunio, l'evento lesivo e l'impatto ambientale sono ancora più costosi e potenzialmente devastanti». L'evento lesivo ha rappresentato il fulcro dell'intervento che ha catturato l'attenzione della platea, invitando tutti i presenti a concentrarsi sulla cultura quale obiettivo che restituisca al datore di lavoro un ruolo responsabile. Citando il processo Eternit, si è condivisa la riflessione sul come sicurezza&ambiente siano ormai il contenitore di interessi contrastanti cui è necessario porre rimedio attraverso prescrizioni chiare. Nel 2007 il legislatore ha finalmente previsto la responsabilità dell'ente, un risultato importante che oggi rilascia al sindacato un ruolo valorizzato anche nell'ambito della gestione dell'evento lesivo, tramite la

possibilità di potersi costituire in giudizio quale parte civile. Un investimento reale nella cultura consapevole della sicurezza, del rispetto dell'ambiente e delle regole è la chiave consegnata alle istituzioni e ai principali player, chiamati a innescare una nuova cultura per il benessere dei cittadini e dei lavoratori.

Nella mattina del 2 ottobre, Carlo De Masi e Giuseppe Di Raimondo Metallo, Assessore all'Istruzione e Formazione, hanno introdotto il tema "Giovani&Lavoro". L'obiettivo va ricercato nella valorizzazione delle nuove generazioni per garan-



tire loro un futuro nelle aziende. Sulla base del modello duale tedesco, il percorso di studi va ripensato in base alle esigenze lavorative e al motto "Studiare in azienda, trovare lavoro a scuola". Simili affermazioni trovano concreta applicazione nella sperimentazione avviata da Enel, raccontata da Mario Gorga, Responsabile delle Relazioni industriali del gruppo. Da quest'anno è infatti operativo il progetto di alto apprendistato per l'alternanza scuola-lavoro rivolto a 145 studenti, garantendo loro uno stipendio fisso di circa 500 euro al mese. Un'iniziativa resa possibile dalle norme introdotte dalla legge 128/2013, che ha permesso la definizione del Programma sperimentale siglato a luglio da Enel con i Ministeri dell'Istruzione e del Lavoro, le Regioni e le organizzazioni sindacali. Gli studenti-apprendisti svolgeranno periodi di formazione teorica e pratica in aziende e le competenze acquisite sul campo verranno certificate ai fini della loro spendibilità sul mercato del lavoro. Si tratta di una sperimentazione che investe sulle risorse umane del Paese e punta a quella economia anticipata in apertura dei lavori dal Professor Leonardo Becchetti quale modello per garantire una perfetta armonia tra le esigenze di mercato e la giustizia sociale.

Nel pomeriggio, Mario Morcellini, Direttore del Dipartimento di Comunicazione e Ricerca sociale dell'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma, ha esortato a cogliere il nuovo modello della comunicazione nell'era digitale. Si è innescato, infatti, un processo di accelerazione dove i partecipanti sono proattivi nella condivisione di nuovi strumenti e valori. Incisivi gli interventi di Massimo Angelini, Direttore delle Public Relations Wind, Valeria Sandei, Direttore del Marketing strategico e Comunicazione del gruppo Almagia, e Pietro Scotti Jovane, Amministratore delegato Rcs, tesi a ribadire che è adesso il momento di investire in modo intelligente su quella che non è più una frontiera ma una realtà

capace, più di ogni altra, di creare delle prospettive anche in termini occupazionali. Sono quindi necessarie nuove professionalità e competenze in vista del cambio di registro della comunicazione. Stefano Rolando, Professore all'Università Iulm di Milano, ha evidenziato che il networking, unitamente a delle nuove politiche pubbliche e nuovi processi negoziali, può davvero veicolare questo cambiamento.

La conclusione dei lavori per la seconda giornata è stata affidata ad Antonello Giacomelli, Sottosegretario di Stato al Ministero dello Sviluppo economico, portavoce del ruolo chiave della rete nel dibattito europeo quale "nuovo spazio commerciale e di espansione del sé". Ha ribadito un concetto fondamentale sul quale la politica per prima deve riflettere: «Internet non può diventare il luogo dell'accordo tra i grandi gruppi ma deve rimanere un luogo di opportunità per tutti, non solo per chi ha grandi risorse economico-finanziarie».

Nel quinto e ultimo convegno è toccato a Maurizio Diamante, Coordinatore nazionale per la Logistica della Fit-Cisl, introdurre il tema "Lavoro&Logistica", spiegando le dinamiche di questo comparto strategico sempre più determinante per la competitività delle imprese. Il processo di esternalizzazione avviato dalle multinazionali e la crisi economica hanno scatenato, attraverso affidamento di appalti al massimo ribasso, diffuse forme di illegalità.

Per un'attenta lettura sul tema, rimandiamo alla relazione integrale di Maurizio Diamante pubblicata nelle pagine successive di questo numero de La Voce dei Trasporti.

Il primo a prendere parola nel dibattito è stato Nereo Marcucci, Presidente Confetra, invitando alla massima attenzione da dedicare al tema affinché l'iperbole della logistica in Italia continui a creare ricchezza. Negli anni '90, prosegue Marcucci, diminuiva

## La Fit stravince le elezioni rsu nel gruppo Atm

Eccezionale risultato della Fit alle elezioni rsu del gruppo Atm, che si sono svolte il 29 e 30 settembre scorsi. La notizia è arrivata durante il Forum Internazionale del Lavoro.

La Federazione esce leader indiscusso dalla tornata elettorale: i lavoratori hanno ancora una volta dato fiducia ai 183 candidati delle nostre liste, dando alla nostra organizzazione un mandato di responsabilità non indifferente.

Diamo qualche numero su che cosa sono le rsu in una delle aziende più grandi del nostro Paese, con quasi 9.000 dipendenti: si sono eletti 132 delegati rsu distribuiti su 28 collegi e 10 rls.



l'attività industriale per dare spazio alla distribuzione che oggi vive all'interno di un governo senza regole chiare, al punto da sfociare in momenti di tensione e di violenza. L'outsourcing si è rivelato uno strumento insufficiente; l'unica strada sembra oggi essere una radicale inversione di rotta, verso uno scambio reale tra deprecarizzazione e flessibilità.

Ampio consenso sul punto è arrivato da Massimo Stronati, Coordinatore Alleanza Cooperative italiane Servizi e Utilities, il quale conferma la necessità di una differenziazione tra la cosiddetta cooperazione spuria e quella strutturata; solo quest'ultima risulta oggetto dell'istituto della revisione in vigore dal 2005 (D.M. delle Attività Produttive del 6/12/2004). Quello dell'ispezione emerge quale elemento cruciale laddove "l'impresa per l'illegalità muore. È necessario introdurre maggiori controlli, ottimizzare gli strumenti esistenti, come il Durc, e individuare nuove forme di monitoraggio aumentando il dialogo tra le parti sociali. A queste ultime suggerisce di respingere dal mercato i committenti protagonisti della politica del ribasso e del dumping, chiedendo un intervento mirato del Ministero degli Interni per reprimere quei fenomeni di violenza che nulla hanno a che fare con il sindacato.

È intervenuto poi Paolo Pennesi, Segretario generale del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, per confermare la piena consapevolezza da parte del Governo delle criticità cui è sottoposto l'intero settore della logistica. Preoccupante, spiega il Segretario generale, che i controlli effettuati tra il 2013 e il 2014 registrino un 83% di irregolarità sugli appalti: va combattuto il problema dell'interposizione illecita. In quest'ottica va interpretata la riapertura presso il Ministero del Lavoro del "Tavolo della legalità nel settore della logistica", che aveva iniziato la sua attività nelle ultime settimane del Governo Letta per poi interrompersi.

Il Segretario Luciano ha richiamato il sistema imprenditoriale italiano a una piena consapevolezza del problema che a oggi è fuori controllo. La stessa legalità «è stata messa a dura prova negli ultimi mesi. Il nuovo contratto è il vero strumento che può finalmente dare delle regole chiare. Basta alle forme di intermediazione della manodopera che passano per le varie tribù religiose: l'unica via da percorrere è quella dell'internazionalizzazione a scapito dell'outsourcing. Occorre un'azione continua e di lunga durata». La Fit è pronta, ha spiegato Luciano, a intervenire quale protagonista nel tavolo congiunto con i Ministeri interessati e condivide l'inversione di rotta prospettata.

Al termine della sessione, Giovanni Luciano ha sottolineato «l'enorme soddisfazione per l'affermazione della Fit alle elezioni rsu nell'Atm di Milano», ringraziando il Segretario generale della Fit Lombardia Giovanni Abimelech per l'impegno profuso (a questo proposito si veda l'articolo accanto, firmato dallo stesso Abimelech).

L'iniziativa del Forum internazionale del Lavoro ha chiuso questa prima sessione rimandando l'appuntamento al prossimo anno: a febbraio presso la Camera dei Deputati a Roma e a giugno a Milano nell'ambito dell'Expo 2015.

Luciano ha ricordato infine il grande coinvolgimento di Milano a sostegno della proposta di legge di iniziativa popolare **#sciope-rointelligente**.

Con Milano si è infatti ufficialmente aperta la raccolta firme che ha già visto aderire con grande impegno tutti i territori. Maggiori dettagli e gli appuntamenti per la raccolta firme su **www.sciope-rointelligente.it**.

*Velia Coppola  
Marco Di Lillo*



È doveroso sottolineare l'alta affluenza al voto, dato non indifferente considerata anche la mancanza del rinnovo contrattuale atteso da ben sette anni: il 74,3% di votanti è un risultato che da un parte legittima con forza tutti gli eletti, dall'altra dà una forte e concreta risposta a chi pensa e dice che il sindacato non è più rappresentativo.

All'interno di questi numeri spicca il risultato della Fit: 1.863 voti, 41 delegati rsu eletti, 3 rls eletti, rappresentanza forte e incisiva su tutti i 28 collegi.

Per capire meglio il risultato raggiunto, evidenziamo il numero di voti (sono ben 554) che ci separa dalla Filt-Cgil arrivata

seconda con 1.309; seguono poi la Uil-Trasporti con 1.303, UglTrasporti con 805, Sama con 562, Faisa con 326, Orsa con 262.

Come sempre, risultati di tale portata si ottengono con il costante lavoro negli anni di tutta l'organizzazione, a partire dai delegati che, oltre al confronto reciproco settimanale, nei depositi si spendono ogni giorno per difendere tutti i lavoratori, mettendoci la faccia, la testa e il cuore.

*Giovanni Abimelech  
Segretario generale Fit-Cisl Lombardia*

#scioperointelligente

# 50mila firme

## per cambiare le regole dello sciopero



È in corso la raccolta firme della Fit-Cisl per la proposta di legge di iniziativa popolare per uno “sciopero intelligente”. Al momento in cui andiamo in stampa hanno inaugurato i loro primi banchetti, tra le altre Fit regionali, quelle di **Abruzzo-Molise, Campania e Puglia-Basilicata**: potete leggerne le cronache nelle pagine successive di questo numero de La Voce.

Ricordiamo che la proposta di legge di iniziativa popolare della Fit-Cisl si intitola “Contrasto all’indebito arricchimento delle imprese sovvenzionate con contributi pubblici in caso di sciopero attraverso modifiche alla legge 12 giugno 1990 n. 146” e nasce per migliorare lo strumento dello sciopero - soprattutto nell’ambito del trasporto pubblico locale. Strumento che infatti, oggi, per come è stato pensato penalizza gli utenti, i quali vedono ridotto il loro diritto alla mobilità, e i lavoratori, che rinunciano allo stipendio. Al contrario, le aziende traggono un guadagno dalla protesta, perché ricevono comunque i fondi pubblici e incassano i proventi di biglietti e abbonamenti, ma risparmiano su stipendi e carburante. Con questa proposta, quindi, si ridurrà la conflittualità: se infatti lo sciopero diventa uno strumento più efficace, ne

saranno fatti di meno.

Il via alla raccolta firme l’ha dato il **Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano** in conferenza stampa lo scorso 23 settembre assieme ai Segretari nazionali Michele Imperio e Pasquale Paniccia. «Nel tpl i lavoratori attendono da ben sette anni il rinnovo del contratto – ha ricordato Luciano ai media – e i sindacati per questo motivo hanno proclamato tredici scioperi nazionali, ma senza ottenere quanto chiesto. Con la legge attuale ci rimettiamo quindi tre volte: lo sciopero non porta i risultati sperati, i lavoratori perdono i loro soldi e l’opinione pubblica spesso ritiene i sindacati gli unici responsabili della protesta e dei conseguenti disagi. Non possiamo continuare così».

«Con la proposta di legge della Fit-Cisl lo sciopero diventa “intelligente” – ha spiegato Luciano – perché le aziende non riceveranno i contributi regionali relativi al giorno di sciopero, che verranno invece versati nei fondi bilaterali di gestione delle crisi occupazionali. Inoltre i cittadini viaggeranno gratis nelle fasce orarie dei servizi minimi garantiti e i pendolari riceveranno un rimborso per i giorni di sciopero, erogato come sconto al rinnovo dell’abbonamento.

Con questa iniziativa dimostreremo ancora una volta che la Fit-Cisl è vicina a cittadini, pendolari e lavoratori, perché la proposta di legge è pensata prima di tutto per loro».

### Nelle regioni la raccolta firme è partita

La proattività delle regioni non ha aspettato a rispondere. In tutta Italia le Fit regionali e territoriali hanno subito adempiuto alla prima parte delle procedure burocratiche necessarie per raccogliere le firme: hanno portato i moduli negli uffici competenti perché fossero vidimati.

Ci sono poi stati, com’è naturale, momenti di informazione e formazione: le Segreterie regionali hanno spiegato l’iniziativa ai rispettivi Consigli generali e hanno coinvolto le Unioni sindacali regionali e interregionali e le altre Federazioni, che hanno garantito la loro collaborazione anche pragmatica: firmando e aiutando

**UNO SCIOPERO  
CHE MI RIDA' I SOLDI  
DELL' ABBONAMENTO?  
DOVE DEVO FIRMARE?**



Se, in occasione dello sciopero nazionale dei mezzi, vuoi la gratuità per i viaggiatori nelle fasce orarie garantite, il rimborso della quota parte per gli abbonati e l'annullamento delle sovvenzioni pubbliche per le aziende dei trasporti



**SOSTIENI LA PROPOSTA, VIENI SU  
WWW.SCIOPEROINTELLIGENTE.IT**

La proposta di legge popolare per lo Sciopero Intelligente è un'iniziativa promossa dalla Fit-Cisl



ad allestire e presenziare i banchetti. Il passo successivo è stato preparare i volontari sulle modalità di raccolta delle firme.

Come detto all'inizio di questo articolo, al momento in cui andiamo in stampa alcune regioni stanno finendo di attendere i permessi di occupazione del suolo pubblico per poter collocare i banchetti nei punti di maggiore passaggio nelle strade e nelle piazze. Altre invece sono già potute partire con la raccolta.

Quasi tutte le regioni hanno, però, già ottenuto di poter depositare alcuni moduli negli uffici comunali competenti, dove per legge qualunque cittadino può andare a firmare le proposte di legge.

### **Ricordiamo come e dove firmare...**

Per portare la proposta di legge in Parlamento, servono almeno 50mila firme. Firma anche tu! Puoi recarti a scelta o nei banchetti organizzati dai nostri volontari oppure negli uffici del tuo Comune di residenza portando con te un documento di identità valido. In entrambi i casi troverai i moduli vidimati con il testo integrale della proposta di legge e dovrai scrivere in stampatello nome e cognome, luogo e data di nascita, il Comune in cui sei iscritto nelle liste elettorali e il numero del tuo documento di identità. Infine apponi la tua firma.

Se preferisci firmare a un banchetto, sul sito [www.scioperointelligente.it](http://www.scioperointelligente.it) nella sezione attività trovi l'elenco aggiornato regione per regione dei luoghi, i giorni e gli orari in cui puoi trovare i nostri volontari che raccolgono le firme.

Se invece preferisci andare in Comune, vai sullo stesso sito e clicca su "Dove firmare": si apre una pagina con l'elenco com-

pleto delle regioni italiane. Scegli la tua e cliccaci sopra: troverai tutti i comuni e gli indirizzi dei relativi uffici in cui puoi trovare i moduli.

### **...e come aiutare a raccogliere le firme**

Se vuoi darci il tuo aiuto, spargi la voce: coinvolgi i tuoi amici e condividi sui social network i contenuti del nostro sito [www.scioperointelligente.it](http://www.scioperointelligente.it). Rilancia su Twitter e su Facebook l'hashtag #scioperointelligente. Visita il nostro canale YouTube e guarda e condividi tutti i video della playlist dedicata.

Puoi anche aiutare come volontario. Sempre sul sito [www.scioperointelligente.it](http://www.scioperointelligente.it), cliccando su "Voglio aiutare! Cosa posso fare?" si apre una pagina da cui si può scaricare l'elenco completo dei Segretari regionali, comprensivo di indirizzi, numeri di telefono ed email. Contatta quello della tua regione: ti dirà come dare il tuo contributo.

### **Seguiamo l'andamento della raccolta firme**

Per restare aggiornati sull'andamento della raccolta firme c'è il sito già menzionato – dove si può leggere il testo integrale della proposta di legge della Fit e che contiene, oltre a notizie e video, anche una sezione dedicata alle photogallery dai territori. Ma non solo: sono molto up to date anche il profilo Twitter e la pagina Facebook ufficiali della Fit-Cisl. Qui puoi trovare tutto quello che c'è da sapere sulla campagna: dalle novità alle date dei banchetti, dagli appuntamenti alla rassegna stampa tematica, per vedere come i mass media italiani stanno seguendo l'iniziativa.

Giulia Dellepiane  
[g.dellepiane@cisl.it](mailto:g.dellepiane@cisl.it)

#scioperointelligente

## Abruzzo e Molise: al via la raccolta firme

Proposta di Legge di iniziativa popolare. È questo lo strumento con il quale la Società civile ha la possibilità di modificare una situazione di stallo attraverso modifiche normative da far discutere in Parlamento.

In un periodo come questo, dove si presta più attenzione alla forma che alla sostanza, non poteva che essere la nostra Federazione a provare a scuotere il mondo dei servizi pubblici locali, da troppo tempo ingessato volutamente da chi trova giovamento più dalle urla, o dal silenzio, che dalle idee.

L'iniziativa denominata "sciopero intelligente" è proprio questo: una idea. L'idea di ridare forza ed efficacia alle proteste dei lavoratori, con l'obiettivo di ridurre il numero dei conflitti attraverso il potenziamento della loro efficacia.

L'idea di ridare dignità alla socialità del trasporto pubblico attraverso la riduzione dei disagi, che inevitabilmente uno sciopero comporta per pendolari e studenti, anche attraverso forme di rimborso o di gratuità.

L'idea, troppo spesso accantonata, che un contributo pubblico non sia un obolo dovuto ma possa essere anche finalizzato alla tutela della dignità dei lavoratori, ipotizzando il versamento in Fondi di sostegno al reddito in caso di crisi occupazionali delle risorse degli enti locali o territoriali riferite ai corrispettivi dovuti alle aziende per la giornata nella quale lo sciopero impedisce di erogare tutti i servizi.

L'idea - ma qui non vi è alcun elemento di novità - che i lavoratori hanno il diritto a vedersi rinnovato un contratto dopo troppi anni di immobilismo e di sterili confronti, come nel caso del mancato rinnovo della parte relativa al trasporto pubblico locale del contratto collettivo nazionale di lavoro della Mobilità.

Così come stanno le cose oggi, lo sciopero non produce alcun effetto negativo nei confronti dei datori di lavoro che, al contrario, hanno solo da guadagnarci in termini di mancata corresponsione di salario e risparmio sulle spese di gestione, il più delle volte senza che vi siano decurtazioni sui contributi percepiti.

E allora, laddove ci si trovi nella fattispecie di aziende o società, nell'ambito dei servizi pubblici essenziali richiamati dalla legge



146/90 e successive modifiche e integrazioni, il cui fatturato derivi per più del 50% da soldi pubblici e le azioni di sciopero siano riferite ai soli rinnovi contrattuali di primo livello, ecco che per la Fit urge una rivisitazione normativa che tuteli maggiormente coloro i quali oggi rappresentano la parte debole tra tutti i soggetti interessati, direttamente o indirettamente, dagli effetti di uno sciopero: lavoratori e pendolari.



Lo si può fare solo portando in Parlamento una proposta di legge accompagnata da almeno 50mila firme che la sostengano, ed è per questo che anche in Abruzzo e in Molise è partita la campagna di sensibilizzazione e di raccolta delle firme.

Alla presenza di Giovanni Luciano si è tenuta nella sede Cisl di Lanciano la conferenza stampa di presentazione dell'iniziativa.

A illustrarla nel dettaglio ci ha pensato Alessandro Di Naccio, Segretario generale della Fit Interregionale Abruzzo-Molise, che ha corredato il suo intervento con una serie di dati relativi alla realtà del tpl, con i quali dimostrare la bontà dell'iniziativa e la sua inevitabile efficacia, qualora venisse accolta favorevolmente dal Parlamento.

Tanti i sottoscrittori in questo primo giorno di raccolta firme, molti dei quali espressione proprio di quei pendolari che hanno immediatamente intuito quale livello di oggettiva attenzione sia rivolto a loro attraverso l'iniziativa.

In Abruzzo e Molise sono coinvolti tanti comuni ed altrettanti sono gli attivisti che hanno dato la loro disponibilità a farsi parte attiva. Lo faranno con la collaborazione delle strutture confederali

e con l'aiuto di colleghi e amici, tutti concordi sulla necessità di dare una svolta.

Lo faremo con l'aiuto della Cisl Reti nella sua interezza, avendo coinvolto Fistel e Flaei nell'ambito di un Coordinamento dei Consigli generali che ha volutamente inserito nell'ordine del giorno la disamina della proposta di legge di iniziativa popolare.

Lo faremo soprattutto perché siamo convinti che in questo Paese la capacità di proposta sia merce rara e che laddove la si esercita, così come fa il nostro quadro dirigente nazionale, va supportata e salvaguardata.

Di motivazioni ne abbiamo tantissime insomma.

Alcuni si fermano a 18. Noi siamo certi di averne almeno 50mila.

Amelio Angelucci  
*Segretario generale aggiunto Fit Interregionale Abruzzo-Molise*

#scioperointelligente

# Campania: l'importanza di migliorare gli scioperi



«Non vogliamo cancellare la 146/90. Vogliamo cambiarla nelle parti in cui questa legge consente alle aziende di trasporto di fare affari lucrando sui sacrifici dei lavoratori e degli utenti». Lo ha detto il Segretario generale della Fit Campania Giuseppe Esposito in occasione della riunione del Consiglio generale regionale allargato a Segreterie territoriali e Coordinamento donne. L'incontro è stato organizzato dal Segretario Formisano e si è tenuto il 6 ottobre a Torre del Greco.

Esposito ha portato con forza il pensiero della Fit, i cui vertici sostengono da tempo questa necessità, e infatti ha ricordato le recenti parole del Segretario generale nazionale della Fit Giovanni

Luciano, che tante energie sta approfondendo in questa battaglia di dignità e democrazia. Però, al di là dei consensi, una legge di iniziativa popolare passa necessariamente per il grande impegno della raccolta delle firme, operazione nella quale la Fit ha deciso di dedicarsi anima e corpo distribuendo ai responsabili territoriali i moduli. Tra i primi firmatari di una proposta che porta una modifica chiara e comprensibile alla legge sugli scioperi, il segretario confederale di Cisl Campania Lina Lucci, da sempre molto attenta alle tematiche di un settore nevralgico, qual è appunto quello dei servizi e dei trasporti. Un appoggio concretizzatosi nella lettera di condivisione all'iniziativa inviata dalla Lucci al Segretario nazionale Giovanni Luciano ed alla Fit Regionale, dove ha anche an-





questione ricorrendo alla proiezione di slides illustrative. Presenti anche numerosi rappresentanti delle istituzioni, consiglieri comunali e funzionari amministrativi, il cui lavoro di validazione delle firme raccolte, sarà essenziale per la riuscita dell'iniziativa.

Nelle prossime settimane, la Fit allestirà gazebo in tutta la regione. Tutte le occasioni sono buone per pubblicizzare l'iniziativa della Fit, che infatti è stata illustrata anche durante l'assemblea congiunta Fim e Fit tenutasi - grazie all'ospitalità del rappresentante Fit Graziano Barbato - presso il centro Enav di Capodichino con i lavoratori dell'azienda Sicta. Qui, alla presenza del Segretario Fim Vittorio Langella, il Coordinatore Sas Enav Adriano Angelillo con dovizia di particolari ha illustrato come avverrà, dopo un periodo di cogestione contrattuale, l'inserimento di questi lavo-

nunciato che nell'esecutivo Usr del 9 si sarebbe dato ampio spazio alla Fit per illustrare l'iniziativa.

In concreto, la proposta di legge popolare prevede di non girare più alle aziende di trasporto i soldi pubblici stanziati con i contratti di servizio in caso di sciopero, come purtroppo accade oggi. «In questo modo - ha sottolineato Esposito - i sacrifici dei lavoratori che, non lavorando, rinunciano alla paga e anche ai contributi previdenziali, diventano occasione di arricchimento per aziende che incassano pur non avendo spese di gestione. Se la nostra proposta passasse, non si assisterebbe più alla mortificazione per decina di migliaia di lavoratori, come ad esempio quelli che hanno un contratto scaduto ormai da sette anni e molto lontano dal rinnovo, nonostante siano stato indetti ben tredici scioperi nazionali. Spiace notare che, su questo tema così delicato per la dignità di lavoratori e cittadini, non ci siano altri sindacati al nostro fianco».

La riunione del Consiglio è poi proseguita con l'intervento del Segretario regionale aggiunto Alfonso Langella il quale, grazie al valido ausilio di Anna Sumeno, è entrato nel merito tecnico della



ratori, oggi sotto contratto metalmeccanico, all'interno del contratto dei trasporti. Il Segretario Esposito ha illustrato l'iniziativa della Fit per la modifica della legge 146/90, trovando molta attenzione da parte dei prossimi fruitori del contratto gestito dalla Fit.

Giuseppe Esposito  
Segretario generale Fit-Cisl Campania

#scioperointelligente

# Puglia e Basilicata: cronaca di un'iniziativa in corso

Con la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale numero 175 del 30 luglio 2014, è iniziato il percorso per la raccolta sul territorio nazionale delle 50mila firme necessarie per la presentazione al Parlamento della proposta di legge che intitoliamo: "Contrasto all'indebito arricchimento delle imprese sovvenzionate con contributi pubblici in caso di sciopero, attraverso modifiche alla legge 146 del 12/06/1990".

Dopo il Consiglio generale nazionale della Fit allargato ai Segretari regionali, ai Segretari generali territoriali, ai Segretari responsabili di presidio e alle componenti del Coordinamento nazionale donne che non fanno già parte del Consiglio stesso - che si è te-

nuto il 9 e 10 settembre a Chianciano – nelle nostre regioni Puglia e Basilicata abbiamo messo in moto una serie di iniziative, organizzative e informative, per diffondere ai nostri attivisti le procedure per una corretta raccolta delle firme.

Il 12 Settembre, in mattinata, all'esecutivo dell'Unione sindacale interregionale Cisl Puglia e Basilicata, ho illustrato l'iniziativa e incassato la disponibilità di tutta la Cisl di Puglia e Basilicata, delle Federazioni e delle associazioni interregionali, partendo dall'Adi-consum.

Nel pomeriggio dello stesso giorno, ho illustrato all'Esecutivo Fit





Puglia e Basilicata l'iniziativa. Abbiamo individuato lo staff regionale e territoriale che sarà impegnato a seguire la raccolta, trovando grande consenso e disponibilità.

Il 15 settembre, nelle Corti di Appello di Bari, Lecce e Potenza, abbiamo proceduto alla vidimazione di 300 moduli. Il 18 Settembre abbiamo riunito lo staff, le aree e i territori e abbiamo distribuito 250 moduli vidimati e 200 manifesti da mettere negli impianti lavorativi.

Con il Consiglio generale Fit interregionale allargato, con oltre 150 attivisti, convocato il 22 settembre, abbiamo illustrato le motivazioni e spiegato con delle slides tutta la fase tecnica della raccolta, che è iniziata subito dopo. Alla riunione hanno partecipato

anche alcuni Consiglieri comunali, che ci aiuteranno nell'iniziativa.

Il 24 Settembre, presso la Usi Cisl Puglia e Basilicata, abbiamo effettuato una conferenza stampa con la presenza di testate locali. Il 6 ottobre abbiamo fatto una prima verifica con tutti i territori, che ci hanno già consegnato 15 moduli certificati e ai quali abbiamo consegnato i manifesti da mettere in tutti i capoluoghi di provincia nei prossimi giorni. Dopo l'affissione, prevediamo di mettere dei tavoli nelle città, nelle stazioni e via dicendo, per coinvolgere di più utenti e cittadini.

Ci siamo posti l'obiettivo di consegnare allo staff nazionale ogni mese, partendo da ottobre, 80 moduli con l'intento di raccogliere 7.500 firme entro il 31 dicembre 2014.



L'iniziativa ci deve rafforzare nei confronti dei lavoratori delle aziende che usufruiscono di contributi e farci alleati gli utenti, per una legge più equilibrata e giusta.

Pietro Vasco  
 Segretario generale Fit Interregionale  
 Puglia-Basilicata

#scioperointelligente

# Ferrovie in Sicilia: la Fit chiede di migliorare l'offerta

Treni insufficienti, la desertificazione delle zone centrali e sud orientali, la sovrapposizione bus-treno, l'insufficienza del parco rotabile, le soppressioni giornaliere, i tempi lunghi di percorrenza. È il quadro della situazione del trasporto ferroviario in Sicilia, dove circolano 397 treni giornalieri su 1378 km di linea ferrata; per una regione che è la più estesa d'Italia e con un perimetro di oltre mille km, risulta decisamente insufficiente.

Nel dettaglio, molti di questi collegamenti coprono tratti brevissimi e così risultano quasi del tutto sfnite di collegamenti le zone centrali dell'isola come Caltanissetta ed Enna, le quali sono collegate alle altre province da un solo treno diretto; gli altri collegamenti della zona fanno diverse coincidenze impiegando più di quattro ore per collegare i due capoluoghi. «Il contratto di servizio deve diventare un'occasione per migliorare e razionalizzare il servizio ferroviario: ne vogliamo discutere in un tavolo che sollecitiamo con Regione e Trenitalia. Noi abbiamo pronta una bozza di documento attorno al quale discutere e da proporre al governo regionale - hanno ribadito i rappresentanti della Fit-Cisl nel corso dell'incontro sul trasporto ferroviario siciliano, che si è tenuto a Palermo alla presenza di Regione e Trenitalia.

Dopo il trasferimento alla Regione dei compiti di programmazione e amministrazione

## La raccolta firme in Sicilia

Prosegue su tutto il territorio dell'isola la raccolta firme, che è cominciata a Palermo il 10 ottobre. La campagna ha poi fatto tappa il 22 dello stesso mese a Caltanissetta, Catania, Messina, Siracusa e Trapani, oltre che di nuovo nel capoluogo di regione. Il 23 è stata la volta di Agrigento e poi il 24 di Enna. Tutte le date sono state un grande successo per l'alto numero di sottoscrizioni ottenute. Per chi non avesse ancora firmato, i prossimi banchetti sono previsti: il 19 novembre dalle 9 alle 18 a Palermo

in piazza Politeama, Caltanissetta presso la Stazione Centrale, Catania presso la Stazione Centrale, Messina in piazza Cairoli, Ragusa presso Spazio Cultura Meno Assenza sito in Corso V.Emanuele in Pozzallo, Siracusa in piazza Pancali (Ortigia) e Trapani in piazza Vittorio Veneto. Il 20 novembre appuntamento ad Agrigento in Stazione Centrale dalle 9 alle 18. Il 21 novembre la raccolta firme fa di nuovo tappa ad Enna in piazza Umberto I dalle 9 alle 18.



relativi ai servizi ferroviari, accordo sul quale si attende la firma finale del Mef per sbloccare i 111 milioni di euro annunciati, il governo regionale deve essere pronto con la bozza del contratto da firmare con Trenitalia, subito senza perdere ulteriore tempo, come sollecita la Fit: «La Regione ha già annunciato che la firma del contratto di servizio non porterà a un ampliamento dei servizi resi all'utenza, anzi, noi auspichiamo si intervenga in tutte quelle situazioni paradossali che denunciavamo da tempo - ha spiegato Mimmo Perrone Segretario regionale Fit-Cisl Ferrovie - come quella di Ragusa, dove il mezzo ferroviario è stato sostituito dal bus seppur in un territorio dove non esistono né autostrade né strade a scorrimento veloce, o come la chiusura della linea della valle di Noto, che godeva un tempo, la domenica, di un'alta frequentazione turistica con i treni del barocco». Amedeo Benigno, Segretario generale Fit Sicilia, ha aggiunto: «Negli ultimi anni si è pensato poco o nulla ai pendolari; serve un'inversione di rotta visibile e concreta, sostenuta con forza, investendo sull'ampliamento del parco rotabile in tempi brevi. Purtroppo il bando di 50 milioni di euro, annunciato l'anno scorso per i nuovi vagoni, non ha ancora trovato attuazione». Da potenziare, inoltre, secondo la Fit i collegamenti specifici da/per gli aeroporti di Birgi, Punta Raisi, Fontanarossa e Comiso; l'integrazione ferro/gomma in tutte le nove città e l'integrazione tariffaria. «Sulle tariffe riteniamo - hanno aggiunto Benigno e Perrone - che l'approccio corretto con il quale la Regione dovrà stabilire i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti, deve essere basato sui livelli minimi di qualità (puntualità, pulizia, informazioni e via dicendo) che Trenitalia deve erogare». Il quadro di riferimento dell'attuale sistema ferroviario siciliano è composto da 1.378 km di linee, di questi 800 elettrificati e 578 diesel; gli impianti ferroviari sono 167 e 4 punti di traghettamento; soltanto 178 km sono a doppio binario, i restanti 1200 km sono a semplice binario».

In termini assoluti, con l'orario ufficiale in vigore, circolano in Sicilia 397 treni al giorno ma, analizzando nel dettaglio l'offerta commerciale di Trenitalia, è facile capire che la metà del servizio offerto riguarda l'hinterland palermitano. I restanti 200 treni che dovrebbero garantire i collegamenti nelle e tra le altre otto province siciliane risultano del tutto insufficienti, infatti su quasi tutte le tratte sono presenti vuoti anche di diverse ore tra un treno e l'altro. Benigno e Perrone incalzano: «Ribadiamo dunque la necessità di istituire urgentemente un tavolo istituzionale tra governo regionale e parti sociali e azienda per affrontare e sviluppare e monitorare interventi strategici per il trasporto pubblico locale partendo dagli investimenti infrastrutturali».

«Noi siamo pronti - ha spiegato Francesco Costantino, Direttore del Trasporto regionale di Trenitalia - dobbiamo colmare un gap infrastrutturale, ma soprattutto l'obiettivo è quello di rendere efficienti e puntuali i treni regionali, che pagano i ritardi dei treni a lunga percorrenza che si ripercuotono su tutta la rete. Dialogheremo con la Regione, intendiamo razionalizzare il servizio. Per

noi le competenze regionali sono uno stimolo a fare meglio, perché si crea la possibilità di concorrenza nel settore che può portarci solo a migliorare».

Il Capo della segreteria tecnica dell'assessorato ai Trasporti, Giovanni Pizzo: «Stiamo lavorando; la bozza è pronta dal 2009, ma ora vogliamo rivederla con la consulenza di tutti, sindacati e pendolari, che verranno presto convocati in tavoli che serviranno a programmare meglio il servizio. Dobbiamo intervenire sulle incongruità dei trasporti regionali; finora le risorse non sono state spese al meglio e in modo efficiente. Altre parole d'ordine sono: integrazione treno/bus e potenziamento mezzi. Procederemo con la gara d'appalto per l'acquisto dei 50 vagoni, che era stato bloccato da due ricorsi al Tar. Serve ovviamente la collaborazione di Rfi sul fronte delle infrastrutture: per questo bisogna sfruttare al massimo gli investimenti del decreto Sblocca Italia. Sui fondi, i 111 milioni di euro che saranno svincolati dalla firma del Mef, ci batteremo e li difenderemo affinché vengano spesi per le ferrovie, come stiamo facendo per gli investimenti per il tpl e per il trasporto marittimo».

Maurizio Bernava, Segretario generale Cisl Sicilia, ha commentato: «Noi siamo il sindacato delle proposte, ma purtroppo finora non c'è stata una proposta presentata alla Regione che è stata accolta; lo ribadiamo: mettiamo insieme tutti gli investimenti e facciamo un'unica programmazione per il trasporto in Sicilia. Bisogna negoziare di più sia sul fronte infrastrutturale sia sul servizio; serve una programmazione a lungo termine su standard civili. Serve un sistema integrato gomma/ferrato, con orari cadenzati e certi. Tutto questo si può mettere in moto, per evitare il rischio che i 111 milioni di euro vengano usati per fare cassa, date le enormi difficoltà finanziarie della Sicilia. La scommessa è migliorare il servizio in tre anni; noi continuiamo a proporre e sabato lo ribadiremo davanti la Presidenza della Regione dalle 10, per il Jobs day della Cisl». Giovanni Luciano, Segretario generale nazionale Fit-Cisl, ha concluso: «Il passaggio di competenze alla Regione siciliana è epocale; attendiamo presto la firma del Mef per renderlo definitivo e per sbloccare i 111 milioni di euro. Bisogna però stare molto attenti: non vorremmo che anche qui, come accaduto in altre regioni come la Valle d'Aosta, le risorse non vengano spese subito per lo scopo primario ma vengano spostate. Bisogna tenere alta l'attenzione sul principale obiettivo, quello di fornire ai pendolari siciliani un reale servizio di trasporto ferroviario. Ci chiediamo però se le risorse saranno sufficienti per intervenire in una condizione di totale disagio per i pendolari».

Durante l'incontro era presente anche un banchetto per la raccolta firme per la proposta di legge popolare della Fit per uno sciopero intelligente. Per saperne di più, si veda il box qui accanto.

Domenico Perrone  
Segretario regionale Fit-Cisl Sicilia

# Il rilancio della logistica? Può passare solo dalla legalità

Riportiamo un estratto dell'intervento introduttivo del Coordinatore nazionale della Fit per la Logistica Maurizio Diamante, pronunciato al convegno "Sconfiggere l'illegalità per produrre sviluppo e buona occupazione" tenutosi durante il Forum internazionale del Lavoro, nell'ambito di Expo Training.

Per la cronaca completa del Forum si veda l'articolo a pagina 5 a firma Coppola-Di Lillo.

A detta di tutti, dagli operatori commerciali agli economisti, la logistica dovrebbe essere il volano dell'economia del nostro Paese; dovrebbe rappresentarne il motore di rilancio.

Centri logistici, interporti e magazzini, attraverso la movimentazione e la manipolazione delle merci nonché la loro distribuzione, avrebbero dovuto garantire quel valore aggiunto che in questo periodo di grandi trasformazioni avrebbe fatto diventare questo uno dei settori chiave per giocare la partita della competitività nazionale.

Oggi parlare di logistica vuole anche dire parlare di blocchi, di sfruttamento, di illegalità.

La Fit-Cisl ha denunciato questa situazione durante il congresso del 2013, quando il Segretario generale nella relazione introduttiva non esitò a definire "un mostro" la degenerazione degli appalti, che diventano subappalti subappaltati, dove spesso per cooperazione non si intende più quella forma di consorzio che ha le basi sane per il bene dei suoi soci. Parlare di forme vicino allo schiavismo in alcuni casi non è eccessivo. La cooperazione o comunque il mondo degli appalti nella logistica è uno dei settori più a rischio.

Questo è quanto siamo chiamati a discutere: come fronteggiare e combattere questa distorsione per ridare dignità e funzione sociale al lavoro. Non si dimentichi che il lavoro in quanto impegno e produzione di ricchezza è alla base dei nostri valori costituzionali e del nostro ordinamento giuridico.

Tutto è iniziato con l'outsourcing; quello che doveva essere uno strumento strategico adottato dalle imprese, per esternalizzare alcune fasi del processo produttivo, sarebbe diventata poi la regola che questo ciclo di crisi economico-finanziaria ha reso strutturale. Il motivo principale che spinge le aziende al mantenimento del sistema degli appalti è il fronteggiare le difficoltà derivanti dalla crisi riducendo i costi ed i rischi. Si è assistito a una crescita impetuosa di un sistema cooperativistico snaturato di fatto dalle peculiarità della cooperazione genuina, che ha le sue marce in più solo quando la partecipazione sociale è autentica e di qualità, ma che purtroppo riscontra una prevalenza di cooperazione spuria, con società anche di ampie dimensioni che



nella maggior parte dei casi si aggregano in consorzi, ormai veri attori commerciali della logistica. Consorzi ai quali le committenze affidano tali servizi in modo sempre più spregiudicato, attraverso appalti al massimo ribasso, determinando un mercato privo di regole basato sulla concorrenza sleale tra le imprese con ricorrenti dumping contrattuali e sociali.

Il tutto si è tradotto in un progressivo abbassamento del costo del lavoro anche a causa della precarizzazione selvaggia delle forme contrattuali (vedi soci lavoratori subordinati, co.co.pro., false partite iva, lavoro a chiamata e associazione in partecipazione), senza dimenticare gli effetti di evasione fiscale e contributiva, una auto riduzione del carico fiscale che rende il tutto appetibile all'infiltrazione della criminalità organizzata.

Tutto ciò si può riassumere in uno slogan: Massimo profitto al minimo costo grazie alla schiavitù moderna.

Sono ben chiari gli effetti di tale degenerazione: mancata applicazione contrattuale; dumping sociale; comparsa di sindacati non confederali; infiltrazione della criminalità organizzata; soci delle cooperative sempre più sfruttati.

Quello che ha permesso questa degenerazione in modo così incontrollato e veloce sembra essere proprio lo stesso meccanismo di organizzazione e funzionamento del lavoro e cioè: i grandi

committenti affidano l'appalto ai consorzi, che a loro volta girano poi il lavoro alle cooperative. Tra queste, ci sono quelle buone e quelle spurie, cioè quelle che eludono il fisco, non pagano i contributi nascono e muoiono più volte cambiando solo il nome. Da monte a valle, le regole si perdono come in un telefono senza fili. A risentirne sono inevitabilmente i lavoratori, con paghe orarie da fame, turni di lavoro disumani e pochi, pochissimi diritti. Non è un caso che la grande maggioranza dei lavoratori di queste cooperative sia costituita da immigrati comunitari ed extracomunitari, magari irregolari, che hanno difficoltà con i permessi di soggiorno, più ricattabili e quindi più deboli.

I principali poli logistici sorgono vicino ai porti o ai siti industriali, dove le merci transitano con maggiore frequenza. Veneto, Piemonte, Emilia Romagna, tutto l'hinterland milanese sono teatri di frequenti blocchi e scontri. Il vero epicentro è nell'Interporto di Bologna e a Piacenza dove si stanno vivendo vertenze al limite della legalità in termini di ordine pubblico - basti ricordare Ikea e Granarolo.

È necessario intervenire sulle committenze per mettere in discussione il sistema di terzizzazione così come concepito, sostenendo la necessità di filiere produttive più "corte" con attori facilmente identificabili.

È auspicabile che gli organi di vigilanza quali Dtl, Gdf, Inps, Forze dell'Ordine, Medicina del Lavoro in futuro siano in grado di incrociare i dati per migliorare la qualità dei controlli e arrivare finalmente a un'azione congiunta.

Dovrà essere monitorato e seguito con particolare attenzione quanto fatto in Emilia Romagna. La legge regionale del 12 maggio 2014 si pone un obiettivo importante: "che possa aumentare il grado di legalità e di responsabilità sociale, di contrastare l'inaccettabile idea che lo sviluppo delle imprese non sia coniugabile con il rispetto delle regole, della concorrenza e della sicurezza del lavoro".

Il 9 settembre presso il Ministero del Lavoro è stato attivato il tavolo sulla Legalità tra le parti sociali del comparto. Il tavolo ha lo scopo di mettere a fuoco un percorso che possa rendere più "sano" questo mondo. Punto importante dell'incontro è stata la comunicazione sulla costituzione di un gruppo di lavoro coordinato tra i tre Ministeri (Lavoro, Sviluppo economico, Interni) e sullo svolgimento delle attività ispettive che verranno intensificate con lo scopo, speriamo, di salvaguardare la regolarità degli appalti, la conformità delle tariffe e l'applicazione del contratto collettivo nazionale di riferimento.

Questo percorso era iniziato il 13 febbraio scorso quando, al Ministero del Lavoro, presente il Sottosegretario Carlo Dell'Arringa, fu siglato l'Accordo sulle Ribalte, tra Fedit assistita da Confetra e le organizzazioni sindacali, che prevede, attraverso accordi, un percorso di internalizzazione/stabilizzazione del personale di cooperativa.

Ad oggi sono stati siglati alcuni accordi di stabilizzazione, che sulla base di quanto previsto dal suddetto accordo mirano, attraverso assunzioni a tempo indeterminato, a stabilizzare e rendere più trasparenti i rapporti di lavoro all'interno delle ribalte dei magazzini. Caratteristica di questi accordi, da considerarsi pionieristici e comunque in qualche modo sperimentali, è l'applicazione del contratto Logistica, Trasporto Merci e Spedizione e quindi la riduzione della filiera degli appalti attraverso l'affidamento diretto ad una società o a una cooperativa, evitando così tutti i "sub sub" del caso.

Va altresì menzionato l'accordo sindacale siglato con Tnt Global Express. A fronte di un investimento importante nell'automazione dei magazzini, la società ha deciso di internalizzare le attività susseguenti procedendo all'assunzione diretta del personale.

È superfluo dire che questa strada (l'internalizzazione delle attività) sarebbe quella auspicabile per tutti i committenti. Ci si augura che questo primo passo rappresenti un cambio di tendenza all'interno del settore e che questo accordo, una volta portato a compimento, possa essere il primo di una lunga serie.

La sottoscrizione dell'accordo quadro sulle ribalte va considerata come una prima risposta che in qualche modo può iniziare ad arginare quanto descritto e che permette di far rispettare le regole all'appaltante e all'appaltatore.

Ma non basta e bisogna agire in fretta. La Fit-Cisl è pronta a combattere la cooperazione truccata; bisogna aprire una stagione anche insieme alla Cisl e alle categorie interessate per sconfinare questa eccessiva propensione all'esternalizzazione.

Bisogna contrastare con ogni mezzo l'eccesso di ribasso, rendere la procedura la più trasparente possibile evidenziando bene i passaggi; nessuno dovrà più esimersi dalle proprie responsabilità; anche i committenti dovranno smettere di girarsi dall'altra parte: è necessario un cambio di passo anche da parte delle associazioni datoriali, così come è chiesto al sindacato dei lavoratori. Il tempo è cambiato, il mondo è mutato, la sensibilità, gli anticorpi sociali, i valori collettivi - se ancora ce ne sono - non sono più quelli degli anni '70, '80, '90, ma neppure 2000. Occhi nuovi per vedere le novità e inserirci. Spazio alla fantasia e alla sperimentazione ma basta con i vecchi schemi. Accorciare al massimo la filiera degli appalti: uno è già troppo.

Sarà necessario un coinvolgimento sempre maggiore anche del Ministero degli Interni: in troppi siti si è al limite dell'ordine pubblico; non ci si può permettere che la situazione diventi più esplosiva di quanto già non lo sia.

Oltre a quanto esposto si propone di confermare la validità della responsabilità solidale, ai sensi del Dlgs 276/03 art 29 quale strumento di tenuta sociale negli appalti, e di avviare percorsi, insieme alle aziende, di formazione, di educazione civica o di qualsiasi cosa che possa risultare utile per contrastare il degrado ormai imperante nelle grosse realtà terzizzate.

## Mobilità ferroviaria

# Fsi: ecco com'è andato il primo incontro con il nuovo Amministratore delegato

*Il Coordinatore nazionale della Fit per la Mobilità ferroviaria Gaetano Riccio spiega i contenuti affrontati con Michele Elia*



Il confronto con il Gruppo Fsi è stato imperniato soprattutto sul primo incontro con il nuovo Amministratore delegato Michele Elia sul tema degli aggiornamenti del piano industriale 2014-17.

La convocazione aveva suscitato grande interesse nella parte sindacale, soprattutto per le dichiarazioni apparse sulla stampa nell'ultimo periodo e relative a progetti di privatizzazione di società del gruppo o di parti di esse, sia da parte del Ministro dei Trasporti che del Presidente del gruppo.

In relazione a questo argomento, nel corso della riunione, abbiamo ribadito la nostra posizione contraria allo scorporo di Rfi per le conseguenze negative che tale processo ha avuto nei paesi in cui è stato praticato e per il valore aggiunto che un grande gruppo industriale integrato può dare al trasporto ferroviario nel nostro Paese. A questo proposito, l'Amministratore delegato, nel ribadire quanto da lui dichiarato nel corso di un forum sul quotidiano "Il sole 24 ore", ha affermato di volere l'unitarietà del gruppo e che vi sono, di concerto con l'azionista, diverse ipotesi allo studio i cui tempi di definizione non sono certamente brevi, vista la complessità dei problemi da affrontare.

### I contenuti dell'incontro

Nel corso della riunione Elia ci ha sostanzialmente dato conto dell'avanzamento del piano in base a quanto già illustratoci dal suo predecessore nel mese di marzo di quest'anno e ha confermato le linee di sviluppo e tutti gli investimenti previsti sia in Rfi che in Trenitalia.

Per quanto riguarda le società del gruppo, in Rfi vi è la novità positiva che è stato firmato il nuovo contratto di programma e sono confermati gli investimenti che sono relativi allo sviluppo delle

infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione europea e di interesse del nostro Paese, all'eliminazione dei "colli di bottiglia" nelle aree metropolitane e ad azioni mirate alla velocizzazione di alcune linee e all'adeguamento della sagoma e dei moduli per i treni merci.

In aggiunta a quanto previsto dal piano vi sono anche le misure previste dal governo con il decreto Sblocca Italia, che contiene una serie di misure urgenti riguardanti diversi ambiti tra cui la linea Av Napoli-Bari e la linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina e interventi infrastrutturali per i collegamenti tra la linea Av con gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino e Venezia. Si tratta di norme che sbloccano opere già finanziate, in modo che i cantieri possano partire con largo anticipo rispetto alle previsioni. È il caso della Av Napoli-Bari, che aprirà i cantieri nel novembre 2015 invece che nel gennaio 2018, e del collegamento ferroviario Palermo-Catania-Messina, con apertura dei cantieri a dicembre 2015.

In relazione ai collegamenti con gli aeroporti, l'Amministratore delegato ha affermato che il vero problema non è il tempo di percorrenza quanto la frequenza. La mossa vincente deve essere quella di avere un treno che parte ogni quarto d'ora. I progetti per i collegamenti con gli aeroporti prevedono alcuni passaggi fondamentali, tra cui il miglioramento infrastrutturale del collegamento con Milano Centrale e Rho Fiera e la necessità di attuare un collegamento passante da Malpensa, senza fare inversione di marcia perché altrimenti si complicherebbe la gestione dei servizi. Il discorso è diverso per Venezia, perché in questo caso occorre fare completamente la linea ferroviaria giacché, ad oggi, non vi sono collegamenti.

In merito ai lavori della linea Av Napoli-Bari e della linea Catania-Messina-Palermo a Elia sono stati concessi i poteri di Commissario e a questo proposito l'Ad ha sottolineato che, al di là delle discussioni che si sono generate al riguardo, la novità è che si sia nominato un Commissario che abbia anche gli strumenti



operativi. In pratica, egli può disporre di un ufficio progettazione e di un ufficio direzione lavori: nel gruppo Fsi, infatti, vi è Rfi che è il committente e Italferr che è il realizzatore del progetto. E l'aver stabilito che il Commissario è l'Ad del gruppo dà una supervisione con l'utilizzo di due società completamente partecipate dalla stessa Fsi.

Per Trenitalia sono stati confermati gli investimenti per circa 3 miliardi di euro in acquisto di nuovi treni previsti dal piano con la consegna di tutti i materiali entro giugno 2015. Al momento, dei 200 nuovi treni per il trasporto regionale, ne sono stati già consegnati circa il 70 per cento.

Su nostra esplicita richiesta, è stato confermato lo sviluppo della quota di mercato di Busitalia attraverso possibili acquisizioni nel trasporto pubblico locale, con una strategia che passa dall'attuale modello di "sovrapposizione" a un modello di una più efficace integrazione ferro/gomma. L'obiettivo deve essere quello di non avere servizi paralleli sulle stesse tratte nelle aree regionali e nelle grandi aree metropolitane. È necessario inoltre, nell'arco di piano, garantire una maggiore capacità nell'ambito dei nodi per permettere una velocizzazione anche dei servizi del trasporto regionale.

In merito al futuro del settore merci, abbiamo chiesto se è ancora valida l'ipotesi prevista nel piano industriale di raccogliere tutte le attività legate al cargo e alla logistica svolte dalle diverse società appartenenti al Gruppo in un'unica società, dipendente da Fsi e non da Trenitalia. Su questo punto l'Amministratore delegato ha confermato l'impostazione prevista dal piano, anche se ha affermato che il progetto si svilupperà in varie fasi nel medio-lungo termine. In riferimento alla Divisione Cargo, inoltre, l'Ad ha confermato che c'è in corso una procedura di infrazione dell'Ue sul contratto di servizio, che scade il 31 dicembre di quest'anno, per cui, in caso di mancato rinnovo del suddetto contratto, potrebbero esserci conseguenze per il trasporto merci verso il Meridione e la possibilità di indire una gara ad hoc.

È naturale che la problematica del settore merci sia stata quella maggiormente in discussione, vista la prospettiva che abbiamo davanti. Non bastano certo le affermazioni fatte dall'Ad di Trenitalia sul miglioramento dei conti della Divisione Cargo a tranquillizzarci. Anche perché, al momento, la conferma del modello organizzativo che prevede la specializzazione del traffico sul corto raggio (short haul), medio-lungo raggio (long haul) e internazionale deve esserci ancora presentata attraverso un progetto concreto.

## Mercintreno 2014

Sul tema del trasporto ferroviario merci abbiamo partecipato all'interessante convegno "Mercintreno 2014" organizzato da Federmobilità. Al convegno sono intervenuti, tra gli altri, i

rappresentanti del gruppo Fsi, dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti e di molte società di trasporto merci private e, per la parte politica, hanno partecipato diversi componenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato. Visti i tanti intervenuti, il problema è stato affrontato da molti punti di vista e il giudizio quasi unanime è stato soprattutto quello dell'assenza di una politica della mobilità delle merci.

La politica dei trasporti in un settore chiave come quello delle merci deve essere fatta dal Ministero e non può essere fatta dai capi delle aziende. Vanno fatte scelte programmatiche per l'armonizzazione e razionalizzazione degli incentivi ferro/gomma messi finora in campo. Non è possibile che politiche di incentivi come quelle del "ferro bonus" siano state completamente eliminate e si siano fatte solo per un anno.

In questo settore è fondamentale l'orientamento della domanda, in quanto il cliente deve trovare le necessarie convenienze per scegliere di trasportare merci via ferrovia, così come avviene nel mondo del trasporto su gomma. Senza vere politiche di stimolo della domanda, le aziende troveranno sempre più conveniente utilizzare il tir piuttosto che il treno.

Gli interventi in favore di una riduzione dei costi di produzione del trasporto merci su ferrovie, per renderlo più competitivo, si fanno anche con una seria politica di investimenti relativi all'efficienza della rete, in termini di carico, lunghezza massima dei treni (moduli) e del limite della sagoma. In questo senso gli elementi del piano industriale delle Fsi sullo sviluppo della rete sono più che positivi, in quanto nell'arco di piano, cioè entro il 2017 sarà possibile a convogli con profilo P/C 80 e modulo fra 650 e 750 metri di viaggiare da Gioia Tauro al Brennero senza interruzioni.

Anche le varie aziende del settore devono fare fronte comune come avvenuto nel caso della discussione per la conversione in legge del Decreto sulla competitività che, alla fine, all'articolo 29 ha escluso anche il trasporto merci unitamente al servizio universale dagli aumenti dei costi di energia per la trazione. In questo settore la concorrenza vera è con il trasporto su gomma, per cui la politica deve indicare le necessarie linee di demarcazione, come avvenuto in altri paesi europei come Austria e Svizzera.

Alla fine dal convegno è emerso quello che, come organizzazione sindacale, abbiamo sempre sostenuto, cioè che il problema non è tra l'incumbent e le altre imprese ferroviarie, anzi "un incumbent forte rende il sistema forte", come affermato dalle imprese private nel corso del dibattito. Insomma, pur nel quadro critico dell'attuale situazione economica caratterizzata da una fase recessiva, occorre sviluppare le potenzialità del settore accompagnandole con proposte operative e collaborative per creare, in linea con le esigenze del mercato, i presupposti per una nuova offerta di servizi fondata sull'intermodalità.

## Mobilità ferroviaria

# L'attualità del pensiero e delle intuizioni di Luigi Vaglica a venti anni dalla scomparsa

*Da tutta Italia si sono riuniti familiari e amici, cislini e sindacalisti di altre sigle per ricordare il dirigente. Il resoconto del Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per la Mobilità ferroviaria Gaetano Riccio*



A fine settembre abbiamo ricordato Luigi Vaglica a venti anni dalla scomparsa. Lo abbiamo fatto non con la classica commemorazione, ma con un'assemblea nazionale della nostra organizzazione alla quale hanno partecipato in tanti: familiari, amici e colleghi che hanno avuto il piacere di conoscerlo personalmente e tanti altri che lo hanno potuto apprezzare attraverso le tante testimonianze e i suoi scritti. Alla manifestazione erano presenti, in particolare, molte delle persone che hanno fatto parte della sua squadra e tanti colleghi che all'epoca sono stati attivisti o responsabili ai vari livelli della nostra organizzazione.

La giornata è stata aperta con la relazione introduttiva di Gaetano Riccio. Ha preso poi la parola Claudio Claudiani che ha fatto parte della squadra di Luigi e ha portato una testimonianza diretta di quegli anni. È poi intervenuto l'amico Dario Del Grosso, che all'epoca era il responsabile dei ferrovieri della UilTrasporti ed era legato a Luigi da profonda amicizia.

Successivamente vi sono state le testimonianze di Amedeo Benigno, che ha portato il ricordo molto toccante di quando Luigi era alla guida della Fit della Sicilia. Altre testimonianze sono venute da Vito Tedesco, che proprio da Luigi era stato chiamato a far parte della struttura nazionale dei ferrovieri dopo il Congresso nazionale del 1993. E' poi intervenuto Romano Ioni, componente della Segreteria nazionale ai tempi in cui Luigi divenne responsabile nazionale.

Le conclusioni della giornata sono state affidate a Giovanni Luciano, che nel suo intervento ha sottolineato che il nostro sindacato, con la manifestazione in memoria di Luigi Vaglica, ha voluto ricordare la statura umana e politica dell'uomo prima che del dirigente sindacale. Luciano ha affermato di non aver avuto il piacere di conoscere personalmente Luigi e ha evidenziato che la presenza così numerosa di vecchi amici e, soprattutto, di giovani è la testimonianza del fatto che Luigi è stato una persona molto amata. Luciano ha poi aggiunto che il clima di forte emozione che si è creato in sala è la prova che vi è una sottile trama, che fa della Fit una sorta di grande famiglia, che è l'ingrediente essenziale per tenere insieme le organizzazioni, specie in momenti difficili come quello che stiamo vivendo, non solo nelle ferrovie.

A proposito del Gruppo Fs, Luciano ha ancora una volta evidenziato il forte attacco a cui sono sottoposte e ha ribadito la posizione della nostra organizzazione contro lo scorporo di Rfi: «La separazione o la privatizzazione delle sole parti pregiate, tipo l'Av, determinerebbe la fine di uno degli ultimi gruppi industriali presenti nel nostro Paese - ha affermato Luciano - Le ferrovie sarebbero fatte a pezzi, in molte realtà non sopravviverebbe il trasporto regionale e nessuno si farebbe carico del servizio universale. Il patrimonio di questa azienda, che è stata risanata grazie al sacrificio dei ferrovieri, lo dobbiamo difendere noi!».



Luciano ha concluso il suo intervento affermando che gli sarebbe piaciuto potersi confrontare oggi con una grande mente come quella di Luigi specie in un momento in cui tutto il movimento sindacale confederale è sotto attacco. “Sono certo, ha detto Luciano, che Luigi avrebbe condiviso l’idea che nel movimento sindacale ci debba essere un risveglio delle coscienze, un’apertura a tutti i livelli verso la società, a partire dai semplici delegati fino ai vertici confederali. E’ necessario, ha aggiunto, rivalutare il nostro modo di essere attingendo ai valori propri della Cisl. La manifestazione di oggi dimostra che siamo un’organizzazione che non “dimentica” e che è capace di affrontare le sfide che abbiamo davanti attingendo al patrimonio inesauribile della propria storia”.



### **La sintesi della relazione introduttiva di Gaetano Riccio**

Il 26 settembre di venti anni fa, a seguito di un malore avvertito mentre era al tavolo di trattativa con l’azienda, veniva a mancare ai suoi cari e a tutti noi Luigi Vaglica.

Come abbiamo scritto nella convocazione di questa iniziativa, la grandezza di un’organizzazione si misura soprattutto dal bagaglio di valori e di esperienze degli uomini e delle donne che ne hanno fatto la storia. Il loro esempio diventa patrimonio della memoria

collettiva e rappresenta il riferimento costante per milioni di lavoratori iscritti al nostro Sindacato.

Ecco: Luigi è per tutti noi una pietra miliare e con questa iniziativa vogliamo ricordare il suo profilo umano e sindacale, il suo pensiero e le sue intuizioni di straordinaria attualità che hanno inciso fortemente nel nostro modo di essere e di fare sindacato.

Nel ripercorrere brevemente questi venti anni, oltre a fare un omaggio alla memoria di Luigi, evidenzieremo le principali tappe della storia delle ferrovie che, da baraccone di stato di un tempo, sono oggi diventate un’azienda solida e risanata.

Luigi fu eletto Responsabile nazionale dei ferrovieri della nostra organizzazione il 18 dicembre del 1990.

Nei rapporti con gli altri era istintivo, leale, aperto. Gli piaceva sempre confrontarsi e aveva una grande capacità di analisi e di riflessione, ma sapeva anche soprattutto ascoltare. Luigi era consapevole di vivere in un’epoca di grande transizione e di cambiamento e si entusiasmava delle idee nuove e delle sfide da affrontare.

Erano anni in cui in ferrovia nascevano i sindacati di base tesi a difendere prerogative di mestiere e a mostrare resistenza alle innovazioni e al cambiamento.

In quella fase così delicata Luigi, più che gli interessi particolari della categoria, ha mirato a realizzare un disegno più ampio di evoluzione per il mondo del lavoro: aveva intuito che la tentazione di chiudersi a riccio a salvaguardia dei particolarismi non avrebbe portato lontano e che bisognava contemperare interessi dell’impresa, degli utenti e dei lavoratori. In questo compendiva l’essenza stessa della confederalità, il cui valore per lui era fondamentale.

La sua battaglia quotidiana non era solo per un aumento salariale, pur se giusto e significativo, quanto per il risanamento e lo sviluppo dell’impresa, in cui trovasse posto la tutela del lavoro e anche l’aumento salariale.

Ricordiamo che alla metà degli anni ‘80 i ferrovieri erano arrivati alla punta di 226.310; alla metà degli anni ‘90 - dopo i prepensionamenti e il blocco del turn over - erano scesi a 112mila. In quegli anni vi fu la trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni. Seguirono gli anni in cui in vario modo si provò a mettere in discussione la presenza di una sola S.p.A.; ci fu la Direttiva Prodi con la proposta di “spezzatino ferroviario”. Fu un periodo di grandi tensioni e di divisioni anche del fronte sindacale e la situazione si definì nel 1999, quando il 23 novembre ci fu l’accordo che prevedeva la creazione di due grandi società, una sulla infrastruttura e una sul servizio: Rfi e Trenitalia, coordinate da una Holding, l’allora Fs, più altre società specifiche come Ferservizi e Italferr.

In quel periodo, a pochi anni dalla scomparsa, si realizzò anche una delle grandi intuizioni di Luigi, quando affermava che occorreva creare un sistema solidaristico per gestire gli esuberanti nel momento in cui si sarebbero esauriti gli effetti della legge 141 del '90. Si arrivò così alla creazione del fondo bilaterale di sostegno al reddito per sostenere le politiche attive del lavoro, gestendo così l'avvento sempre più accelerato della tecnologia, senza che vi fosse alcun licenziamento.

Nella narrazione di questi vent'anni arriviamo più vicino ai giorni nostri: nel 2006 vi è una grande svolta quando Mauro Moretti diventa Amministratore delegato della Holding. Nel 2006 i ferrovieri in forza erano 92mila. Oggi sono 62.500 circa. Sui conti dell'azienda, dobbiamo dire che i risultati di bilancio del gruppo, dal 2006 ad oggi, sono stati più che positivi.

Ma sul numero dei ferrovieri pensiamo che sia arrivato il momento in cui non sia più rinviabile una politica di nuove assunzioni in azienda. A luglio dell'anno scorso, in tempi in cui il governo non parlava ancora di staffetta generazionale, abbiamo fatto un accordo di modifica del fondo di sostegno al reddito in linea con le disposizioni della legge Fornero, per favorire il ricambio generazionale con l'uscita di chi è vicino alla pensione e la contestuale assunzione di giovani nei settori chiave dell'esercizio.

Anche il nuovo piano d'impresa presentato da Fsi è molto ambizioso. In termini di risultato operativo netto le previsioni fanno impressione: 473 milioni di risultato netto positivo nel 2014, fino a 528 milioni nel 2017. Numeri da grande soggetto imprenditoriale di scala europea.

Diciamo subito che è un piano che condividiamo per larga parte e che contiene degli elementi di espansione per fare di Fsi un grande soggetto industriale, cosa che ci vede favorevoli.

Vi è però un'accentuazione della logica che dove c'è mercato si fa servizio e dove non c'è o lo paga lo stato o non lo si fa! Ciò appare evidente nel taglio dei servizi per il Sud, ma qui entrano in gioco anche le responsabilità degli enti locali e delle Regioni che non pagano. Qui la politica e il Ministero dei Trasporti devono fare la loro parte, qui si parla di Ferrovie dello Stato che devono offrire il servizio in tutto il Paese e le ferrovie non si possono fermare a Eboli, come abbiamo evidenziato nel convegno di dicembre a Salerno.

Ma veniamo all'oggi: ora che le ferrovie coronano in un certo senso il sogno di Luigi di essere un'azienda solida e con i conti in ordine, siamo fortemente preoccupati perché è in discussione l'unitarietà stessa del gruppo. Apprendiamo dai giornali che in questi giorni si sta parlando di privatizzazioni di Fsi senza specificare se di pezzi di Trenitalia, magari nell'Av, o di intere quote del gruppo.



Lo stesso Presidente Marcello Messori, che a quattro mesi dal suo insediamento non abbiamo ancora avuto il piacere di conoscere, ha più volte ripetuto che vuole fare delle ferrovie dello stato una grande azienda. Gli abbiamo risposto che le ferrovie sono già una grande azienda grazie anche ai sacrifici dei lavoratori e che lo scorporo della rete le farebbe precipitare in una spirale devastante e dannosa per l'intero sistema ferroviario nazionale.

Ma torniamo al nostro racconto. Sono trascorsi venti anni e i tempi sono senza dubbio cambiati con una forte accelerazione. Ma molti problemi si ripresentano.

Siamo un'organizzazione che in questi anni certamente non facili ha mostrato una sua solidità, ha allargato il perimetro della sua influenza, sviluppato il proselitismo.

“Governare” le trasformazioni, come diceva Luigi, è un'attività molto diversa dalla semplice rappresentanza, perché implica certamente la capacità di sapere cosa vogliono i lavoratori, ma anche di leggere e interpretare la realtà in cui i loro bisogni si manifestano e dunque bisogna avere competenze di merito sulla realtà che si intende dirigere.

Nelle parole di Luigi vi è sempre un ottimismo di fondo e la certezza di potercela fare: «Questa stagione di trasformazione e di sfide, pur con il suo carico di nebbie e preoccupazioni, presenta pure segnali di fiducia sulla possibilità di cambiare le situazioni nella direzione giusta. Ne sono segni positivi la caduta di schematismi ideologici, la ricerca di un percorso di riforme istituzionali, il costante richiamo di grandi autorità morali quali il Papa e la generosità di tanta parte sana del Paese!»

In una intervista pubblicata sul nostro giornale, alla domanda «Quale è stato il risultato che maggiormente ti ha soddisfatto?», diceva: «È una domanda alla quale rispondo con difficoltà, perché, forse per un fatto caratteriale, non mi sento mai pienamente soddisfatto dei risultati che ottengo. Probabilmente la cosa dalla quale potrei trarre maggiore soddisfazione è sapere di aver suscitato nel maggior numero possibile di persone il gusto dell'impegno sociale».

La vostra presenza qui oggi dimostra che Luigi è riuscito nella sua massima impresa di stimolare tante persone all'impegno sociale. Per questo lo ringraziamo e lo sentiamo ancora tra di noi.

*Gaetano Riccio*

## Mobilità ferroviaria

# Rfi: cosa vuol dire riorganizzare

Le cronache nazionali sono occupate da molteplici richiami per una maggior terzietà da parte del Gestore infrastruttura nei confronti delle Imprese Ferroviarie.

In sostanza in tanti si affannano a veicolare le loro proposte che vanno pericolosamente in un'unica direzione, quella dello scorporo. Senza stare a ripercorrere tutte le conseguenze negative di tale operazione e senza ricordare la forte presa di posizione sindacale sul tema tesa a scongiurare tale ipotesi, risulta opportuno evidenziare alcune questioni di carattere macro che riguardano da vicino Rfi, dal pronunciamento dell'Authority Regolatoria dei Trasporti (Art) agli impatti del cosiddetto decreto Competitività - quello che interviene sul costo dell'elettricità di trazione ferroviaria - al confronto in atto tra il vertice del gruppo Fsi e l'azionista per un eventuale progetto di quotazione.

Valutiamo con favore la firma del Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e Rfi; sarà interessante conoscerne i contenuti e i conseguenti riflessi sul piano industriale della stessa società. Ci auguriamo che finalmente decollino quegli interventi da anni attesi sulle restanti linee ferroviarie, rompendo con la consuetudine di convogliare la maggior parte delle risorse sulle linee Av/Ac. Sarà importante conoscere quante risorse saranno destinate all'acquisto di mezzi, attrezzature e impianti per far scaturire e poi consolidare le attività di internalizzazione manutentive pre-giate, da accompagnare preventivamente con un congruo numero di assunzioni.

Sul progetto di riorganizzazione siamo più volte intervenuti su questo giornale, in questa fase di valutazione delle proposte sindacali da parte societaria, occorre riportare alcuni elementi mai toccati prima, ma facenti parte del progetto, partendo dal cuore della vicenda che è quella dell'organizzazione dell'Unità Manutentiva (Is/Te/Lav). Come noto, la proposta di Rfi così com'è strutturata non la condividiamo, in quanto porta avanti un'insidiosa opera di destrutturazione in cui il personale perderebbe tutti i punti di riferimento. Come Fit-Cisl riteniamo importante che il punto di riferimento sia l'attuale Zona/Tronco. Se la scelta è quella di operare una rivisitazione e redistribuzione degli attuali compiti degli RIO, risulta fondamentale il mantenimento e la precisa codifica da un punto di vista di compiti e responsabilità anche delle figure di capo tecnico, di cui una va identificata come referente territoriale.

Altra questione, più complessa, riguarda la quantità di personale per ogni attuale Zona/Tronco. Possiamo attingere da InRete2000, oppure ragionare sulla composizione minima di ogni squadra di lavoro, ovviamente tenendo conto delle specifiche lavorazioni. Questi sono elementi di confronto a cui ricordare la questione dell'organizzazione della reperibilità. La quale, declinato da parte della società l'invito a riscrivere l'intero capitolo, deve riflettere gli attuali meccanismi organizzativi in una logica di non aggiungere pericolosi elementi di criticità in un'eventuale fase di cambiamento. Ci preme come Fit ribadire anche le tutele più volte proposte per il personale amministrativo di Zone e Tronchi, nonché per gli attuali capi zona/tronco che riguardano il luogo di lavoro, anche per evitare una mobilità selvaggia e controproducente è la collegata indennità di RIO.

Quanto detto finora non è esaustivo, dato che il quadro di riferimento è vasto e articolato; inoltre bisogna dare cittadinanza a quelle attività, magari di nicchia, ma che non possono rimanere ignorate. Successivamente approfondiremo la questione delle altre strutture.

Come riteniamo anche indifferibile definire finalmente quanto previsto dalla previsione contrattuale riguardante l'indennità per DI/Cel, che comunque richiede la presenza di holding in quanto riguarda anche altre società del gruppo Fsi. Si tratterebbe di chiudere una vicenda che si trascina da molto tempo e che darebbe un riconoscimento anche in termini dignità a quanti con dedizione svolgono compiti. La recente COp dell'Ad di Rfi ha determinato un ulteriore aggravio sul personale quadro oppure laureato che svolge tali compiti, in quanto prevede che non possano essere svolti dal restante personale, e allora il pensiero ritorna anche alla proposta in sede di rinnovo contrattuale.

Ci preme anche evidenziare alcuni elementi di criticità già espressi in precedenza: la supponenza, la burocrazia, il "renzismo" e un "credito manutentivo" esaurito, di fronte al quale non ravvisiamo precise e forti iniziative per la sua ricostituzione.

Sicuramente la strada è ardua ma non ne siamo spaventati, forti della validità dei contenuti della nostra proposta. Vedremo i prossimi sviluppi.

## Mobilità ferroviaria

# Tutte le proposte della Fit per i lavoratori degli appalti

Non migliora la situazione all'interno del settore degli appalti dei servizi ausiliari e complementari al trasporto ferroviario, sempre più attraversato da una diffusa conflittualità determinata da vertenze di ordine occupazionale e di carattere contrattuale.

L'occupazione viene messa in discussione a ogni cambio appalto, dove le imprese subentranti dichiarano eccedenza di personale rispetto a quello precedentemente impiegato negli stessi servizi, anche quando nei lotti non sono presenti riduzioni di attività. Lo fanno avvalendosi della validazione, ricevuta implicitamente dalle società committenti con l'affidamento dell'appalto, di progetti tecnici, presentati a corredo dell'offerta al bando di gara, in cui vengono definite le ore di lavoro che, secondo proprie valutazioni, sono necessarie per svolgere le lavorazioni.

Con un simile presupposto, nel confronto per la definizione del cambio appalto, di fronte a dichiarazioni di esubero, la parte sindacale - non potendo, per decisa volontà delle aziende appaltatrici, entrare nel merito dei piani di attività e dell'organizzazione del lavoro - inevitabilmente è costretta a ricorrere ad azioni di protesta. Protesta diffusa su tutto il territorio nazionale anche per motivi di mancato rispetto o non corretta applicazione del contratto.

Per quest'ultimo aspetto, tralasciando le varie vertenze aperte in sede regionale, segnaliamo quella di ambito nazionale che sta interessando il personale addetto alla pulizia a bordo treno in corso di viaggio. Le due aziende, da cui i pulitori viaggianti dipendono, secondo una propria interpretazione del ccnl considerano orario di lavoro esclusivamente il tempo in cui durante il turno di servizio il personale opera a bordo treno, senza tener conto delle soste di servizio e degli altri periodi previsti dalla specifica sezione contrattuale, non riconoscendo di conseguenza in media due ore di lavoro per ogni giornata di utilizzazione. In base allo stesso criterio viene attribuita l'indennità prevista per l'assenza dalla residenza. Essendo risultati infruttuosi i tentativi sindacali di riportare la controversia nei binari della correttezza, si è stati costretti a dover proclamare lo sciopero che prossimamente verrà replicato.

In merito alle vicende riguardanti la condivisione del ccnl da parte di tutte le aziende operanti nel settore, permangono ancora posizioni diverse nonostante siano trascorsi due anni dalla sotto-

scrizione. Le associazioni datoriali Fise, Legacoop Servizi e Federlavoro-Confcooperative sono ferme alla sola dichiarazione di applicazione e, pur manifestando le intenzioni di voler partecipare al confronto per il prossimo rinnovo contrattuale, non hanno ancora formalizzato l'adesione, condizione indispensabile per poter far parte del tavolo negoziale. Tavolo che si è già riunito per la prima volta il 25 luglio scorso.

Per le tre associazioni, comunque, rimane sempre irrisolta la questione dell'erogazione dell'una tantum contrattuale, mentre tale competenza in questi giorni è in fase di regolarizzazione per i periodi rimasti ancora scoperti, anche per conto delle imprese non più presenti nell'ambito ferroviario, per i dipendenti delle aziende associate ad Ancp a seguito all'accordo raggiunto con Agens lo scorso 5 giugno. L'intesa tra i vari punti prevede anche l'impegno - ad oggi però non ancora manifestato - delle parti a definire con il sindacato le tabelle del costo orario del lavoro degli operatori degli appalti ferroviari riferimento fondamentale nella costruzione delle future gare.

Rispetto a un contesto così caotico e critico c'è da interrogarsi quale sia la convenienza del committente gruppo Fsi a mantenere un sistema in simili condizioni dove, oltre al continuo disagio e alla sofferenza dei lavoratori, si aggiunge il persistente contenzioso con le aziende appaltatrici.

Rimaniamo sempre più convinti che l'unica soluzione, per eliminare le tante problematiche presenti in un segmento così importante nella produzione del prodotto treno, sia quella di costituire all'interno del gruppo Fsi una società controllata, con la partecipazione e la gestione di operatori del settore, che garantisca a tutte le altre società appartenenti al gruppo stesso tutti i servizi di pulizia, accessori e complementari al trasporto ferroviario.

Siamo convinti che in questo modo a beneficiarne sarebbero tutte le parti oggi coinvolte nell'attività e sicuramente si otterrebbe un miglioramento del servizio.

## Mobilità ferroviaria

# Ntv: prosegue il confronto sindacale



Il 2013 è stato per Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv) il primo anno di attività a regime. Flotta al completo, network delle stazioni perfezionato, offerte e servizi definiti. Collegamenti con dieci città italiane con cinquanta servizi al giorno. Una rete commerciale - le Case Italo - dove vengono forniti efficaci servizi di assistenza pre e post vendita con personale diretto, apprezzata dalla clientela che, di risponditori automatici, non ne può proprio più.

La società aveva fatto il proprio ingresso sul mercato alla fine di aprile 2012, in pieno periodo di crisi economica generale, facendo iniziare a correre sui binari dell'alta velocità Italo, dopo essersi preparata per tempo a sfidare la concorrenza, le Freccie di Trenitalia.

Già a metà del 2013 si sono palesate le prime difficoltà, in quanto i risultati della società «hanno evidenziato» si legge nella relazione sulla gestione dell'esercizio 2013 «un disallineamento rispetto agli obiettivi fissati nel piano industriale, su cui è basato il presupposto del principio di continuità aziendale» e, pertanto, i vertici di Ntv hanno posto in essere azioni correttive rispetto alle strategie e al modello organizzativo. È di dominio pubblico la notizia che il bilancio dell'esercizio 2013 si è chiuso con un risultato negativo di 77.619.500 euro. Il risultato negativo si è verificato nonostante nello stesso anno - a differenza di quanto accaduto in altri settori economici che per effetto della crisi generale hanno

registrato un andamento negativo - il mercato dell'alta velocità sia cresciuto del 22,8 per cento e circa 6,2 milioni di passeggeri abbiano scelto la nuova impresa ferroviaria per effettuare i loro spostamenti.

A parere del sindacato le principali difficoltà economiche dell'azienda sono determinate dal ridotto costo dei biglietti di viaggio, che non sono in linea con la tipologia di servizio e, soprattutto, con la qualità del prodotto. Evidentemente non è rilevante chi ha iniziato per primo la "guerra dei prezzi", se Trenitalia o Ntv. Ciò che è sotto gli occhi di tutti è che un prodotto di qualità, si chiami Italo o Freccia, non può essere venduto, se non per un periodo breve in fase di promozione, a un costo inferiore a quello di produzione.

Proprio per tale ragione anche gli interventi di razionalizzazione dei costi operativi, che certamente erano necessari, che si sono già realizzati fra la fine del 2013 e l'inizio del 2014, non hanno prodotto effetti risolutivi e le difficoltà finanziarie continuano a permanere.

Ancora una volta Ntv corre ai ripari con una revisione del piano industriale e ancora una volta si ipotizzano ricadute sul personale. Una situazione allarmante per gli oltre mille lavoratori che cominciano a pensare al loro futuro con apprensione; una situazione preoccupante per il sindacato che li rappresenta.

### Gli esiti dei primi incontri sindacali

Nel corso dei due incontri sindacali che si sono svolti nel mese di settembre 2014, i rappresentanti di Ntv hanno annunciato le principali azioni che, secondo le previsioni aziendali, sono indispensabili per fronteggiare la situazione di grave difficoltà finanziaria: l'aumento del capitale a cura degli azionisti; la richiesta alle banche di ristrutturare il debito attraverso una riduzione degli interessi passivi e l'allungamento dei tempi di restituzione del prestito; la definizione delle linee guida del nuovo piano industriale 2014-2018.

Un aspetto sul quale Ntv sta insistendo e sta puntando molto è quello cosiddetto "regolatorio". La società attende un pronunciamento dell'Authority dei Trasporti rispetto alla richiesta tesa a ot-

tenere una riduzione delle tariffe di accesso all'infrastruttura che, se accolto, farebbe risparmiare alle casse della società una ventina di milioni di euro all'anno - si passerebbe dagli attuali cento milioni di euro annui a circa ottanta. A quanto pare il parere in questione potrebbe condizionare anche le scelte delle banche.

Per il mese di ottobre 2014 sono previsti tre nuovi appuntamenti sindacali e, mentre questa rivista va in stampa, si è già consumato il primo dei tre incontri programmati per verificare le ricadute del nuovo piano di impresa nell'ambito delle varie aree operative - network e organizzazione del lavoro dei macchinisti e operatori di impianto, network e organizzazione del lavoro dei coordinatori e operatori dell'area sala operativa, semplificazione dei processi e organizzazione del lavoro del personale indiretto e di staff, modello di servizio e organizzazione del lavoro del personale di bordo treno e stazioni.

Nel corso dell'incontro richiamato sono state illustrate linee guida del nuovo piano industriale 2014-2018 per ciò che riguarda il network e l'organizzazione del lavoro dei macchinisti e operatori di impianto. Le nuove strategie prevedono, sostanzialmente, azioni già ampiamente annunciate in precedenza quali: «l'uscita dalla linea adriatica, il potenziamento delle offerte sulla lunga distanza Milano-Roma (servizi no stop), il potenziamento delle offerte Roma-Venezia con estensione dei mercati verso Napoli e rilanciando su Roma Termini; razionalizzazione (dal 2016 con impianto di manutenzione di Milano) di due coppie di treni a basso load factor attualmente indispensabili nel modello di esercizio».

La controparte datoriale ha anticipato che dal 2016 si attiverà anche un presidio di manutenzione a Milano e pertanto, per effetto di tale scelta, si potrà contare su una maggiore disponibilità della flotta.

Nel corso dell'illustrazione del documento aziendale è stata anche ipotizzata una "opzione B", secondo la quale, dopo la "ritirata strategica" dalla linea adriatica, Ntv potrebbe essere dispo-

sta anche a rinunciare a partire dal 2016 all'effettuazione dei treni - e dei relativi servizi complementari e accessori - su Venezia, riducendo così la presenza di Ntv alla sola direttrice Salerno-Milano-Torino. Un'ipotesi poco convincente sul piano commerciale, perché la domanda di trasporto sulla relazione Firenze-Venezia e viceversa è significativa e soprattutto perché, considerato il target di riferimento, tale scelta sarebbe in palese contraddizione con uno degli obiettivi su cui le linee guida del nuovo piano industriale 2014-2018 ripongono molte aspettative e cioè l'accelerazione delle «strategie di riposizionamento marketing vs clientela business/internazionale attraverso le partnership distributive/rete vendita».



Un'ipotesi altrettanto poco convincente sul piano sindacale, in quanto comporterebbe una riduzione consistente del perimetro di attività a causa della «chiusura delle stazioni (Case Italo) di: Venezia S.Lucia, Venezia Mestre, Padova e Roma Ostiense». Una proposta che non si può prendere in considerazione sia per i livelli di traffico e attività sviluppati in tali

impianti sia per il gradimento che la clientela ha manifestato per i servizi ivi offerti.

Una scelta che le lavoratrici e i lavoratori di Ntv - e non solo quelli interessati - non capirebbero. Non la capirebbero soprattutto quelle donne e quegli uomini che, per andare in Ntv, hanno lasciato precedenti occupazioni solide, perché attratti e affascinati dalla sfida di partecipare alla creazione di una nuova e moderna azienda che opera in un settore strategico, quello dell'alta velocità ferroviaria, destinato comunque a espandersi nei prossimi anni.

In genere i "piani B" sono rassicuranti. Quello di Ntv, invece, rischia di diventare inquietante.

In ogni caso per procedere con una valutazione complessiva sul nuovo piano industriale è necessario proseguire il confronto sulle azioni previste per le altre aree di attività.



## Sicurezza

## Un conflitto da vincere per Rfi

Quella contro gli infortuni, tutti gli infortuni, è assimilabile a una vera e propria guerra, in cui abbassare la guardia oppure adagiarsi sulle misure intraprese risulta essere molto pericoloso, perché determina conseguenze i cui tristi effetti si materializzano in maniera non immediata. Come pure è assodato il fatto che la discesa è veloce mentre risalire la china richiede molto impegno e, trattandosi di sicurezza, lo sforzo per incidere sugli indici infortunistici è enorme e può essere che ci sia da pagare un costo molto salato.

Com'è ben noto, l'arco temporale 2008/2010 ha registrato una serie di drammatici eventi infortunistici mortali per quanto riguarda le attività di manutenzione infrastrutture che, è doveroso ricordare, riguarda il personale della società Rfi e delle ditte appaltatrici di tali lavorazioni. In ragione di ciò le organizzazioni sindacali, e in particolare la Fit, decisero di intraprendere un percorso di forte impatto che registrò due momenti di notevole risalto, come quello del blocco delle lavorazioni notturne e del seminario sulla sicurezza nei lavori di manutenzione della rete ferroviaria di Rfi. Da quel percorso - a parte le innovazioni tecnologiche di cui abbiamo parlato in un recente articolo - scaturì una rinnovata e forte attenzione al tema della sicurezza, senza dimenticare le modifiche regolamentari emanate, come la direttiva 01/2010 di Ansf. Ciò determinò negli anni seguenti una riduzione degli infortuni, non tutti giustificabili dalla riduzione del numero delle ore lavorate.

Purtroppo dalla fine del 2013 vi è stato un aumento, seppur non elevato, del numero degli infortuni, culminati nei recenti eventi mortali.

Da tempo come sindacati e come Fit proponiamo e sollecitiamo correttivi che spesso si scontrano, come scritto nel recente articolo, con una molteplicità di ostacoli che impediscono di fatto una vera svolta. Ci auguriamo che gli impegni assunti dall'Ad di Rfi si concretizzino velocemente. Resta il fatto che da parte aziendale ci sia una certa "allergia" quando si parla di iniziative congiunte che da tempo proponiamo.

Inoltre, abbiamo evidenziato che va modificato l'approccio che Rfi ha nei confronti degli infortuni. In sostanza non basta il dato infortunistico con il momento in cui è avvenuto e la sede della lesione: serve indagare più in profondità anche i mancati infortuni. Si scoprirebbero similitudini inquietanti che esigono interventi urgenti.

Altro elemento da sviscerare riguarda la formazione. Chi ci legge sa da quanto tempo spingiamo per la strutturazione delle scuole professionali, dell'omogeneità dei materiali e del controllo della qualità della formazione erogata, valutando attentamente i ritorni da parte del personale. Serve dettagliare la formazione, evidenziando quella che riguarda le disposizioni di esercizio. Troviamo paradossale che la formazione al riguardo sia fatta a posteriori, dopo l'entrata in vigore della D.E. interessata.

Ribadiamo il concetto che, oltre a un consistente incremento di personale, serve una concezione diversa di approccio: non può essere che un singolo operatore la notte si trovi a dover prendere decisioni importanti sulla sicurezza, serve che quelle decisioni siano prese preventivamente a monte - questo nella filosofia del dlgs 81/08 che prevede esattamente quali compiti il datore di lavoro può delegare e quali no. Ad oggi il decreto delega di revisione della legge 191/74, che regola l'antinfortunistica nelle attività ferroviarie, non è stato emanato e questo rallenta l'operazione di adeguamento all'impianto del dlgs 81/08, che riteniamo sia un ulteriore elemento che va nella direzione di un maggior grado di sicurezza.

Nell'incontro recente con Ansf, a seguito di una specifica richiesta delle organizzazioni sindacali, la stessa Ansf ci ha sostanzialmente comunicato che intende portare avanti una ulteriore iniziativa in tal senso nei confronti di Rfi.

In sostanza abbiamo di fronte uno scenario in cui i quattro attori principali - il governo inteso in tutte le sue articolazioni, Rfi, l'Ansf e i sindacati - con un unico obiettivo devono concentrare e coordinare il loro operato, affinché si pervenga a una sostanziale riduzione del fenomeno infortunistico. Sarà interessante vedere le declinazioni che ognuna delle parti vorrà darsi.

Come Fit abbiamo avanzato le nostre proposte e continuiamo a lavorare per tradurle in realtà. Noi ci siamo e non verremo meno al nostro impegno, anche per continuare a tenere alta l'attenzione sul tema.

Massimo Malvisi

## Sicurezza

# Fermiamo subito l'emergenza aggressioni nel tpl!

*Il Coordinatore nazionale per il Trasporto pubblico locale Antonio Piras presenta le proposte della Fit per porre fine a un fenomeno ormai fuori controllo*

Ormai non possiamo neppure dire "l'ultimo episodio risale a..." perché, mentre scrivo queste righe e andiamo in stampa con il nostro mensile, altri conducenti di autobus saranno aggrediti, malmenati e forse mandati all'ospedale dagli energumani di turno, italiani, comunitari ed extracomunitari, tutti - tengo a precisare - sullo stesso piano.

Si tratta di un importante argomento che non è relativo esclusivamente al trasporto pubblico locale ma, più in generale, è un problema di ordine pubblico che può trovare risposta soltanto con un'adeguata presenza sul territorio di forze di polizia e con azioni di prevenzione mirate.

Oltre alla proposta di far viaggiare, in determinati servizi, l'autobus con il bigliettaio o, comunque, con scorta a bordo, si è ragionato, insieme all'Uitp (organismo che rappresenta le associazioni di imprese a livello europeo), di mettere in campo azioni comuni affinché le imprese costruttrici di autobus fabbrichino i nuovi mezzi con adeguati sistemi di isolamento del posto guida al fine di garantire la sicurezza del conducente come già avviene nei tram e nei treni. Qualche modello è già in circolazione e dovrà anno essere utilizzato nei servizi più a rischio.

I tagli statali e delle Regioni, sia in conto esercizio sia soprattutto in conto investimenti, non aiutano certo a dare una rapida soluzione del problema.

La Fit-Cisl prende le distanze dalle strumentalizzazioni xenofobe utilizzate dai soliti noti e da alcuni giornalisti che, pur di far notizia, accolgono i malumori di parte dell'opinione pubblica senza analizzare in modo approfondito il lavoro e l'impegno costante delle organizzazioni sindacali e delle aziende, messo in atto per prevenire le aggressioni e garantire la sicurezza sul posto di lavoro dei conducenti, in un contesto in cui le poche risorse a disposizione per il settore pongono dei forti limiti.



Lo scorso 25 settembre a Bruxelles, nell'ambito della riunione della sezione trasporto pubblico locale del dialogo sociale europeo, si è a lungo dibattuto sul tema in quanto anche negli altri paesi i conducenti corrono seri rischi, a partire dalle banlieue parigine per finire ai servizi extraurbani rumeni, passando per le aggressioni e distruzioni di mezzi pubblici nei civilissimi paesi del Nord Europa. A questo proposito, per approfondire, invito a leggere l'articolo a firma Di Felice pubblicato nelle pagine successive di questo numero de La Voce dei Trasporti.



# Fondo Fasda: mini guida alle prestazioni sanitarie

*Il Coordinatore nazionale per i Servizi ambientali Angelo Curcio illustra nel dettaglio le possibilità offerte dal fondo*

**Il Piano sanitario si inserisce nell'ambito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del settore Servizi ambientali e rappresenta un'importante occasione per dare risposte alle aspettative e ai bisogni dei dipendenti. Questo articolo vuole essere una mini guida per aiutarti a usare il Piano sanitario.**

Se hai bisogno di prenotare una visita o un esame vai su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it) – “Area Servizi Clienti” o utilizza l'app UniSalute. In alternativa, contatta il numero verde dedicato al tuo Piano sanitario.

Per tutte le prestazioni dell'Area Ricovero è opportuno contattare la Centrale Operativa al numero verde gratuito dalle 8.30 alle 19.30 dal lunedì al venerdì.

## → Prestazioni in strutture convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda

Fondo Fasda attraverso UniSalute, paga direttamente alle strutture sanitarie convenzionate le prestazioni sanitarie autorizzate, con l'esclusione di eventuali somme a tuo carico.

All'atto della prestazione dovrai presentare alla struttura convenzionata un documento comprovante la tua identità e la prescrizione del medico curante, contenente la natura della malattia accertata o presunta e le prestazioni diagnostiche e/o terapeutiche richieste, e dovrai firmare le ricevute a titolo di attestazione dei servizi ricevuti.

A seguito della richiesta di prenotazione on line o via app, riceverai a mezzo telefono, mail o sms conferma della prenotazione da parte di UniSalute.

## → Prestazioni in strutture non convenzionate

Per ottenere il rimborso delle spese sostenute, devi inviare direttamente al Fondo Fasda presso UniSalute S.p.A. – Rimborso Clienti c/o CMP BO 40131, Bologna, BO, la

documentazione necessaria, ovvero il modulo di richiesta di rimborso debitamente compilato, scaricabile dal sito [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it); la copia della cartella clinica conforme all'originale in caso di ricovero per grande intervento chirurgico (come da elenco in guida); la copia delle prescrizioni contenente la patologia presunta o accertata da parte del medico curante in caso di prestazioni extraricovero e la copia della documentazione di spesa (distinte e ricevute, ticket del SSN) debitamente quietanzata.

## → Prestazioni nel Servizio sanitario nazionale

Per le prestazioni effettuate in strutture del Servizio sanitario nazionale (Ssn) o da esso accreditate, puoi chiedere il rimborso del ticket o l'indennità sostitutiva su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it). Segui la breve procedura guidata e invia i documenti in formato elettronico direttamente dal sito (upload). Se non puoi accedere a internet, utilizza la modalità descritta al punto precedente.

## Ricovero in istituto di cura per grande intervento chirurgico

Se l'iscritto al Fondo Fasda viene ricoverato per effettuare un grande intervento chirurgico (vedi elenco grandi interventi chirurgici nella Guida al Piano sanitario su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)), ha diritto al pagamento delle spese sostenute nei 100 giorni prima e nei 100 giorni dopo il ricovero per l'intervento chirurgico, per la retta di de-

genza, per l'accompagnatore, per l'assistenza infermieristica privata individuale, per l'assistenza medica, i medicinali e le cure, per il trasporto sanitario, dal donatore in caso di trapianto, per grandi interventi dei neonati nel primo anno di vita per la correzione di malformazioni congenite.

Quanto a parto cesareo, non cesareo, aborto, la somma massima a disposizione è di € 2.000 per anno assicurativo e per iscritto.

► Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture stesse dalla società senza somme a carico dell'iscritto, a eccezione delle garanzie che prevedono specifici limiti.

► Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate nel limite di una somma massima di € 12.000 per intervento, fermo restando i limiti delle singole coperture.

► Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsate integralmente le eventuali spese per ticket sanitari o per trattamento alberghiero (ad esempio le spese per un'eventuale camera a pagamento) rimasti a carico dell'iscritto.

Venendo all'indennità sostitutiva, se

l'iscritto non richiede alcun rimborso, avrà diritto ad un'indennità di € 140 per ogni giorno di ricovero per un periodo non superiore a 150 giorni per ogni ricovero.

Inoltre, 120 giorni successivi alle dimissioni dal ricovero, l'i

scritto può effettuare prestazioni di ospedalizzazione domiciliare, assistenza medica, riabilitativa, infermieristica e farmacologia tendente al recupero della funzionalità fisica, presso la rete di strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda. La somma massima a disposizione per questa copertura è di € 10.000 per anno di copertura e per iscritto.

Quindi la somma annuale massima a disposizione è di € 120.000 per iscritto.

## Prestazioni di alta specializzazione

Il Piano sanitario prevede il pagamento di una serie di prestazioni diagnostiche e terapeutiche di alta specializzazione extraricovero (tra cui Tac, chemioterapia, mammografia ecc., vedi elenco dettagliato sul sito [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)).

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture dalla Società, senza alcuna somma a carico dell'iscritto.
- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsati integralmente i ticket sanitari a carico dell'iscritto.

Ricapitolando, la somma annuale massima a disposizione è di € 8.000 per iscritto.

## Visite specialistiche

Il Piano sanitario prevede il pagamento delle visite specialistiche con esclusione delle visite odontoiatriche e ortodontiche. Rientra in copertura esclusivamente una

prima visita psichiatrica al fine di accertare la presenza di un'eventuale patologia.

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture dalla Società, senza alcuna somma a carico dell'iscritto.
- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsati integralmente i ticket sanitari a carico dell'iscritto.

È dunque di € 600 per iscritto la somma annuale massima a disposizione.

## Pacchetto maternità

Il Piano sanitario prevede il rimborso di quattro visite di controllo (sei per gravidanza a rischio), ecografie, analisi clinico-chimiche, amniocentesi e villocentesi effettuate durante il periodo di gravidanza.

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture stesse dalla Società senza alcuna somma a carico dell'iscritto.
- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, le spese sostenute vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsate integralmente le spese per ticket sanitari.

La somma annuale massima a disposizione è di € 1.200 per iscritta.

## Trattamenti fisioterapici riabilitativi

Il Piano sanitario prevede il pagamento delle spese per trattamenti fisioterapici a seguito di malattia e infortunio. È prevista l'agopuntura a fini antalgici. Non rientrano in copertura le prestazioni effettuate presso palestre, club ginnico-sportivi, studi estetici, alberghi salute, medical

hotel, centri benessere anche se con annesso centro medico.

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture dalla Società, senza alcuna somma a carico dell'iscritto.
- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsati integralmente i ticket sanitari a carico dell'iscritto.

È di € 350 la somma massima a disposizione annualmente per iscritto.

## Prestazioni odontoiatriche particolari

Il Piano sanitario prevede il pagamento nella misura del 50% di un'ablazione del tartaro con eventuale visita di controllo da effettuare una volta l'anno in strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda. Se il medico riscontra la necessità di effettuare una seconda seduta di ablazione nel corso dello stesso anno, Fondo Fasda provvederà ad autorizzare e liquidare la stessa nei limiti sopra indicati.

## Prestazioni di implantologia

Il Piano sanitario prevede il pagamento, nella misura del 50%, delle prestazioni di implantologia da effettuare presso strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda. La copertura opera per applicazione di uno, due, tre o più impianti previsti nel medesimo piano di cura. Somma annua a disposizione: € 2.800. È previsto un sotto limite annuo di € 950 per applicazione di due impianti e di € 550 per applicazione di un impianto. Se nella stessa annualità assicurativa, dopo l'applicazione di un impianto, si rendesse necessario un secondo impianto, questo verrà liquidato nell'ambito del sotto limite di € 950 al netto di quanto già autorizzato o liquidato.

## **Avulsione (estrazione denti)**

Se rese necessarie da prestazioni di implantologia, il Piano sanitario prevede il pagamento di prestazioni di avulsione (estrazione) fino ad un massimo di quattro denti l'anno da effettuare presso strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda.

## **Cure dentarie da infortunio**

Il Piano sanitario copre le spese per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche a seguito di infortunio.

☒ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture dalla Società, senza alcuna somma a carico dell'iscritto.

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsati integralmente i ticket sanitari a carico dell'iscritto.

La somma massima annuale a disposizione è di € 500 per iscritto.

## **Interventi chirurgici odontoiatrici extraricovero**

Il Piano sanitario copre le spese per gli interventi chirurgici a seguito delle patologie indicate nella Guida al Piano sanitario consultabile su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it).

- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture e medici convenzionati da UniSalute per Fondo Fasda, le spese vengono liquidate direttamente alle strutture dalla Società, senza alcuna somma a carico dell'iscritto.
- ▶ Nel caso di utilizzo di strutture non convenzionate, (solo se l'iscritto è domiciliato in una provincia priva di strutture sanitarie convenzionate) le prestazioni vengono rimborsate integralmente.
- ▶ Nel caso di utilizzo del Servizio sanitario nazionale, vengono rimborsati integral-

mente i ticket sanitari a carico dell'iscritto.

Quindi la somma annuale massima a disposizione è pari a € 1.500 per iscritto.

## **Ticket per accertamenti diagnostici e pronto soccorso**

Il Piano sanitario provvede al rimborso integrale dei ticket sanitari per accertamenti diagnostici (non previsti al punto "alta specializzazione") effettuati nel Servizio sanitario nazionale. Ogni iscritto ha a disposizione per questo ogni anno massimo € 500.

## **Sindrome metabolica**

Il Piano sanitario prevede di poter usufruire di un programma per il monitoraggio della salute cardiovascolare che consenta di assumere comportamenti e stili di vita corretti attraverso un regime dietetico e attività fisica.

## **Prestazioni diagnostiche particolari**

Il Piano sanitario prevede il pagamento di una serie di prestazioni (vedi elenco completo sulla Guida al Piano sanitario su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)) da effettuare una volta l'anno presso strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda.

## **Diagnosi comparativa**

In caso di particolari patologie (vedi Guida al Piano sanitario su [www.unisalute.it](http://www.unisalute.it)), il Piano sanitario prevede la possibilità di avere un secondo e qualificato parere sulla precedente diagnosi fatta dal proprio medico con le indicazioni più utili per trattare la patologia in atto. L'iscritto può usufruire dei seguenti servizi: consulenza internazionale, trova il medico, trova la miglior cura.

## **Prestazioni a tariffe agevolate**

Se una delle prestazioni del Piano sanitario non è attivabile per esaurimento della somma annua a disposizione o perché il costo della prestazione è inferiore alla somma a carico dell'iscritto, e rimanga a suo totale carico, l'iscritto ha la possibilità

di effettuare la prestazione usufruendo delle tariffe scontate UniSalute. Il costo della prestazione rimane a carico dell'iscritto.

## **Stati di non autosufficienza**

Il Piano sanitario prevede, per un massimo di quattro anni dall'attivazione della copertura e comunque non oltre la scadenza del contratto, l'erogazione di prestazioni sanitarie e/o socio-sanitarie presso la rete di strutture sanitarie convenzionate da UniSalute per Fondo Fasda.

In base allo stato di salute dell'iscritto, UniSalute, attraverso i propri medici e Case Manager, redigerà un PAI (Piano assistenziale individualizzato) con il percorso terapeutico più indicato. Le prestazioni potranno essere eseguite sia al domicilio dell'iscritto sia presso le strutture sanitarie convenzionate. Se, a seguito dell'esaurimento del massimale, alcune prestazioni rimarranno a carico dell'iscritto, il Piano sanitario prevede la possibilità di usufruire delle tariffe scontate UniSalute. La somma massima a disposizione per iscritto è mensile e pari a € 500.

## **Servizi di consulenza**

I seguenti servizi di consulenza telefonica vengono forniti dalla centrale operativa telefonando al numero verde dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 19.30: pareri medici immediati, prenotazione di prestazioni sanitarie nelle strutture convenzionate, informazioni sanitarie telefoniche.

Per ulteriori informazioni i recapiti sono: Fasda - Fondo integrativo di Assistenza sanitaria per i Dipendenti dei Servizi ambientali, Via del Poggio Laurentino, 11B, cap 00144, Roma. telefono 06 99695785, fax 06 5919955, email [fasda@fasda.it](mailto:fasda@fasda.it), posta elettronica certificata: [fasda@pec.fasda.it](mailto:fasda@pec.fasda.it), sito web [www.fasda.it](http://www.fasda.it)

# Curarsi all'estero è più facile

Da quest'anno curarsi all'estero è più facile, almeno in teoria. Con il recepimento della Direttiva 2011/24/UE sull'assistenza sanitaria transfrontaliera in ambito UE e l'attivazione del Punto di Contatto nazionale sono stati mossi i primi passi in tal senso. Al momento mancano ancora alcuni regolamenti che dovranno integrare le regole e i paletti fissati dal Dlgs di recepimento della direttiva, nonché l'elenco delle prestazioni che necessitano di autorizzazione preventiva. Di certo c'è che l'applicazione delle norme di recepimento non dovrà comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il Dlgs che recepisce la direttiva si sviluppa su un'articolata architettura basata su autorizzazioni preventive, tariffe, rimborsi, fondata su tre premesse: l'accessibilità delle cure è limitata a quelle inserite nei livelli essenziali di assistenza (LEA), salvo deroghe regionali; la possibilità di ricevere solo un rimborso indiretto dopo aver pagato di tasca propria; l'obbligatorietà del rimborso limitata all'assistenza fruita nell'ambito dei sistemi sanitari nazionali. Rimangono esclusi i trapianti d'organo, le vaccinazioni e le cosiddette "long term care" ovvero l'assistenza di lungo periodo per i non autosufficienti. Le norme del decreto si applicano solo alle prestazioni erogate dalle strutture pubbliche o che operano nell'ambito e per conto del Servizio sanitario nazionale. Sono esclusi tutti i tipi di rimborso per prestazioni usufruite presso le strutture private.

## I contenuti del provvedimento

Il centro di gravità su cui si basa tutto il sistema è il Punto di Contatto nazionale per l'assistenza transfrontaliera. Il punto è già stato istituito presso il Ministero della Salute, ma le Regioni potranno dotarsi di punti di contatto regionali, al fine di agevolare la trasmissione delle informazioni.

Il Punto di Contatto nazionale fornisce tutte le informazioni necessarie su strutture, criteri e modalità dei rimborsi, tariffe ed eventuali autorizzazioni preventive, procedure di denunce in caso di malasanità e l'informazione per la compilazione delle ricette mediche. I cittadini italiani, come i cittadini provenienti da un altro Stato membro dell'UE nonché i cittadini assicurati in Italia,



hanno il diritto di ricevere dal Punto di Contatto nazionale tutte le informazioni sull'assistenza sanitaria transfrontaliera, in particolare per quanto riguarda il sistema autorizzativo e di rimborso, le procedure di accesso e di tutela nei casi di violazione dei diritti garantiti.

Per quanto riguarda i cittadini di un altro Stato membro dell'UE, questi hanno diritto di ricevere dal Punto di Contatto nazionale tutte le informazioni relative alle modalità di erogazione dell'assistenza sanitaria, comprese le informazioni sui prestatori di assistenza, sugli standard e sull'accessibilità agli ospedali per le persone con disabilità.

I prestatori di assistenza sanitaria, operanti sul territorio nazionale, garantiscono ai pazienti provenienti da un altro Stato membro dell'UE tutte le informazioni atte a consentire agli stessi una scelta informata e consapevole sulle opzioni terapeutiche e sulla disponibilità, qualità e sicurezza dell'assistenza sanitaria da essi prestata nel territorio nazionale; forniscono fatture trasparenti e informazioni su prezzi e onorari, sullo stato di autorizzazione o di iscrizione degli stessi prestatori, sulla loro copertura assicurativa o su altri mezzi di tutela personale o collettiva per la loro responsabilità professionale.

Il paziente che subisce un danno a causa dell'assistenza ricevuta in Italia potrà avvalersi di tutti gli strumenti giuridici previsti dal-

l'ordinamento nazionale. Inoltre, i pazienti hanno diritto di ricevere la cartella clinica in formato elettronico o cartaceo. I prestatori di assistenza sanitaria applicano ai pazienti di un altro Stato membro gli stessi onorari applicati ai pazienti nazionali in una situazione clinica comparabile.

### **I criteri di rimborso**

I costi sostenuti da un cittadino italiano che si è avvalso dell'assistenza sanitaria transfrontaliera, nel rispetto delle norme vigenti in materia, sono rimborsati se e nella misura in cui la prestazione erogata sia compresa nei LEA. È fatta salva la possibilità delle regioni di rimborsare, con proprie risorse, gli eventuali livelli di assistenza regionali ulteriori, nonché rimborsare eventuali costi eccedenti come le spese per vitto e alloggio. I costi relativi all'assistenza sanitaria transfrontaliera sono rimborsati in misura corrispondente alle tariffe regionali vigenti.

Dato che in tempi di revisione della spesa il tema dei costi è particolarmente sensibile, potranno essere adottate misure mirate a limitare il ricorso all'assistenza transfrontaliera. Tali misure possono essere limitate al territorio di una o più regioni, o a singole aziende o enti del Servizio sanitario nazionale, e possono essere adottate anche su richiesta delle regioni o della provincia autonoma interessata. Tali misure non potranno, però, costituire un mezzo di discriminazione arbitraria o un ostacolo ingiustificato alla libera circolazione di merci, persone o servizi.

### **L'autorizzazione preventiva**

Il Dlgs rinvia a un apposito regolamento, da emanarsi in Conferenza Stato-Regioni, la puntuale definizione delle prestazioni per cui si prevede l'autorizzazione preventiva. Al momento il rimborso dei costi dell'assistenza sanitaria transfrontaliera è soggetto ad autorizzazione preventiva nei seguenti casi:

comporta il ricovero del paziente per almeno una notte;

richiede l'utilizzo di un'infrastruttura sanitaria o di apparecchiature mediche altamente specializzate e costose, comprese quelle utilizzate nella diagnostica strumentale;

richiede cure che comportano un rischio particolare per il paziente o la popolazione;

è prestata da un erogatore di assistenza sanitaria che potrebbe suscitare gravi e specifiche preoccupazioni quanto alla qualità o alla sicurezza dell'assistenza.

Quando un paziente affetto da una malattia rara chiede l'autorizzazione preventiva, può essere sottoposto a una valutazione clinica da esperti del settore operanti presso un presidio della rete nazionale per le malattie rare. Se non possono essere reperiti esperti nel territorio nazionale o se il parere dell'esperto non

è conclusivo, può essere richiesto un parere scientifico alla struttura estera presso cui il paziente intende recarsi per usufruire della prestazione.

Comunque, l'autorizzazione preventiva non può essere rifiutata quando l'assistenza sanitaria non può essere erogata sul territorio nazionale entro un termine giustificabile dal punto di vista clinico, sulla base di una valutazione medica oggettiva dello stato di salute del paziente.

L'autorizzazione preventiva può essere negata nei seguenti casi:

in base a una valutazione clinica il paziente sarebbe esposto con ragionevole certezza a un rischio per la sua sicurezza che non può essere considerato accettabile;

a causa dell'assistenza sanitaria transfrontaliera in questione, il pubblico sarebbe esposto con ragionevole certezza a notevoli pericoli per la sicurezza;

l'assistenza sanitaria in questione è prestata da un erogatore di assistenza sanitaria che suscita gravi e specifiche preoccupazioni quanto al rispetto degli standard e orientamenti relativi alla qualità dell'assistenza e alla sicurezza del paziente;

l'assistenza sanitaria può essere prestata nel territorio nazionale entro un termine giustificabile dal punto di vista clinico, tenuto presente lo stato di salute e il probabile decorso della malattia.

È fatto obbligo al Punto di Contatto nazionale di mettere a disposizione del pubblico le informazioni sulle prestazioni soggette ad autorizzazione preventiva, nonché tutte le informazioni relative al sistema di autorizzazione preventiva.

### **Come richiedere l'autorizzazione preventiva**

Il cittadino o la persona assicurata presenta apposita domanda su apposito modulo alla Asl territorialmente competente, affinché sia verificato se la prestazione debba essere sottoposta ad autorizzazione preventiva. L'esito di tale verifica è comunicato al soggetto interessato entro dieci giorni e se è positivo vuole dire che la domanda risulta valida come richiesta di autorizzazione.

Nella domanda devono essere indicati:

l'indicazione diagnostica o terapeutica e la prestazione sanitaria di cui si intende usufruire;

il luogo prescelto per la prestazione e il prestatore di assistenza sanitaria presso cui la persona assicurata intende recarsi.

La domanda può contenere eventuali altre ulteriori specifiche necessarie ai fini dell'esame della richiesta dell'autorizzazione preventiva. La Asl, ricevuta la domanda, entro 30 giorni dal ricevimento, deve comunicare alla persona assicurata il provvedimento di concessione o il diniego all'autorizzazione. Il termine di



30 giorni viene ridotto della metà nei casi di particolare urgenza, che devono essere adeguatamente motivati nella domanda. Nel provvedimento di autorizzazione l'Asl specifica il costo della prestazione ammessa al rimborso. L'eventuale diniego deve essere debitamente motivato. Avverso il diniego, oltre agli ordinari strumenti di tutela in sede amministrativa e giurisdizionale, è sempre possibile proporre istanza di revisione al Direttore generale della Asl entro 15 giorni dal ricevimento dello stesso. Il Direttore generale si esprime nel termine di 15 giorni dalla ricezione dell'istanza.

### Come richiedere il rimborso

Per ottenere il rimborso dei costi sostenuti per l'assistenza sanitaria transfrontaliera, la persona assicurata, entro 60 giorni dall'erogazione della prestazione, presenta apposita domanda di rimborso alla Asl di appartenenza, allegando originale della certificazione medica e la fattura in originale emessa dal prestatore di assistenza sanitaria. La Asl dovrà corrispondere il rimborso nel termine di 60 giorni dal ricevimento della richiesta.

### Cooperazione in materia di assistenza sanitaria

Il decreto di recepimento fa propri altri impegni, garanzie, riconoscimenti per favorire la cooperazione tra gli Stati membri in materia di assistenza sanitaria. Per favorire la mutua assistenza e cooperazione l'Italia si impegna: a prestare assistenza agli Stati membri dell'Ue, compresa la cooperazione in merito agli standard e agli orientamenti di qualità e sicurezza e lo scambio di informazioni, soprattutto attraverso il Punto di Contatto nazionale; a facilitare la cooperazione nell'erogazione di assistenza sanitaria

transfrontaliera a livello regionale e locale anche mediante l'impiego di tecnologie dell'informazione della comunicazione e di altre forme di cooperazione transfrontaliera.

Inoltre, garantisce che le informazioni sul diritto di esercizio della professione da parte dei prestatori sanitari iscritti nei registri nazionali o locali siano, su richiesta, messe a disposizione delle autorità degli altri Stati membri dell'Ue.

Per quanto riguarda il riconoscimento delle prescrizioni di medicinali rilasciate in un altro Stato membro, di cui è autorizzato il commercio in Italia, è stabilito che possono essere dispensati dai farmacisti sul territorio italiano conformemente alle norme vigenti.

Il riconoscimento delle prescrizioni non pregiudica le norme nazionali che regolano la prescrizione e la fornitura di medicinali, compresa la normativa in materia di sostituzione del medicinale prescritto con medicinali generici o di altro tipo. Non pregiudica altresì il diritto del farmacista, ove previsto dalla normativa vigente, di rifiutarsi per ragioni etiche di dispensare il medicinale prescritto in un altro Stato membro.

Al momento non c'è ancora l'apposito decreto del Ministero della Salute dove vengono definite le caratteristiche e i contenuti delle prescrizioni che verranno rilasciate nel territorio italiano su richiesta di un paziente che intenda utilizzarle in un altro Stato membro.

L'Italia concorrerà allo sviluppo delle reti di riferimento europee (Ern) tra prestatori di assistenza sanitaria e centri di eccellenza dell'Ue, impegnandosi a promuovere e agevolare il coordinamento dei propri centri di eccellenza in vista della partecipazione a tali reti.

Altri impegni riguardano le malattie rare e l'assistenza sanitaria online. Sul primo capitolo l'Italia coopererà con gli altri Stati membri e con la Commissione europea allo sviluppo di capacità di diagnosi e di cura per rendere i professionisti sanitari consapevoli degli strumenti a loro disposizione e per aiutarli a compiere diagnosi corrette, sfruttando in particolare la base dati di Orphanet. Sul secondo c'è l'impegno a cooperare per lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri operanti nell'ambito di una rete volontaria che collega le autorità nazionali responsabili dell'assistenza sanitaria online.



# Diventa operativo il Fondo di solidarietà residuale presso l'Inps

È abbastanza frequente che gli organi di stampa, nel riportare notizie su materie complesse e delicate, semplifichino i concetti ingenerando facili strumentalizzazioni o fraintendimenti. La recente pubblicazione di alcuni articoli sull'attivazione del Fondo "residuale" di sostegno al reddito istituito presso l'Inps, rientra in tale casistica.

Come di consueto, approfittiamo per fare un po' di chiarezza in merito ai provvedimenti emanati dall'Inps.

La complessa disciplina dei Fondi di solidarietà, di cui all'art. 3, commi da 4 a 47 della legge n. 92/2012, (riforma Fornero) è stata pensata per tutte le imprese appartenenti a settori produttivi che non rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia d'integrazione salariale e che occupano mediamente più di quindici dipendenti.

Nel settore trasporti sono già presenti alcuni Fondi di sostegno al reddito di origine negoziale, come quelli per il personale del trasporto aereo o per il personale del Gruppo Fsi (attualmente in attesa della firma dei decreti interministeriali per la loro completa operatività), oltre all'istituendo fondo di sostegno al reddito per gli autoferrotranvieri (che condivide la medesima attesa per la firma del decreto attuativo).

Recentemente, con le circolari n. 99 e 100 del 2014, l'Inps ha disciplinato il funzionamento, gli scopi, le modalità di finanziamento del Fondo residuale, che non deve essere confuso con gli altri Fondi di sostegno al reddito di origine bilaterale regolamentati in via pattizia tra le parti prima di ottenere l'avallo dei Ministeri competenti.

Tenuto conto che la normativa è ancora in divenire, come dimo-



stra il cambiamento di posizione espresso dall'Inps in merito alle date del versamento dei contributi al Fondo di solidarietà residuale comunicato con il messaggio n. 6897 del 8 settembre 2014, descriviamo cosa è accaduto fino ad ora su questa delicata materia.

Iniziamo con affermare che sono esclusi dall'obbligo di versamento al Fondo residuale i soggetti datoriali che hanno aderito ai Fondi di solidarietà disciplinati dall'art. 3 della legge n. 92/2012 (commi da 4 a 13), a quelli puri o di settore già esistenti, oppure adeguati (commi 14 e 42), ovvero istituendi. Risultano pertanto escluse dall'ambito di applicazione del Fondo residuale le imprese che hanno sottoscritto accordi per l'attivazione di Fondi di solidarietà negoziali di settore appartenenti a: gruppo Poste italiane spa; Credito cooperativo; Società del gruppo Fsi; settore del trasporto aereo e sistema aeroportuale; settore assicurativo e di assistenza; credito; gli autoferrotranvieri, ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. Sono inoltre esclusi dal campo di applicazione

del Fondo residuale i lavoratori delle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2 del Dlgs n. 165/2001.

Il Fondo risulta applicabile, invece, ai lavoratori di tutte le amministrazioni non rientranti nell'elencazione proposta dall'art. 1, comma 2 del Dlgs n. 165/2001, anche se dipendenti da aziende che, in ragione della cosiddetta privatizzazione del pubblico impiego, continuano a versare la contribuzione alle Casse pensioni della gestione dipendenti pubblici in seguito all'opzione per il regime previdenziale preesistente.

Altro punto importante da tenere presente è l'effetto dell'art. 1, comma 185 della legge n. 147/2013 (legge di Stabilità per il 2014) che, per dare un definitivo impulso al decollo della solidarietà bilaterale, ha eliminato ogni limite temporale in precedenza previsto per la definizione degli accordi istitutivi dei Fondi di solidarietà negoziali, con l'introduzione dei commi 19-bis e 19-ter in seno all'art. 3 della legge n. 92/2012.

Le imprese interessate non saranno più soggette alla partecipazione al Fondo residuale a far data dal primo giorno del mese successivo all'entrata in vigore del decreto istitutivo del nuovo Fondo settoriale. Il comitato amministratore, sulla base delle stime dell'Inps, potrà proporre, in capo ai datori di lavoro del relativo settore, il mantenimento dell'obbligo di corrispondere la quota di contribuzione necessaria al finanziamento delle prestazioni già deliberate. Inoltre, qualora alla data del primo gennaio 2014 risultino in corso procedure finalizzate alla costituzione di fondi di solidarietà bilaterali, l'obbligo di contribuzione al Fondo residuale viene sospeso fino al completamento delle procedure e comunque non oltre il 31 marzo 2014 e, con riferimento al relativo periodo, non sono riconosciute le prestazioni previste.

In caso di mancata costituzione del Fondo di solidarietà bilaterale negoziale entro il 31 marzo 2014, l'obbligo contributivo è comunque ripristinato anche in relazione alle mensilità in cui fosse stata accordata la sospensione.



Passiamo ora a descrivere chi sono i soggetti che devono versare i contributi a Fondo residuale. È importante sottolineare che la normativa prevede che siano assoggettati al Fondo residuale unicamente le imprese che non hanno aderito ad altri Fondi di sostegno al reddito e non rientrano nel campo di applicazione della normativa in materia d'integrazione salariale e comunque occupano mediamente più di quindici dipendenti, con riferimento alla media occupazionale nel semestre precedente da calcolarsi mensilmente.

In relazione a questo criterio di computo, in caso di superamento del limite dimensionale,

Nello stesso articolo è stata altresì prevista l'armonizzazione tra il Fondo residuale decorrente dal 1 gennaio 2014 e gli altri fondi successivamente istituiti o istituendi.

In questa prospettiva è stato quindi previsto che, qualora l'impresa rientri nell'ambito di intervento di un Fondo negoziale obbligatorio, i datori di lavoro non sono più soggetti alla disciplina del Fondo residuale; ferma restando la gestione a stralcio delle prestazioni già deliberate, i contributi eventualmente già versati o dovuti in base al decreto istitutivo restino acquisiti dalla gestione.

l'obbligo decorre dal periodo di paga successivo al semestre nel quale sono stati mediamente occupati più di quindici dipendenti e di contro viene meno, non sussistendo più, dal periodo di paga successivo al semestre nel quale sono stati mediamente occupati fino a quindici dipendenti. Secondo quanto più volte precisato dall'Inps, nella determinazione della media occupazionale:

- devono essere ricompresi nel semestre anche i periodi di sosta di attività e di sospensioni stagionali;

- per le aziende di nuova costituzione il requisito, analogamente ai casi di trasferimento di azienda, si determinerà in relazione ai mesi di attività, se inferiori al semestre;
- per il primo mese di attività si farà riferimento alla forza occupazionale di detto mese.

Risultano quindi beneficiari oltre agli operai, impiegati e quadri anche gli apprendisti, i soci delle cooperative e i lavoratori a domicilio.

Le circolari Inps riprendono quanto già disciplinato dal decreto interministeriale, nel quale si prevede che il Fondo riconosca le prestazioni in relazione alle causali previste dalla normativa in materia di Cassa integrazione guadagni ordinaria e straordinaria, con esclusione della cessazione anche parziale di attività.

Da ciò si potrebbe dedurre che rientrino nelle ipotesi d'intervento del Fondo residuale sia le situazioni di riduzione o sospensione di carattere temporaneo imputabili a eventi transitori e non ascrivibili all'imprenditore o ai dipendenti, sia quelle temporanee di mercato, sia quelle strutturali. Il condizionale è d'obbligo in quanto l'Istituto si è riservato di dare istruzioni riguardanti la gestione degli eventi di sospensione o riduzione di orario che danno luogo alla corresponsione dell'assegno ordinario.

L'ammontare dell'assegno ordinario garantito dal Fondo è pari all'importo erogato per l'integrazione salariale ordinaria, ridotto di una somma pari all'aliquota contributiva per gli apprendisti ex art. 26 della legge n. 41/1986 che rimane nella disponibilità della gestione.

La singola prestazione viene garantita fino a un periodo massimo di tre mesi continuativi e, secondo quanto previsto dall'art. 4, comma 5, in casi eccezionali detto periodo può essere prorogato trimestralmente fino a un massimo complessivo di nove mesi, da computarsi in un biennio mobile. L'Inps, pur richiamando questa disposizione, non fornisce alcuna precisazione in merito alla situazione di «eccezionalità» posta a base della concessione della proroga.

L'intervento del Fondo residuale deve essere attivato da una specifica domanda del datore di lavoro sulle cui modalità l'Istituto si è riservato di emanare successive istruzioni amministrative e operative.

Le circolari, in linea con il decreto, confermano inoltre che il Fondo deve farsi carico di versare alla gestione previdenziale di appartenenza del lavoratore la contribuzione correlata alla prestazione. Tale somma, secondo quanto previsto dall'art. 40 della legge n. 183/2010, è pari all'importo della normale retribuzione che sarebbe spettata al lavoratore, in caso di prestazione lavorativa, nel mese in cui si colloca la contrazione dell'orario tenuto conto degli elementi retributivi erogati in modo ricorrente e con-

tinuativo. In ogni caso le prestazioni possono essere riconosciute nei limiti di pareggio di bilancio del Fondo e saranno bloccate in carenza di disponibilità finanziarie.

Nelle circolari sono inoltre specificati: i requisiti istituzionali del Fondo di solidarietà residuale, la composizione del Comitato amministratore, gli obblighi di bilancio e di gestione. Le medesime precisano, poi, che il Fondo residuale non ha personalità giuridica e costituisce una gestione dell'Inps con autonomia finanziaria e patrimoniale, in più affrontano la tematica dei datori di lavoro coinvolti.

Ora vediamo qual è il valore dei contributi da conferire al Fondo residuale e quando devono essere versati. Secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 20-bis della legge n. 92/2012 e confermato dal decreto interministeriale, il finanziamento della gestione è assicurato mediante:

la contribuzione ordinaria dello 0,50% della retribuzione mensile imponibile ai fini previdenziali dei lavoratori dipendenti, esclusi i dirigenti, di cui due terzi (0,33%), sono a carico del datore di lavoro che risponda ai requisiti dimensionali previsti dalla normativa e un terzo (0,17%) a carico dei dipendenti;

la contribuzione addizionale a carico del datore di lavoro che, in presenza delle causali ammesse, ricorra alla sospensione o riduzione dell'attività lavorativa, calcolata in rapporto alle retribuzioni perse nella misura del 3% per le imprese che occupano fino a 50 dipendenti e nella misura del 4,50% per le imprese che occupano più di 50 dipendenti.

Ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto, alla contribuzione dovuta si applicano le norme vigenti in materia di contribuzione previdenziale obbligatoria, compreso il regime di prescrizione quinquennale di cui all'art. 3, comma 9, legge n. 335/1995. Il mancato versamento della contribuzione sarà assoggettato al regime sanzionatorio stabilito dall'art. 116 della legge n. 388/2000.

Ad oggi il pagamento della contribuzione ordinaria dovuta al Fondo residuale, tenuto conto dell'evolversi della posizione dell'Istituto, deve avvenire entro:

- il 17 novembre 2014 per la contribuzione corrente relativa al mese di ottobre;
- il 16 dicembre 2014, per la contribuzione arretrata, da gennaio a settembre 2014, senza applicazione di sanzioni e interessi.

Per finire ricordiamo che sono esclusi dal rispetto delle date e dal versamento dei contributi i soggetti datoriali che abbiano aderito agli altri Fondi di solidarietà, negoziali, puri o di settore già esistenti come sopra specificato.

OM

# Lo stile delle donne: la leadership della condivisione

*Ecco i temi affrontati dalla prima riunione del Coordinamento donne Fit dopo l'elezione della prima Segretaria generale donna della Cisl. La cronaca della Coordinatrice nazionale Francesca Di Felice*

Il 9 ottobre scorso si è riunito a Roma il Coordinamento nazionale donne della Fit. Molti i temi all'ordine del giorno all'indomani dell'elezione del nuovo Segretario generale della Cisl, Annamaria Furlan.

La Responsabile del Coordinamento, Francesca Di Felice, introducendo i lavori della mattinata, ha ricordato le parole di Furlan che, nella sua relazione, dopo aver ringraziato la propria famiglia, ha rivolto un pensiero alle donne della Cisl che hanno sempre sostenuto il suo lavoro: «Il secondo pensiero è per tutte le donne che hanno preso parte alla storia di questa organizzazione, nella consapevolezza che l'elezione, per la prima volta, di una donna alla carica di Segretario generale della Cisl rivesta un valore politico e simbolico che va ben al di là della modestia della mia persona e che incorpora, dalle origini, una storia di straordinaria militanza, di intelligenza, di tenacia, di generosità, di partecipazione, che appartiene a tutti noi. In questo senso è un giorno di festa per tutte le donne e per tutta la Cisl».

Con questo spirito e con questo nuovo slancio si sono svolti i lavori che hanno coinvolto le sindacaliste della Fit in un'intensa giornata e che hanno visto, una volta di più, il Coordinamento impegnato nella vita della federazione. Cisl Reti, iniziativa di legge popolare, indagine conoscitiva "Violenza sulle donne nei trasporti", collaborazione con l'Associazione nazionale Volontarie del Telefono Rosa, proposte per le piattaforme relative ai prossimi rinnovi contrattuali: questi i temi su cui si sono articolati il confronto e le riflessioni delle Coordinatrici presenti.

Nella sua relazione la Responsabile ha introdotto il tema del progetto Cisl Reti, ringraziato per la presenza le ospiti della giornata, Clotilde Fontana, Responsabile nazionale del Coordinamento donne della Fistel, e Manuela Lupi, della Flaei e portato i saluti di Laura Ferrarese, Segretario nazionale Fistel.

Michele Imperio, Segretario nazionale della Fit con la delega del Coordinamento, ha aggiornato le presenti sul percorso Cisl Reti in un cammino tracciato da tempo e che si sta concretizzando ogni giorno di più verso il Congresso che a maggio lo consacrerà come nuovo soggetto sindacale. Già da tempo, nella sede di via

Salara, i dirigenti nazionali delle tre Federazioni si impegnano quotidianamente su importanti materie trasversali quali l'organizzazione, il mercato del lavoro, le politiche sociali, i giovani, le donne e la formazione. Nell'ambito di un coordinamento politico tali temi - e con esso quello del Coordinamento donne - diverranno delle deleghe politiche specifiche. Dalla condivisione e dall'impegno comune si sta costruendo un nuovo e importante soggetto che sarà protagonista del mondo politico sindacale realizzando il progetto di Raffaele Bonanni.

Il secondo punto all'ordine del giorno è stato affrontato da Silvia Ferro, dirigente nazionale della Fit, che ha lavorato all'iniziativa di legge popolare che sta impegnando tutta la federazione a ogni livello e ambito. Il 9 e il 10 settembre scorso il Consiglio generale della Fit ha dato il via alla raccolta di firme per la presentazione della proposta di legge di iniziativa popolare per il "Contrasto all'indebito arricchimento delle imprese sovvenzionate con contributi pubblici in caso di sciopero attraverso modifiche alla legge 12 giugno 1990 n. 146".

La proposta della Fit ha lo scopo di eliminare il beneficio economico che le aziende, sovvenzionate da finanziamenti pubblici, acquisiscono in seguito all'effettuazione degli scioperi nazionali. I lavoratori esercitano il diritto di sciopero e le aziende effettuano le trattenute sugli stipendi, risparmiano sul costo del carburante per i mezzi, riscuotono i ricavi scaturenti dalla vendita degli abbonamenti e, allo stesso tempo, nella maggior parte dei casi, percepiscono i finanziamenti pubblici per la quantità di servizio oggetto del contratto di fornitura stipulato con l'ente pubblico di riferimento.

La Fit chiede che, in occasione degli scioperi nazionali, le aziende versino il corrispettivo contributo pubblico di quella giornata nel fondo bilaterale di solidarietà degli autoferrotranvieri-internavigatori e restituiscano agli abbonati il valore del servizio non fruito, e propone di far viaggiare gratis gli utenti nelle fasce in cui il servizio deve essere garantito.

Al termine dell'esposizione tecnica, la Responsabile ha riaffermato il valore politico e trasversale del Coordinamento nazionale

donne della Fit, che sarà impegnato per sostenere e supportare la realizzazione, anche pratica, dell'iniziativa e che darà l'opportunità alle sindacaliste di essere ancora una volta più vicine ai lavoratori e alle lavoratrici dei trasporti.

La violenza sulle donne, le iniziative in corso e i progetti da realizzare sul tema sono stati poi oggetto dell'attenzione delle presenti. La Responsabile, ricordando la collaborazione in essere con l'Associazione nazionale Volontarie del Telefono Rosa, ha esposto lo status dell'indagine conoscitiva "Violenza sulle donne nei trasporti", lanciata l'8 marzo scorso, e lo sviluppo successivo al termine della stessa. L'indagine, che si sta realizzando grazie all'impegno delle coordinatrici regionali, attraverso la diffusione e la raccolta di un questionario specificatamente elaborato dalle professioniste del Telefono Rosa diretto ai lavoratori e alle lavoratrici dei trasporti, consentirà di avere per la prima volta i dati relativi alla percezione e diffusione della violenza di genere nel settore. I risultati dell'elaborazione dei questionari permetteranno la costruzione di una piattaforma specifica, per prevenire e contrastare la violenza di genere nei trasporti, magari da condividere unitariamente, per formare la base di un protocollo per supportare la contrattazione di secondo livello anche grazie al fattivo coinvolgimento delle principali associazioni datoriali dei trasporti.

Per quanto riguarda poi il tema del 25 novembre, Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, i Coordinamenti di Fit, Fistel e Flaevi lavoreranno a un'iniziativa condivisa che solidarizzerà l'impegno delle sindacaliste delle reti per l'avvio del cammino comune su un tema, quello della violenza di genere, su cui è sempre più necessario impegnarsi anche nell'ambito lavorativo, in cui permane l'assenza di interventi concreti sia dal punto di vista politico che normativo.

Ultimo argomento trattato, ma sicuramente non per ordine di importanza, quello delle proposte per le piattaforme relative ai prossimi rinnovi contrattuali: Anas; agenzie marittime; attività ferroviarie. Nel giugno scorso il Coordinamento ha presentato ai Coordinatori nazionali delle aree contrattuali interessate, e diffuso alla dirigenza nazionale e regionale della Federazione, le "Linee guida sulla contrattazione di genere e per la famiglia" aggiornate. Si tratta di un contenitore di proposte, a cura del Coordinamento nazionale donne Fit, a supporto della contrattazione nazionale e aziendale corredato dalla comparazione degli istituti normativi e contrattuali dei ccnl dei trasporti relativi alle politiche di genere e per la famiglia. La Responsabile, dopo aver esposto il documento, ha annunciato la costituzione di un gruppo di lavoro, composto dalle coordinatrici interessate, che sarà impegnato nell'elaborazione di proposte specifiche per il rinnovo del ccnl mobilità/attività ferroviarie.

Molti sono stati gli interventi che hanno dato seguito alla trat-

tazione dei punti all'ordine del giorno e che hanno sostenuto e appoggiato i progetti in corso e da realizzare.

I lavori sono proseguiti nel pomeriggio con il seminario di approfondimento "Congedo parentale: contrattiamo la frazionabilità". Silvia Stefanovichj, del Dipartimento politiche sociali della Cisl, e Valentina Paluzzi, esperta di maternità/paternità dell'Inas nazionale, hanno articolato i lavori del pomeriggio a cui hanno preso parte anche alcuni dirigenti della Fit nazionale e i Coordinatori delle aree contrattuali interessate. Il tema del congedo parentale sta evolvendo, anche se con alcuni problemi. La legge di Stabilità 2013 ha introdotto la possibilità per i genitori di fruire del congedo parentale anche su base oraria, rimandando alla contrattazione collettiva di primo e di secondo livello la definizione della modalità di fruizione, i criteri di calcolo della base oraria e l'equiparazione di un determinato monte ore alla singola giornata lavorativa. Da qui la necessità di coinvolgere le aree contrattuali per rendere effettivo l'esercizio del diritto che attende risposte in una fase in cui è aperto, ma fermo, presso l'Inps un tavolo per la definizione della circolare interpretativa della norma. Le amiche della Cisl e dell'Inas hanno chiarito i percorsi e i temi su cui dovrà e potrà svilupparsi la contrattazione anche in questa fase di stallo interpretativo.

Michele Imperio ha chiuso i lavori dell'intensa giornata che ha riaffermato il valore delle sindacaliste della Fit e non solo. Il Coordinamento donne della Fit, il cui impegno e competenza, sono sempre più patrimonio di tutti, ha dimostrato in questa giornata quanto, attraverso la condivisione dell'esperienza e del lavoro, si possa fare e quanto si potranno amplificare tali risultati nell'ambito di Cisl Reti, in cui le diverse anime ed esperienze potranno unirsi per rendere ancora più forti i lavoratori e le lavoratrici dei servizi a rete.

**FIT-CISL**  
COORDINAMENTO DONNE

**NO ALLA VIOLENZA SULLE DONNE**

*«Se tutte le donne del mondo...»*

Dalle parole alle azioni:  
Se hai bisogno di aiuto

**Chiamaci allo 06.37518282**

**Associazione  
volontarie del Telefono Rosa**

www.telefonorosa.it  
Facebook: Telefono Rosa  
www.fitcisl.org  
Facebook:  
Donnefitcislazionale Fit Cisl

# Il dialogo sociale in Etf per il trasporto pubblico locale

Il 25 settembre scorso si è svolta a Bruxelles la sessione di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano in cui, alla presenza di una rappresentante della Commissione europea, la sezione dell'Etf, relativa al trasporto pubblico locale e la Uitp, l'associazione datoriale di riferimento, si sono confrontate per individuare un possibile percorso comune per sviluppare le potenzialità e superare le criticità del settore.

La sessione è stata preceduta da una riunione della sezione dell'Etf del trasporto pubblico urbano. L'obiettivo principale su cui si è incentrata la discussione preparatoria è stato quello di riuscire nell'intento di costituire un vero comitato di dialogo sociale per il settore. Richiesta, questa, avanzata da tempo e che deve trovare fondamento, per facilitarne l'accoglimento, su un programma di lavoro comune e da condividere con Uitp. Da qui è derivata la necessità di trovare accordo su alcuni punti fondamentali su cui basare il percorso comune e con cui supportare la richiesta formale alla Commissione europea. L'accoglimento della

richiesta consentirebbe di avere più risorse a disposizione e maggiori occasioni di incontro, e quindi di lavoro, da mettere in atto per lo sviluppo del settore.

Il programma proposto dalla Uitp si sviluppa su tre premesse: rispettare un certo livello di sussidiarietà tra contrattazione nazionale e norme europee; introdurre proposte non contrastanti con la legislazione degli stati membri; le proposte non devono comportare costi aggiuntivi per le aziende. Su tali basi il Presidente dell'Uitp ha esposto le proposte di lavoro su cui costruire il percorso comune.

Proposte:

Necessario e importante coinvolgimento dei paesi dell'Europa sud orientale. Ciò permetterebbe di avere maggiori garanzie per ottenere l'accoglimento da parte della Commissione europea per la costituzione di un vero comitato dialogo sociale per il Tpl;



Previsione del cambiamento di qualifica per i dipendenti delle manutenzioni in seguito alle evoluzioni tecnologiche introdotte nel settore;

Sostenere lo sviluppo della metropolitana leggera, anche senza conducente;

Prevenire gli infortuni sul lavoro per la sicurezza dei conducenti e dei passeggeri attraverso l'uso di sistemi di videosorveglianza con l'installazione di telecamere a bordo dei mezzi pubblici; a questo proposito c'è progetto comune per formulare proposte di rivisitazione e modifica della raccomandazione europea sul tema, risalente al 2003;

Sviluppo dell'occupazione nel settore anche attraverso l'introduzione di sistemi per aumentare la presenza femminile sulla base della raccomandazione comune Etf/Uitp siglata nell'aprile scorso.

Le posizioni del sindacato europeo dei trasporti si articolano sulla premessa fondamentale che si sostanzia in un approccio non coincidente con quello della Uitp. Il tema dell'abbattimento dei costi e l'introduzione delle nuove tecnologie non può essere l'unico approccio su cui si vuole portare avanti il dialogo sociale per il trasporto pubblico urbano. Dobbiamo affrontare anche i problemi e le criticità che i lavoratori del settore affrontano quotidianamente e che risultano essere comuni in tutta l'Europa. La costituzione di un vero comitato di dialogo sociale per il tpl non può non costituirsi che su questa premessa. Da qui è necessario partire per elaborare progetti di lavoro comune da realizzare nell'ambito del dialogo sociale.

Salute, sicurezza, formazione, occupazione femminile e giovanile: queste le priorità dell'Etf per il tpl. Circa la salute, il riconoscimento del carattere usurante della mansione di conducente richiede di concentrare l'attenzione non solo sui requisiti di professionalità dei lavoratori, ma anche sulla necessità di individuare soluzioni che migliorino la qualità del lavoro. Diversi studi dimostrano che l'orario di lavoro, la frequenza, l'articolazione su turni, i rischi psicosociali derivanti dalle potenziali aggressioni da parte dell'utenza fanno del lavoro del conducente una tipologia lavorativa ad alta incidenza di stress da lavoro correlato. Non si riesce a immaginare di arrivare a lavorare fino all'età della pensione soprattutto in seguito alla tendenza, oramai diffusa, del generale innalzamento dell'età pensionabile che non sempre esonera i conducenti, ponendo serie questioni relative alla perdita del titolo abilitante. L'Etf propone un confronto serio e responsabile su questi temi che permetta di individuare soluzioni efficaci per i conducenti stessi.

Capitolo sicurezza: sempre maggiori sono gli episodi che coinvolgono i conducenti in tutta Europa che vedono l'utenza come aggressore ai danni dei lavoratori e, di conseguenza, anche dei passeggeri. Su proposta della Fit-Cisl, l'Etf ha assunto di sostenere, nell'ambito del confronto con la parte datoriale, la necessità

di mettere in sicurezza i posti guida attraverso l'acquisto di mezzi, e il rinnovo dei parchi auto, con adeguati sistemi di separazione del posto guida rispetto all'utenza e con sistemi di segnalazione immediata che permettano l'intervento delle forze dell'ordine. Su questo si registra l'importante punto d'incontro tra Etf e Uitp per la rivisitazione in termini di ammodernamento della raccomandazione europea sulla sicurezza, che risale al 2003.

Quanto alla formazione, si ribadisce la necessità di prevedere completamente il carico dei costi, per l'aggiornamento professionale dei conducenti, sulle imprese con la previsione dello svolgimento della formazione all'interno dell'orario di lavoro. Su tale tema è fondamentale la proposta della Fit per aprire un dibattito, per cercare di parlarne e per capire come ci si comporta negli altri paesi, promuovendo una specifica indagine conoscitiva come base di partenza per individuare una linea comune.

Circa l'occupazione, sulla base dell'oggettiva difficoltà di attrarre giovani e donne nel mercato del lavoro del tpl, si ribadisce l'importanza di individuare soluzioni comuni che permettano di rendere il settore attrattivo attraverso il necessario coinvolgimento della parte datoriale e con l'introduzione di sistemi e flessibilità degli orari che permettano di individuare soluzioni opportune per migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. Ciò si inquadra perfettamente nell'ambito del progetto comune elaborato nell'aprile scorso attraverso la raccomandazione siglata da Etf e Uitp. Politiche per le assunzioni femminili, conciliazione vita-lavoro, pari opportunità, parità salariale, mansioni e qualifiche, lotta contro determinati stereotipi con radici molto profonde nelle professionalità tecniche sono i temi su cui si sviluppa la raccomandazione, che si pone come uno dei punti di forza per l'accoglimento della richiesta di costituzione di un vero comitato di dialogo sociale per il tpl.

L'occupazione femminile nel tpl ad oggi si attesta al 17,5%. L'obiettivo della raccomandazione, nell'ambito delle direttive dettate dalla Comunità europea, è quello di arrivare nel 2020 almeno al 27%. L'impegno delle parti si sostanzia anche nel dare massima diffusione alla raccomandazione in questione, monitorarne e garantirne l'applicazione in sede locale.

La responsabile della Commissione europea che ha seguito e guidato il dibattito tra Etf e Uitp ha mostrato il suo plauso per l'impegno delle parti e, cogliendo l'opportunità di un sano dialogo, ha colto e sollecitato l'individuazione di soluzioni per superare le divergenze, sulla base delle quali supportare la richiesta di costituzione di un vero comitato di dialogo sociale per il tpl.

*Francesca Di Felice*

# Marittimi: la Fit in cattedra all'Ilo



Come rappresentante Fit-Cisl sono stato scelto per tenere alcune lezioni presso la scuola internazionale dell'International Labour Organization (Ilo), situata a Torino.

La Ilo è un'agenzia della Nazioni Unite che si occupa di emanare e produrre convenzioni internazionali inerenti al modo del lavoro. In particolare, per quanto attiene il mondo marittimo, la normativa internazionale poggia su quelli che sono chiamati i quattro pilastri (four pillars): la Imo, che regola tutta la parte costruzione/sicurezza, la Stcw, formazione e titoli professionali, Marpol, regole antinquinamento, e la Ilo stessa, che fissa le condizioni minime di lavoro dagli orari ai salari dei marittimi del mondo. Come si vede il trasporto marittimo, pur essendo totalmente aperto in termini di concorrenza, ha regole internazionali che lo controllano.

La Ilo ha sede a Ginevra e nel 2006 per il trasporto marittimo, in termini tripartiti, ha varato una convenzione storica: la Mlc. Il meccanismo del tripartitismo è importante, nel senso che le regole vengono fissate in base ad accordi tra i rappresentanti dei governi, dei marittimi e degli armatori. Io stesso, su nomina del Ministero degli

Esteri italiano, ho fatto parte del ristretto gruppo dei sindacalisti marittimi, che per alcuni anni a Ginevra ha lavorato per raggiungere intese per arrivare alla stesura finale della Mlc 2006 ed è stato lo "speaker" per la negoziazione del salario minimo del marittimo.

I lavori sono stati sempre seguiti dal Direttore Generale della Ilo, la signora Cleopatra Dombia-Henry (familiarmente chiamata Cleo), che ha fornito un contributo notevole all'interno del Comitato Tripartito per giungere a una conclusione positiva.

Finalmente nel 2006, con la partecipazione dei rappresentanti di tutti i governi oltre che quelli delle parti sociali, la Mlc (Maritime Labour Convention) è stata approvata con la sola astensione, per motivi tecnici, di Libano e Venezuela. A questo punto, perché la Convenzione diventasse operativa, occorre la ratifica dei singoli Stati, minimo trenta, che rappresentassero il 33% del tonnellaggio mondiale. Ciò è avvenuto nel giro di due anni. Successivamente è stato necessario un altro anno

di tempo affinché il singolo Stato recepisce nel proprio ordinamento i contenuti della Mlc. L'Italia è stata il fanalino di coda, ma finalmente, il 19 novembre 2014, la Convenzione anche per noi sarà operativa.

Volendo entrare nel merito e far comprendere l'importanza della Mlc, che non ha altro esempio al mondo nel campo della attività lavorative, diciamo che essa ha raccolto in un unico testo le precedenti 62 convenzioni esistenti, le quali potevano essere o meno ratificate dai singoli Stati. Oggi, invece, la ratifica ha significato recepirle tutte in blocco.

Abbiamo detto che la Mlc regola tutti gli aspetti di vita a bordo e di lavoro, dall'età minima alle certificazioni mediche, dall'orario di lavoro al rimpatrio, dalle cure mediche al reclutamento.

Nella figura riportiamo i vari titoli che sono di per sé esplicativi:

Sottolineiamo che le regole valgono a livello mondiale e le coast guards con il port state control ne verificano la corretta ap-

#### Title 1. Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Regulation 1.1 – Minimum age  
Regulation 1.2 – Medical certificate  
Regulation 1.3 – Training and qualifications  
Regulation 1.4 – Recruitment and placement

#### Title 2. Conditions of employment

Regulation 2.1 – Seafarers' employment agreements  
Regulation 2.2 – Wages  
Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest  
Regulation 2.4 – Entitlement to leave  
Regulation 2.5 – Repatriation  
Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering  
Regulation 2.7 – Manning levels  
Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

#### Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities  
Regulation 3.2 – Food and catering

#### Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection

Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore  
Regulation 4.2 – Shipowners' liability  
Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention  
Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities  
Regulation 4.5 – Social security

#### Title 5. Compliance and enforcement

Regulation 5.1 – Flag State responsibilities  
Regulation 5.1.1 – General principles  
Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations  
Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance  
Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement  
Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures  
Regulation 5.1.6 – Marine casualties  
Regulation 5.2 – Port State responsibilities  
Regulation 5.2.1 – Inspections in port  
Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures  
Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities





plicazione. Ogni nave viene certificata dall'amministrazione di bandiera attraverso un documento, la "Declaration of Maritime Labour Compliance". Se la nave di uno Stato che non ha ratificato entra in un porto di uno Stato che ha ratificato, viene visitata dal port state control e se non ottempera ai contenuti della Mlc viene fermata. In questo modo nessuno può sfuggire all'applicazione di quelle regole. Tutto ciò a beneficio dei lavoratori, poiché si limita o si elimina il "dumping sociale", ma anche a favore degli armatori, che vedono sparire le famose "cigarette del mare" e quindi il dumping commerciale.

Come è facile immaginare, la convenzione è abbastanza complessa e si compone di oltre cento pagine e necessita di un buon training per coloro chiamati a utilizzarle. Per questo la Ilo utilizza una sua scuola creata a Torino (l'area gode di extraterritorialità) ed effettua corsi di formazione di vari livelli. Particolarmente approfonditi e importanti sono quelli per i funzionari dell'ammini-

strazione dei vari paesi e per i formatori, che a loro volta dovranno poi preparare gli ispettori del Psc.

Per questi due delicati percorsi formativi, sia Cleo che il Responsabile Ilo della formazione Thierry Marchandise mi hanno chiesto di tenere alcune lezioni e questo credo sia molto importante per la Fit-Cisl che, di fatto, viene da questo punto di vista tenuta in grande considerazione presso la stessa Ilo.

L'ultima mia lezione si è tenuta l'1 ottobre a rappresentanti di Cina, Costa Rica, Croazia, Egitto, Francia, Grecia, Honduras, Hong Kong, India, Malta, Mauritius, Nigeria, Filippine, Russia, Emirati Arabi. Le lezioni vengono tenute in inglese.

Il 6 ottobre partirà un corso in francese cui ho inviato la signora Emanuela Colandrea che segue la parte dei claims a Roma. L'ultima lezione da me tenuta ha avuto come oggetto proprio i "claims", che in base alla Mlc seguono delle procedure ben precise che proteggono anche il marittimo dal fenomeno della "victimization" e che quindi si intrecciano anche col lavoro dell'ispettore Itf.

I ruoli del Psc e dell'Itf sono in effetti separati, anche se esiste come in Italia una forte cooperazione. La Itf

opera per tutele e salari superiori a quelli della Mlc che, quando sono previsti dell'Employment Contract, il Psc deve far rispettare. Il problema è che spesso gli ufficiali della coast guard nei vari paesi non hanno conoscenza approfondita dei contenuti contrattuali Itf e quindi in qualche modo debbono essere formati sui nostri testi.

Da notare che, mentre negli anni scorsi ben pochi erano interessati al lavoro tripartito per costruire la Mlc, ora a cose fatte scendono tutti in pista con convegni e conferenze. L'ultimo convegno si è svolto a Roma il 9 e 10 ottobre e ad esso ho partecipato in qualità di relatore. È stato organizzato dall'Università di Genova e ha affrontato gli aspetti legali della Mlc. Per questo ha partecipato con me la dottoressa Maria Teresa Leone, della nostra sede nazionale di via Musa, che segue gli aspetti tecnico-legali legati alle problematiche contrattuali e alla Mlc.

# Incontri in sede europea per il personale di terra aeroportuale



Nei giorni 1 e 2 ottobre scorsi si sono svolti a Bruxelles, in Etf e in Commissione europea, gli incontri sulla situazione del Ground Handling aeroportuale. L'argomento principale di discussione è stato il dossier sulla revisione della direttiva europea per la liberalizzazione del mercato dei servizi aeroportuali, tema che da anni fa discutere nelle sedi europee per la sua complessità, il suo impatto sociale e la contrapposizione delle varie lobby che lo caratterizza.

L'iter europeo del regolamento è a oggi fermo in posizione di prima lettura, in attesa della pronuncia definitiva da parte del Consiglio europeo il quale, nelle ultime presidenze di turno, non ha voluto discutere tale documento. Risalgono ad aprile dello scorso anno le ultime decisioni prese dal Parlamento europeo in merito alla proposta di Revisione. Ci si aspetta ad oggi qualcosa in più, sotto l'attuale Presidenza Italiana, ma al momento non ci sono grandi passi avanti.

In sede Etf il Comitato dei rappresentanti sindacali europei del ground staff ha preso in esame lo stato dell'arte, con particolare attenzione ai commenti della Commissione Trasporti sugli emendamenti oggetto dell'ultima votazione, che sono stati il principale tema anche nel successivo incontro del dialogo sociale.

Il Comitato si è poi soffermato sugli aspetti di maggiore interesse: l'ulteriore apertura al mercato, l'estensione della clausola del trasferimento del personale, l'applicazione di un contratto di settore più rappresentativo e una comparazione fra le tre posizioni istituzionali - Commissione, Consiglio e Parlamento - sull'articolo dedicato all'addestramento e alle qualifiche del personale aeroportuale. La posizione Etf in merito a queste tematiche è stata molto chiara: nessuna ulteriore liberalizzazione del mercato, il trasferimento obbligatorio del personale in caso di perdita di attività per tutte le categorie dei servizi di handling e l'applicazione al personale del contratto collettivo nazionale di settore. Tale posizione sarà espressa alla Commissione.

Il 2 ottobre i rappresentanti sindacali si sono riuniti in Commissione Lavoro per un incontro di dialogo sociale con i rappresentanti delle associazioni delle compagnie aeree, degli aeroporti, degli handlers indipendenti, nonché con i referenti della Commissione dei Trasporti europea. Nel fare congiuntamente il punto sul dossier, la Commissione ha riferito che, a seguito della recente elezione dei deputati europei, si sono da poco insediate le Commissioni parlamentari e sono stati nominati i relatori in seno alle discussioni delle varie presentazioni di nuove proposte europee. Per quanto ci riguarda è stata nominata da pochi giorni come relatrice una deputata irlandese, mentre ancora non è stato assegnato alcun relatore agli articoli sul lavoro. La Commissione Trasporti, responsabile del pacchetto, ci ha comunicato di aver più volte fatto pressione

sulla Presidenza italiana di turno per inserire negli ordini del giorno la sua discussione, ma purtroppo in questi ultimi mesi le riunioni del Consiglio sono state prese dalla spinosa questione sulla disputa giurisdizionale di Gibilterra tra il Regno Unito e la Spagna, a discapito delle altre tematiche.

Da parte Etf vi è stata una forte presa di posizione per uscire dallo stallo chiedendo alla Commissione di portare avanti o di ritirare la proposta di regolamento. La Commissione ha risposto che avrebbe fatto tutto il possibile per sollecitare la ripresa dell'iter, mentre ha riferito che, sugli aeroporti portoghesi, è stata inoltrata una procedura di infrazione per scarsa liberalizzazione e, per quanto riguarda la nostra posizione sul trasferimento del personale, esistono due sentenze contrarie, quella italiana e quella tedesca, che non aiutano a trovare una soluzione condivisa; mentre sull'applicazione del ccnl di settore, negli ultimi mesi, vi è stata un'ulteriore sentenza della Corte di Giustizia che ha rigettato l'imposizione dei contratti. Tutto questo è in relazione a ciò che succede in Germania, specialmente negli aeroporti di Francoforte e Colonia, dove viene applicato il contratto del pubblico impiego. Etf ha presentato uno studio di comparazione sulla norma del-

l'addestramento e delle qualifiche dello staff aeroportuale tra le posizioni della Commissione, del Consiglio e del Parlamento, in disaccordo tra di loro. Per questo i sindacati hanno richiesto una comunione di intenti con le associazioni presenti alla riunione su tale importante argomento. C'è da dire che già in passato vi era stata un'intesa in una Conferenza a Granada. Nella discussione si è raggiunta una disponibilità sulla condivisione di un accordo



da portare nelle sedi europee.

Nel mio intervento ho ribadito ai presenti la pessima situazione esistente negli aeroporti italiani, portando ad esempio la peggiore di tutte, ossia l'aeroporto di Fiumicino, dove, per colpa di una scellerata e non controllata liberalizzazione, che ha permesso l'entrata di più handlers rispetto alle capacità aeroportuali, oggi vi è una condizione imbarazzante che crea grosse difficoltà e che ha portato al fallimento di alcune aziende di handling, mettendo in serio pericolo il posto di lavoro di un migliaio di persone. Ciò avviene a causa della dominante posizione di abuso dell'Alitalia sui servizi, delle continue disapplicazioni della clausola sociale e dei dumping commerciali e sociali.

Purtroppo i partecipanti di tutte le associazioni hanno unanimemente approvato il pensiero che l'Italia è l'esempio sbagliato dell'applicazione della direttiva. Inoltre l'attesa nel porre rimedio a questa situazione tramite l'adozione del nuovo regolamento è un ulteriore sintomo di debolezza delle autorità italiane.

# Cosa vuol dire rendersi conto di un errore

La Situation Awareness è uno degli elementi cardine dello studio dello Human Factor: l'uomo sbaglia e spesso non si rende conto dell'errore, quando se ne rende conto insegue una visione parziale e, per porre rimedio, termina il suo percorso con un fallimento.

Centinaia di analisi di incidenti aerei hanno riportato questa sequenza, attribuendo le responsabilità dell'evento all'errore umano.

Ma questa perdita di SA, che non consente al soggetto, o ai soggetti coinvolti, di gestire con successo l'evento, è propria dei piloti oppure può accadere a tutti?

Immaginiamo di essere a Londra: sono le sei del mattino e il primo volo per Berlino di una qualsiasi compagnia aerea viene preparato in maniera precisa e meticolosa da tutti gli operatori. Piloti e assistenti di volo, prima di entrare nell'area aeroportuale, vengono sottoposti a controlli di sicurezza molto serrati: metal detector, raggi x per i bagagli, controllo visivo del bagaglio. Le regole in Inghilterra sono molto severe e gli addetti alla security non consentono alcuna deroga, anche piccola. L'autista e il pulmino vengono anch'essi controllati e solo dopo questi controlli si può accedere in area aeroportuale. L'aereo è stato chiuso tutta la notte e le porte di entrata dell'aeromobile, sigillate al suo arrivo la sera prima, vengono aperte dal tecnico che fa i suoi controlli per la partenza. Una volta a bordo l'equipaggio controlla che le dotazioni di emergenza siano tutte nella norma e il responsabile di cabina riporta al comandante che tutto è pronto per l'imbarco dei passeggeri.

Siamo nel 2014 e il traffico internazionale e nazionale di tutto il mondo occidentale è attento a seguire le procedure, soprattutto dopo l'incredibile attentato alle Torri Gemelle. Tutti stanno all'erta e i controlli della security sono volti a sventare ogni rischio di attentato terroristico.

A imbarco terminato e volo pronto a partire con un leggero anticipo, l'addetto di rampa, che è colui che si occupa di raccordare tutte le operazioni di un volo, va dal comandante e gli comunica che è sua intenzione accompagnare un passeggero che sembra aver perso il portafoglio al gate di entrata del volo, ottenendo il consenso del comandante medesimo. I piloti dalla cabina di pilotaggio hanno in vista le finestre del gate e vedono uscire l'agente di rampa e il passeggero che iniziano la loro ricerca. Passano pochi secondi e il passeggero si allontana dall'area del gate

e scompare dalla vista dei piloti. Dopo circa dieci minuti il comandante cerca di comunicare con l'agente di rampa e sale al gate dove gli viene detto che il passeggero è scomparso e che non si sa dove sia: probabilmente è andato a cercare il suo portafoglio chissà dove.

Il comandante chiede all'agente di rampa se il passeggero avesse o meno bagagli imbarcati in stiva e, se li aveva, di ricercare il bagaglio immediatamente. Poi torna dentro l'aereo e trova due passeggeri che parlano con il responsabile di cabina, identificandosi come 'amici' del passeggero scomparso. Provano a chiamarlo al telefono ma non lo trovano. A questo punto sono passati venti minuti. Di lì a poco arriva un addetto alla security con il portafoglio del passeggero scomparso. Viene chiesto agli amici del passeggero se questi avesse anche un bagaglio a mano già imbarcato, che viene individuato e sbarcato. Del passeggero nessuna notizia, si decide di partire con mezz'ora di ritardo.

Che cosa è successo? O meglio, cosa crede il passeggero scomparso che sia successo e che cosa è successo in realtà? Quali sono gli elementi che il passeggero scomparso non ha valutato, non ha capito e lo hanno portato a perdere il volo per Berlino creando scompiglio al sistema? Io credo che il passeggero scomparso molto probabilmente abbia pensato che la compagnia aerea con cui doveva volare lo abbia trattato male, lasciandolo a terra impietosamente di fronte al suo importante problema da risolvere.

In realtà sono accadute una serie di piccole cose che potevano diventare grossi problemi sia in termini di danni economici alla compagnia aerea che di procurata allerta per la safety dell'aeroporto, con tutte le problematiche correlate di interventi disciplinari sul personale coinvolto.

Ricostruiamo il percorso: il passeggero chiede di tornare a cercare al gate il proprio portafoglio una volta riscontrata la scomparsa. La richiesta viene accettata e viene anche accompagnato dall'agente di rampa. Una volta lì perde completamente la capacità di discriminare il fatto di essere imbarcato su un aereo di linea con altri passeggeri, di aver lasciato un bagaglio a mano a bordo e di avere un bagaglio imbarcato nelle stive. Sparisce in preda all'ansia della ricerca del suo portafoglio, senza autorizzazioni o preavvisi. Un comportamento che, letto con gli occhi della security, potrebbe essere quello di un terrorista che scappa prima che una bomba scoppi. Il bagaglio a bordo, infatti, potrebbe essere pieno di esplosivo e anche quello imbarcato in stiva.

Per questi motivi il comandante non è autorizzato a partire con bagagli che non siano accompagnati dal passeggero e nessun membro dell'equipaggio può sapere quale sia il bagaglio in cabina a meno di una ricerca complessa e lunga, che prevede lo sbarco di tutti i passeggeri già imbarcati e dei loro relativi bagagli personali. Il bagaglio in stiva è individuabile in circa dieci minuti (se va tutto bene).

Qualora la situazione non fosse stata chiarita dalla presenza dei due amici del passeggero presenti a bordo che hanno consentito di capire la situazione, di individuare il bagaglio e di convincere tutti della buona fede del passeggero scomparso, si sarebbe addirittura attivata una procedura di bonifica dell'aeromobile con probabile intervento degli artificieri.

Per quanto riguarda il lato economico, il passeggero scomparso pare non rendersi conto dello scompiglio che può causare a una compagnia aerea e ai passeggeri a bordo il partire con un forte ritardo, in particolare sul primo volo del giorno.

La perdita della SA in questo caso è evidente:

il passeggero capisce il suo problema, lo analizza e trova una sola soluzione che lo porta a fare una serie di errori senza mai interrompere la catena degli eventi;

Non tiene conto delle ottime risorse a disposizione che, tra l'altro, risolvono il suo problema in maniera indipendente, trovando il portafoglio e portandolo a bordo dell'aeromobile;

Non si confronta con nessuno e corre indietro a cercare il portafoglio perdendosi in una valutazione del tempo distorta (come poteva pensare di controllare tutti i luoghi dove era passato in soli cinque minuti?).

Dall'altra parte vanno invece elogiati gli operatori addetti al volo che, dopo il primo errore di lasciar scappare il passeggero:

si organizzano immediatamente per trovare il bagaglio in stiva,



ascoltano i suoi amici e individuano il suo bagaglio a bordo;

trovano il suo portafoglio;

decidono, senza ulteriori esitazioni, di iniziare il volo senza di lui.

La perdita di SA caratterizza tutti i sistemi e può portare a piccoli eventi negativi, ma anche a grandi disastri. La consapevolezza di essere all'interno di un sistema fallibile con strumenti limitati comporta la necessità di imparare a valutare cosa è successo, raccogliere tutte le informazioni utilizzando le risorse a disposizione e decidere come affrontare il problema, limitando al minimo le probabilità di insuccesso.

Preciso che la vicenda narrata non è accaduta, è frutto di una ricostruzione parziale di un evento reale e vuole essere solo uno strumento utile a comprendere come sia importante capire di essere parte di un sistema.

Filippo Mirabelli  
[filippomirabelli@cockpitalia.it](mailto:filippomirabelli@cockpitalia.it)

# La reale ricchezza degli Italiani

Che fine hanno fatto i soldi degli Italiani negli anni della grande crisi? Chi ha a disposizione qualche soldo, come lo amministra in tempi di vacche magrissime? Secondo il "Diario della transizione", lo speciale approfondimento che il Censis sta dedicando alla situazione economica del nostro Paese da inizio 2014, stiamo assistendo a un boom di contanti e depositi bancari: 234 miliardi in più rispetto al 2007 (+9,2%).

**Soldi al sicuro.** Negli anni del big bang economico i nostri connazionali hanno preferito tenere i soldi liquidi o fermi sui conti correnti, a disposizione per ogni evenienza. Il valore di contanti e depositi bancari è aumentato di 234 miliardi di euro negli ultimi sette anni. Le consistenze sono passate dai 975 miliardi di euro del 2007 a una massa finanziaria di 1.209 miliardi nel marzo 2014, con un incremento del 9,2% in termini reali. Oggi costituiscono il 30% del portafoglio delle attività finanziarie delle famiglie, mentre erano solo il 25% nell'anno prima della crisi. Incertezza, paura, cautela spingono gli Italiani a tenere i soldi vicini, subito pronti all'occorrenza e per tamponare i rischi. Nello stesso periodo sono aumentati anche i soldi accantonati con assicurazioni e fondi pensione: +125 miliardi di euro (+7,2%). E le polizze vita sono tornate a funzionare come "salvadanaio" per molti italiani: i premi raccolti sono aumentati da 63,4 miliardi di euro nel 2007 a 86,8 miliardi nel 2013 (+21,3% in termini reali). Azzerati i consumi (-7,6% dal 2007 a oggi), dimezzati gli investimenti immobiliari (dalle 807mila compravendite di abitazioni del 2007 alle 403mila del 2013), ecco che fine hanno fatto i soldi degli Italiani.



Ritorno al buon vecchio risparmio (quando i soldi ci sono). Dal secondo trimestre del 2012 si registra una inversione di tendenza da parte degli Italiani nella creazione di risparmi, che hanno ripreso un trend crescente, passando da 20,1 miliardi a 26 miliardi di euro nel primo trimestre del 2014, con un incremento nel periodo del 26,7% in termini reali. La propensione al risparmio è salita dal 7,8% al 10%, pure a fronte di una riduzione nello stesso periodo dell'1,2% del reddito disponibile delle famiglie e nonostante la bassa inflazione abbia attenuato la caduta del potere d'acquisto. Meno redditi, meno investimenti, zero consumi, più risparmi: questo il trend degli italiani al tempo della crisi.

**La paura di diventare poveri.** «Meglio restare liquidi, non si sa mai»: è questo l'autoconvincimento più in uso tra gli Italiani in una fase di grande recessione. I soldi servono per fronteggiare difficoltà inattese e sentirsi le spalle protette. Ma la paura di cadere può diventare paranoia. Il 33% degli Italiani teme di diventare povero. E solo il 30% sente di avere le spalle coperte dal sistema di welfare, mentre la

percentuale sale al 58% in Spagna, 61% nel Regno Unito, 73% in Germania e 74% in Francia. In un contesto così difficile, con crescita e occupazione che non ripartono, gli Italiani pensano sia essenziale proteggersi in caso sopravvenga una malattia, la perdita del lavoro o semplicemente per fronteggiare le spese impreviste. Il 44% risparmia per far fronte ai rischi sociali, di salute o di lavoro, il 36% perché è il solo modo per sentirsi sicuro, il 28% per garantirsi una vecchiaia serena. La crisi di fiducia spinge a usare i soldi a scopo precauzionale,

così vince la difesa dalle insidie inattese, piuttosto che lo slancio verso l'investimento che rende nel tempo o l'immissione nel circuito (virtuoso?) dei consumi.

**Riparte il risparmio gestito.** Avere liquidità disponibile ha continuato a essere la scelta primaria di tutti gli Italiani, anche di quelli che, a caccia di buoni rendimenti, sono tornati progressivamente a mettere soldi nel risparmio gestito e nelle azioni, dopo il crollo degli interessi sui titoli del debito pubblico (l'emissione di Bot del 15 dicembre 2011 dava un rendimento del 5,9%; a giugno 2014 era sceso allo 0,4%). Le consistenze delle quote dei fondi comuni hanno ricominciato ad aumentare dal secondo trimestre del 2012: +82 miliardi di euro al marzo 2014, con una crescita in termini reali del 31%. Le azioni sono ripartite un anno dopo, dal secondo trimestre del 2013: +140 miliardi di euro al marzo 2014, con una crescita del 17% in termini reali.

Geivù

Intervista all'On. Marco Martinelli

## «Le concessioni?

# Sono un regalo alle autostrade»

52 anni, romano di nascita, eletto in Toscana, Marco Martinelli è stimato e apprezzato parlamentare che ha maturato una vasta competenza di settore nella Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

**MINISTRO LUPI.** Da oltre un anno Maurizio Lupi è alla guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Come valuta i risultati della sua attività ministeriale?

Valutare l'operato di un amico, membro di un partito differente dal tuo, è sempre poco utile e piacevole. Valutare nel breve medio periodo l'operato del responsabile di un dicastero così importante è sempre poco opportuno.

Il Ministro Lupi è persona capace ed appassionata; non nutro dubbio alcuno sulle sue capacità; qualche remora la mantengo pensando a quanto, seppur con la buona volontà, può e potrà fare inserito in quel discutibile contesto.

Con una battuta potrei dire che è un uomo giusto in un governo sbagliato.

**PIANO NAZIONALE AEROPORTI.** Il Consiglio dei Ministri dell'1 ottobre ha approvato, dopo una lunga gestazione, un nuovo piano basato sulla individuazione di 11 aeroporti "strategici", 10 bacini territoriali e 26 scali di "interesse nazionale". Come valuta?

Quando viene introdotta una novità ci sono dei contenti e degli scontenti, ma tutto ciò è nell'ordine delle cose. L'Italia ha bisogno di ripartire, ha bisogno e voglia di fare e ha bisogno dell'aiuto di tutti. Ciò di cui non ha bisogno questo Paese è delle gelosie dettate dal campanilismo o dalla sola e semplice convenienza e ancor meno ha bisogno di altre inutili e sterili parole.

L'Italia e gli Italiani necessitano di fatti. Il tempo delle parole e delle promesse è terminato. Ora chi è stato chiamato a governare deve dimostrare di essere in grado di poterlo fare.

**DERBY LINATE-MALPENSA.** È arrivato il decreto Lupi di liberalizzazione di alcune tratte da Linate con più rotte verso Austria e Germania, così come negli accordi con gli arabi di Etihad. A Malpensa temono un conseguente "declassamento". Cioè è reale o leggenda metropolitana?



Penso sia davvero illogico e anche di pessimo gusto dover stabilire se l'emanazione di un nuovo decreto potrà acuire o meno la "rivalità" tra gli aeroporti di Malpensa e di Linate. Si perde di vista, come troppo spesso accade nel nostro Paese, che la finalità di ogni attività governativa dovrebbe e deve essere l'accrescimento del potenziale economico e sociale dello Stato che si rappresenta. Quindi credo fermamente che l'interrogativo che noi tutti dovremmo porci nell'acquisire qualsiasi nuovo decreto è se questo soddisfi appieno o almeno in parte la richiesta di estremo aiuto che il Paese ci fa.

Le valutazioni sulle possibilità che questo o quel provvedimento possa finire per favorire questo o quell'aeroporto le lascio volentieri fare a chi ha interesse nel farlo.

**ALITALIA-ETIHAD.** Dopo mesi e mesi di estenuanti trattative e di continui colpi di scena è stato trovato un accordo strategico che ha salvato il principale vettore aereo italiano dal fallimento, portando a casa consistenti investimenti su un piano industriale di rilancio credibile e tutelando al massimo possibile gli interessi dei lavoratori.

**I problemi occupazionali sono stati affrontati con soluzioni innovative che hanno fortemente impegnato i sindacati più responsabili. Quale è stata la causa principale di tanto ritardo?**

Non ero uno degli "attori in campo" in quella lunga e tormentata trattativa. Faccio quindi fatica dall'esterno a giudicare e ad assegnare le patenti del bravo e del cattivo.

È sostanzialmente intuitivo comprendere che una trattativa così delicata e con così tanti interessi in ballo possa aver vissuto diverse fasi di stallo e molti duri scontri. Credo alla fine sia prevalso il buonsenso di tutti e mi auguro come cittadino Italiano, ancor prima che come membro del Parlamento, che questo "matrimonio" potrà portare al Paese i benefici pronosticati. L'Italia e gli Italiani ne hanno necessità.

**FERROVIE ITALIANE. Sono passati pochi mesi dall'insediamento di Michele Elia alla guida del gruppo Fsi, in una aperta linea di continuità col predecessore Mauro Moretti. Come giudica i primi passi del nuovo Amministratore delegato? Riuscirà a portare l'Alta Velocità ferroviaria all'interno dei primi tre scali aeroportuali italiani come chiesto dal Governo?**

Distribuire veggenze non è la mia professione e giudicare ciò che sarà non è nel mio modo di essere. Fare proclami e fare promesse per poi disattenderle è uno degli sport preferiti dell'attuale Governo; io mi limito a lavorare sui fatti concreti e, giudicando questi, posso ammettere che lo sforzo profuso da Mauro Moretti è stato sicuramente importante e, anche se personalmente non utilizzo frequentemente il treno per i miei spostamenti, ho modo di confrontarmi con colleghi che ne fanno un utilizzo quasi quotidiano e che hanno riscontrato, a loro dire, nell'ultimo periodo un sostanziale peggioramento nel servizio offerto.

**PRIVATIZZAZIONE FSI. Dovrebbe avvenire entro il 2015 mediante la quotazione in Borsa e la successiva vendita fino al 49% del pacchetto azionario ad altri soci. La nomina dell'economista Marcello Messori alla Presidenza dell'azienda sarebbe finalizzata proprio a questo scopo.**

**Elia, contrario alla separazione proprietaria tra rete (Rfi) e impresa ferroviaria (Trenitalia) sarebbe più favorevole all'ipotesi di puntare sulla quotazione dell'intero gruppo, senza spaccettamenti o scorpori. Come valuta questa prospettiva?**

Deve concedermi questo piccolo sfogo perché ha toccato un punto che francamente è a me particolarmente caro. Dico in tutta franchezza che in linea generale è mia opinione che sia giunto il momento di smetterla di procedere a privatizzazioni che vanno a discapito dei servizi e quindi, di conseguenza, a discapito dei bisogni dei cittadini.

Non essendo io addentro alle vicende interne a Ferrovie dello Stato, non conosco la reale volontà dei suoi vertici e non posso

indicare una via più adatta di un'altra. Ciò che mi preme fare è augurarmi che, se tale privatizzazione ci sarà, questa avvenga non perdendo di vista nemmeno per un momento quello che deve essere il fine supremo: un accrescimento a livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti alla collettività.

**PROROGA DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI. È contenuta nel decreto Sblocca Italia, approvato dal Consiglio dei Ministri il 29 agosto.**

**Qualcuno ha parlato di "regalo" di Renzi ai gestori autostradali, con il marchiegno dell'unificazione di tratte interconnesse e con la motivazione di facilitare la costruzione di nuove tratte non più finanziabili con fondi statali.**

**I gestori avrebbero trasformato i caselli in un vero e proprio bancomat, a fronte di rischi di impresa nulli e di entrate sicure e crescenti, grazie a pedaggi che aumenterebbero automaticamente sulla base di complicatissimi algoritmi.**

**Per il futuro, come andrebbe regolata la materia?**

È quasi grottesco e a tratti tragicamente ironico accorgersi che, mentre tutta l'Italia attende dal Governo un "regalo" per le famiglie in difficoltà, un "regalo" per i giovani disoccupati, l'esecutivo dispensi questi "regali" ad addetti ai lavori che francamente non ne avrebbero bisogno.

Per il futuro proporrei di regolare questa materia come le altre, ovvero spinti dal solo criterio di responsabilità.

Il momento è serio, è delicato, è forse il più duro a cui la mia memoria mi riporta. Gli unici bancomat che devono interessarci oggi sono gli sportelli dove i cittadini devono tornare a poter prelevare uno stipendio che oggi non hanno, per poterlo spendere in servizi che ora non hanno e per soddisfare i loro bisogni vitali, la sola cosa che oggi hanno.

**RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Sembra che sia contenuta nell'articolo 29 del decreto Sblocca Italia. Ma una riforma così delicata, che potrebbe anche determinare accorpamenti e riduzioni da 24 a 14 del numero delle autorità portuali, può essere approvata con lo strumento del decreto legge e senza una legge specifica?**

Nella domanda è già contenuta la risposta al quesito e ciò che è ancor più grave sono contenute implicitamente tutta la pochezza e la superficialità del modus operandi di un governo inadeguato e inadatto, un governo che si identifica in un fuoriclasse nel promettere e nell'ultimo della classe nel concretizzare.

*A cura di Chiara Campanella*

*Per chiarezza verso i suoi iscritti, la Fit-Cisl fa presente che, come è ovvio, le opinioni espresse dagli intervistati di questa rubrica dedicata alla Politica non necessariamente coincidono con le posizioni della Fit medesima.*



# City Angels: angeli selezionati

Li trovi per strada e li riconosci dalla divisa: una maglietta rossa e un basco blu. Sono numerosi e selezionatissimi, perché la loro mission non è per tutti. Parliamo dei **City Angels**, associazione nata nel 1994 a Milano da un'idea di **Mario Furlan**, che oggi ricopre la carica di Presidente: «All'epoca lavoravo come giornalista alla Mondadori e ho sentito quella che si può chiamare una vocazione: il bisogno di non limitarmi a raccontare quello che vedevo intorno a me, bensì di incidere sulla realtà per renderla migliore.

Quest'anno abbiamo compiuto vent'anni: è un bel traguardo. La sfida non è fondare un'associazione ma farla durare nel tempo: è lì che si vede di che pasta è fatta».

## Qual è la vostra mission e come è cambiata nel tempo?

All'inizio ho chiamato a raccolta mio cugino e due amiche e insieme abbiamo iniziato portando da mangiare ai senzatetto e andando nei luoghi più pericolosi di Milano, dove sapevamo che c'era gente che si sentiva più insicura. Oggi siamo volontari di strada di emergenza, cioè andiamo sulla strada in cerca di persone da aiutare: clochard, cittadini in difficoltà, vittime della criminalità, tossicodipendenti eccetera. E poi gestiamo anche alcuni centri di accoglienza per senzatetto.

## Che tipo di aiuto vi chiedono più spesso oggi?

I clochard ci chiedono cibo, vestiti, coperte e un luogo dove andare a dormire e noi riusciamo quasi sempre ad aiutarli. Quando ci chiedono un lavoro è un pro-



blema. Ce lo chiedono in tanti, non solo i senzatetto, soprattutto di questi tempi. Gli altri cittadini, soprattutto le donne, ci chiedono di venirci a prendere in luoghi in cui non si sentono sicuri, magari alla stazione.

Facciamo anche il servizio d'ordine per i commercianti di via San Martini a Milano, che è la via della comunità gay, dove ci sono state alcune aggressioni. Siamo orgogliosi di essere un'associazione multirazziale, antirazzista, multi-etnica e multireligiosa.

## Il vostro tipo di volontariato è molto particolare e richiede grande responsabilità. Cosa motiva i vostri volontari?

La voglia di essere volontari in prima linea. Il nostro è un volontariato di frontiera, non

è adatto a tutti, perché può capitare di essere minacciati o persino aggrediti. Ci vuole coraggio, calma, sangue freddo, equilibrio e un grande cuore. La capacità di donare amore a chi sta sulla strada.

A chi vuole diventare volontario facciamo fare un corso di formazione che dura due mesi e si tiene due sere la settimana. Al termine c'è un esame e chi lo supera diventa city angel. Siamo molto selettivi. Per chi volesse informazioni il sito è [cityangels.it](http://cityangels.it).

## La vostra associazione ha grande capacità inclusiva: la maggioranza dei volontari sono donne e una percentuale consistente sono stranieri.

Perché fa parte del nostro dna: ci teniamo molto a questo e mandiamo messaggi di fratellanza, antirazzismo, inclusione. Ad esempio a Natale e Pasqua facciamo preghiere interreligiose. Il fatto che partecipiamo al Gay Pride è un segno che vogliamo mandare un messaggio di no alle discriminazioni. Siamo in contatto con diverse comunità etniche, soprattutto latinoamericane e musulmane. Ad esempio stiamo aiutando i profughi siriani e per questo il capo della comunità musulmana di Milano e Monza ci ha ringraziati alla preghiera del venerdì.

## La vostra attività all'estero? Avete anche una sede.

La sede a Lugano è nata a febbraio 2014 perché ho conosciuto un ragazzo siciliano, Giuseppe Modica, che è emigrato lì in cerca di lavoro e che mi ha chiesto di poter portare questa esperienza. Abbiamo parlato con il sindaco di Lugano e abbiamo visto che c'era da fare qualcosa di buono, ad esempio per la quiete pubblica.

Giulia Dellepiane  
[g.dellepiane@cisl.it](mailto:g.dellepiane@cisl.it)



**onservizi**  
 Fondo Formazione Servizi Pubblici Industriali

**La formazione a servizio  
 dell'impresa e dei lavoratori**

**CONFSERVIZI**  
 Asstra • Federambiente • Federutility



IL SINDACATO DEI CITTADINI

# Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

della rete ferroviaria italiana - Soc. Coop.

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 e specializzazioni acquisite nell'erogazione di servizi ferroviari.

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

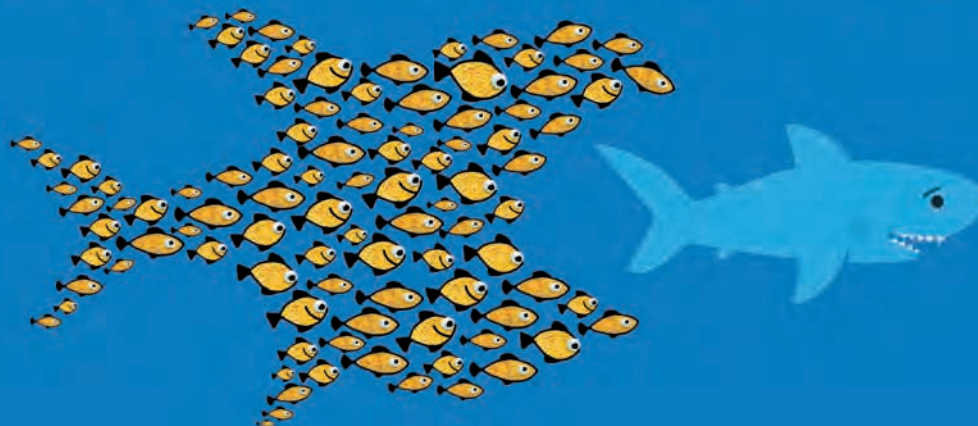
**UNI EN ISO 9001 Qualità**  
**UNI EN ISO 14001 Ambiente**  
**BS OHSAS 18001 Sicurezza**  
**SA 8000 Etica**

---

Tel. **06.400.48.20** ó Fax 06.85 40 292 E-mail: [segreteria@cncp.net](mailto:segreteria@cncp.net)  
Via Salaria, 89 Roma (00198)

Sedi operative Via Fara Gustavo, 39 **Milano** (20149)  
Via Sommacampagna, 63 H **Verona** (37137)

# L'unione fa la forza.



Difendiamo sempre la vostra serenità con **NUOVE** e maggiori tutele.



## Polizza Ricoveri Light per Dipendenti e Familiari

La stessa sicurezza della Polizza Ricoveri ma con premi e garanzie esattamente al 50% per consentire una copertura a costi più leggeri, con la solita sicurezza di INAT.

**NUOVA**

- € 52,50 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto non comportanti intervento chirurgico
- € 63,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico elevato ad € 70,00 per ricoveri effettuati per grandi interventi chirurgici
- € 26,25 Indennità per convalescenza post ricovero
- € 26,25 Indennità per terapie ambulatoriali - chemioterapie - dialisi ambulatoriali
- € 600,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
- € 400,00 Indennità forfettaria "una tantum" per il parto
- € 500,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per prestazioni odontoiatriche e ortodontiche rese necessarie da infortunio indipendentemente dal ricovero
- € 250,00 Massimale annuo di rimborso per trasporto sanitario per ricovero con intervento chirurgico, elevato ad € 500,00 se l'intervento chirurgico deve avvenire all'estero
- € 12,50 Premio assicurativo mensile

**NUOVA**



## Polizza Ricoveri - Indennità per Interventi Chirurgici e Diaria da Convalescenza

**Due tipi di copertura:** **copertura indennitaria per interventi chirurgici** (pagamento di indennizzo in caso di intervento chirurgico effettuato in regime di ricovero, day hospital o day surgery). **Copertura Diaria da convalescenza post intervento chirurgico** (pagamento di indennità giornaliera nel periodo di convalescenza a seguito di intervento chirurgico).

€ 18,00 Premio assicurativo mensile

Massimale annuo: 15.000,00

**NOTA BENE:** la suddetta garanzia è vendibile solo in abbinamento alle attuali polizze ricoveri INAT o alla nuova polizza Ricoveri LIGHT.

Classe di intervento	Indennizzi per interventi chirurgici in €	Diaria di convalescenza
I	€ 400	€ 30 per max 7 gg
II	€ 550	€ 35 per max 10 gg
III	€ 900	€ 40 per max 12 gg
IV	€ 1.150	€ 50 per max 16 gg
V	€ 2.150	€ 50 per max 25 gg
VI	€ 4.500	€ 60 per max 35 gg
VII	€ 9.000	€ 90 per max 50 gg



## Polizza Responsabilità Civile Danni Automezzi

**NUOVA**

Il risarcimento dei danni causati dal lavoratore per sua colpa all'automezzo da lui condotto di proprietà dell'azienda, sono oggi coperti dalla nostra polizza di Responsabilità Civile. La copertura opera nei termini contenuti nel CCNL del Trasporto Pubblico Locale e nelle modalità previste dall'accordo sottoscritto tra Organizzazioni Sindacali ed Aziende. Il premio mensile per ogni assicurato è articolato secondo il numero di abitanti della città dove opera l'Azienda di Trasporti, secondo il seguente schema:

- Città > 800.000 abitanti\* .....€ 25,00
  - Città > 500.000 e < 800.000 abitanti .....€ 20,00
  - Città < 500.000 abitanti .....€ 18,33
  - Trasporto extra-urbano o periferico .....€ 15,83
- \* Quotazione da confermare sulla base della sinistrosità aziendale dell'ultimo biennio.

### LE NOSTRE POLIZZE IN CONVENZIONE

- INFORTUNI DIPENDENTI E FAMILIARI
- INFORTUNI DIPENDENTI LIGHT
- RICOVERI DIPENDENTI E FAMILIARI
- RICOVERI - INDENNITÀ PER INTERVENTI CHIRURGICI E DIARIA DI CONVALESCENZA
- RICOVERI DIPENDENTI LIGHT
- RICOVERI FAMILIARI LIGHT
- CURE DENTARIE
- RESPONSABILITÀ CIVILE DANNI CAUSATI DAL CONDUCENTE AD AUTOMEZZI DEL DATORE DI LAVORO
- INCENDIO FURTO ABITAZIONE
- INIDONEITÀ TEMPORANEA
- PENSIONATI INFORTUNI E RICOVERI
- POLIZZA CONVENZIONE VITA

**inat** agenzia speciale



**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 • www.inat.it