



HDI
Assicurazioni

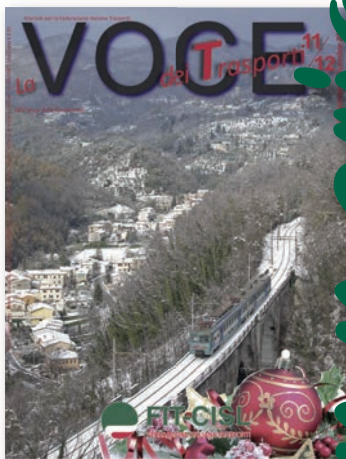
Al tuo fianco,
ogni giorno

SoloDomani,
il progetto di risparmio previdenziale per guardare con serenità
al proprio futuro attraverso una pensione complementare.
Un progetto che offre un Piano Pensionistico Individuale,
"Previdenza HDI", e un Fondo Pensione Aperto, "Azione di Previdenza".



Messaggio promozionale
riguardante forme pensionistiche
complementari - prima dell'adesione
leggere le Note Informative, lo
Statuto/Regolamento e, per
"Previdenza HDI", anche le
Condizioni generali di contratto.
Tutta la documentazione è
disponibile all'indirizzo:

www.hdiassicurazioni.it



Sommario

Editoriale

2 Essere sempre 100% sindacato

Sindacato & Strategie

6 Ciao Alessandro

7 L'Esecutivo e i temi caldi dei trasporti

11 Tutte le novità sulla raccolta firme, regione per regione

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

N. 11-12 Novembre-Dicembre
LXIV 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 09/12/2014

Finito di stampare nel mese di dicembre 2014

Tiratura: 28.000 copie

14 Il peso della concorrenza sleale

17 La ripresa parte dal rispetto delle regole

20 Come cambia lo scenario nel gruppo Fsi

22 Trenitalia: riunione della Commissione tecnica nazionale del PdM e PdB

23 Rfi in un contesto complesso

24 Ansf: si delinea un nuovo scenario

25 Le novità per la Manutenzione Rotabili

26 Per Ntv lo sconto sul pedaggio non basta più

28 Elior, siglato il contratto aziendale

30 Servizi ambientali: finalmente un tavolo per il rinnovo del contratto

32 Accordo Iren: ricambio generazionale e salvaguardia occupazionale ai tempi della crisi

33 Fonservizi è formazione di qualità

34 Buon compleanno Astri

36 Novità su Tfr, previdenza complementare e bonus Renzi nella legge di Stabilità

39 Occupazione femminile: Jobs Act e legge di Stabilità

40 La prima iniziativa di Cisl Reti è contro la violenza sulle donne

International

41 Ebola e i rischi sul versante mare

45 Riparte la discussione sul IV Pacchetto ferroviario

Regioni

47 Abruzzo, Liguria, Puglia, Sicilia, Toscana

Opinioni & Colloqui

50 La leadership

52 Quanto ci fidiamo del nostro Sistema sanitario?

53 Intervista al Sen. Salvatore Margiotta

Intorno a noi

55 L'equo e solidale ci ha cambiati

Essere sempre 100% sindacato

Di seguito pubblichiamo la sintesi della Relazione al Consiglio Generale Nazionale del Segretario Generale Giovanni Luciano

Consuntivo del 2014 in sintesi

Inizio questa editoriale ricordando chi ha fatto parte del nostro Consiglio che ci ha lasciati a fine novembre. Lo faccio pensando a quanto lui fosse riservato e a come ha voluto vivere la sua improvvisa malattia, senza darne molto a vedere. Penso che Alessandro Cenci, da lassù sia stato d'accordo se, anziché onorarlo col classico minuto di silenzio, lo abbiamo fatto con affettuoso applauso per scacciare la grande tristezza del vuoto che la sua assenza ci consegna. Resterà viva dentro di noi la sua memoria. Ha fatto tanto in molti anni con noi e non lo dimenticheremo certamente. E' come se fosse ancora con noi e non solo alla fine di questo 2014 pieno di problemi.

Una fine anno che ce ne consegna un altro ad allungare la fila di quelli caratterizzati da una crisi delle economie occidentali, iniziata ormai più di sette anni fa, che sembra ancora lungi dall'allontanarsi dall'Europa, soprattutto, dall'Italia.

In questo contesto le difficoltà, per noi e per i nostri lavoratori, sono amplificate dal fatto che tutti gli indicatori economici, nonostante quello che viene annunciato continuamente dal Governo, sono in costante peggioramento. Non è facile, in particolar modo nelle aziende e nei territori, mantenere lavoro e iscritti. Di questo siamo molto consapevoli. Così come serve che ci sia consapevolezza da parte di ognuno di noi di quelle che sono le difficoltà oggettive dovute alla mancanza di disponibilità di risorse pubbliche, prodotte da un debito pubblico che si gonfia sempre di più, che influisce fortemente su molte nostre situazioni. Le annunciate privatizzazioni parziali di Ferrovie ed Enav sono un esempio. Il blocco degli stipendi dei lavoratori dell'Anas e delle Autorità Portuali sono un altro esempio. Ne potremmo fare molti altri per dire che crisi economica e debito pubblico fuori controllo, al di là del fiscal compact, già da soli appesantiscono la situazione come piombo nelle ali.

Nei trasporti terminiamo l'anno alla presenza molti aspetti emergenziali, quali le crisi occupazionali di Ntv, di Meridiana, di Groundcare. Nel 2014 ne abbiamo dovuto gestire altre, anche più impegnative, come la lunga e tormentata vicenda del fallimento scongiurato di Alitalia Cai, che ha prodotto l'ingresso di Etihad



con buone prospettive o quella di Sea Handling, dove si è riusciti finora ad evitare il peggio.

Citiamo le vertenze principali consapevoli della sterminata mole di vertenze e contrattazioni, minori nelle dimensioni ma altrettanto importanti.

Come dicevamo pocanzi abbiamo di fronte il capitolo delle privatizzazioni che riguardano due aziende strategiche per i trasporti e per lo stesso Paese.

Abbiamo visto l'Authority muovere i primi passi, un po' incerti e maldestri per la verità, e abbiamo tutto un capitolo sulle concessioni autostradali da sviluppare e portare meglio alla nostra e altrui conoscenza. Abbiamo tanto da fare e tanto abbiamo realizzato, anche nel 2014.

E' stato un altro anno intenso di azione sindacale e organizzativa.

Abbiamo implementato ulteriormente il nostro lavoro sinergico interno sul versante internazionale, nell'anno del Congresso della Itf dove abbiamo confermato la presenza preziosa della Fit Cisl negli organismi decisionali del nostro sindacato europeo e mondiale.

Così come tante sono state le iniziative organizzative, ad iniziare dal Fitincontra di un anno fa a Salerno, per poi proseguire col seminario sulla violenza di genere realizzato congiuntamente al Telefono Rosa, al Convegno "Nessuno Fermi Il Treno" a via Rieti, al primo Retincontra a Chianciano, alla presentazione della proposta di Legge popolare per cambiare la legge 146/90 in Corte di Cassazione, alla tre giorni di Milano in Expo Training, al recente Convegno internazionale sul Cabotaggio stradale. Solo per ricordare le principali iniziative, senza dimenticare il defatigante impegno quotidiano in tutti le materie contrattuali e in tutti i nostri organismi a qualsiasi livello.

Cosa dobbiamo fare a metà mandato congressuale

Siamo al giro di boa del quadriennio congressuale, dobbiamo affrontare il prossimo biennio essendo consapevoli dell'appuntamento che abbiamo con il Congresso d'istituzione di una nuova categoria di cui saremo la parte numericamente più consistente e, per questo, quella più carica di responsabilità.

La modalità di costituzione, gli equilibri politici e i percorsi congressuali che dovranno regolare questa fase costituente di Cisl Reti fanno parte della discussione iniziata tra le tre segreterie nazionali con Fistel e Flaei. Presto la discussione sarà allargata negli organismi. Siamo ancora alle fasi preliminari, per questo non possiamo fare di più oggi se non insistere nello spronarci a realizzare più iniziative possibili in comune con gli altri.

Non crediamo che sia ancora il caso di spiegare cosa voglia dire impegnarci tutti per realizzare questo ulteriore allarga-

mento di rappresentanza. Ne abbiamo già parlato abbondantemente.

La riflessione che invece vogliamo sviluppare in questo Consiglio Generale è di altro tipo.

Cisl Reti ci serve per aumentare la massa critica politica e organizzativa e per sfruttare tutte le sinergie che un'unione di questo tipo produce. Di contro, però, dobbiamo rafforzare concretamente le nostre fondamenta.

Per dare l'idea di quello che intendiamo dire è un po' come quando si dice "pensare globalmente, agire localmente".

Cisl Reti è il valore aggiunto politico, il livello territoriale e aziendale è la base da rafforzare.

Una base da rafforzare tramite due azioni che la segreteria nazionale di Fit Cisl intende mettere in campo se sarete d'accordo:

- lo spostamento sperimentale di una quota della ripartizione di risorse economiche derivanti dalla contribuzione dal nazionale al livello territoriale;
- un programma di individuazione/reclutamento, di formazione e di rafforzamento sotto ogni aspetto di una rete meglio organizzata, visibile e coordinata di delegati. Anche di molti nuovi delegati. Una operazione di scouting, se così si può dire.

Per entrambe le cose non basta la sola volontà politica espressa da questo Consiglio Generale, ma serve la collaborazione e il protagonismo quotidiano del livello regionale e territoriali della Fit.

Pensiamo che :

- Dovremo aprire una riflessione sulla funzionalità del nostro sistema comunicativo/informativo complessivamente parlando, ad esempio. Nell'era dei social network arriva la notizia che parte dal nazionale al delegato in tempo utile o resta impigliata nell'in-

dirizzo mail del regionale che magari la rilancia il lunedì perché è arrivata in sede il venerdì sera? E' un esempio, magari esagerato, per indurre a pensare che quello che facciamo non è mai abbastanza in una società che cambia vorticosamente metodi e modi. Anche i nostri iscritti, anche noi siamo parte di quella società.

- Dovremo riflettere se i meccanismi che abbiamo messo in piedi per la ripartizione delle risorse verso la periferia siano veramente automatici, soprattutto per l'approvvigionamento del livello territoriale, siano essi Presidi o Fit Territoriali.
- Dovremo tornare su quest'ultime e pensare a come trasformarle tutte in Presidi, al di là del numero degli iscritti, omogeneizzando così il territorio nazionale, anche perché Cisl Reti non avrà livelli territoriali.
- Dovremo, già da oggi, fare una riflessione schietta sulla cartina di tornasole della funzionalità organizzativa della propria realtà che ogni segretario generale ha avuto occasione di poter verificare con la raccolta delle firme per "sciopero intelligente".

Dal mio punto di osservazione appare evidente con i fatti dove l'organizzazione funziona meglio e dove no. Non è una questione di pagelle o di classifiche. E' una riflessione, anche preoccupata per molti versi, del fatto che in molte realtà si sta un po'...seduti. Di questi tempi non è una bella notizia per noi.

D'altronde quella presentazione di proposta di legge popolare è stata condivisa da tutti fin dall'inizio. A via Musa, come in questo Consiglio passando per più Comitati Esecutivi, nessuno ha obiettato nulla. Ora sentir dire qualcuno che "è difficile" fa un po' sorridere. Fa sorridere perché o è difficile per tutti o non lo è per nessuno. Forse questa esperienza è utile, soprattutto per alcuni di vedere se hanno da fare qualche cambiamento di responsabilità

nella loro struttura territoriale o anche regionale...a volte cambiare qualcosa o qualcuno serve, per il bene di tutta la nostra grande famiglia. Non tutti sono adeguati a ricoprire certi incarichi.

Cisl, Governo e “resto del mondo”

Avremo molto da fare prossimamente per quanto riguarda il profilo organizzativo e lo dovremo fare prendendo decisioni in questo Consiglio Generale. Oltre che in quello della Cisl stessa alla quale dovremo chiedere di affiliare Cisl Reti, con le prerogative proprie di una fase costituente.

Una Cisl che sta vivendo una fase molto complicata, inutile negarlo. Non che sia la prima volta. In quasi sessantacinque anni di storia la nostra grande famiglia ha avuto stagioni altrettanto pesanti, ma quella di oggi, per certi versi, forse è la più pericolosa.

Il Sindacato Confederale sta rischiando di essere rottamato, come piace dire a qualcuno. E il gioco viene bene a chi ha questa malsana idea e ci attacca depotenziando i patronati ed caf ed escludendoci dalle interlocuzioni istituzionali com'è appena successo per la riforma della portualità, perché, per una serie di motivi siamo assimilati alla politica. Come casta e perché visti come i corresponsabili dello sfascio. Certo nulla di più sbagliato, ma la percezione popolare è questa. Inutile negarlo.

E chi ci mette sul banco degli imputati? Proprio un politico, che non ha fatto altro nella vita che il politico, che è al governo senza passare per elezioni politiche.

Nel momento di maggiore debolezza del sindacato, complessivamente inteso, la Cisl trova una sorta di congiuntura astrale negativa che la vede vivere in modo repentino e imprevedibile il cambio del vertice e il passaggio dall'aver isolato la Cgil a essere lei isolata dal duo Landini-Renzi.

Stretti tra un portone a Piazza Colonna che non si apre e piazze stoltamente agitate più per regolamenti di conti in Cgil e nel Pd che per vera convinzione di poter cam-

biare le cose nel verso giusto.

L'Italia è nelle peggiori condizioni che si potessero immaginare. La tenuta della coesione sociale è a livelli di guardia. Se c'è stato recentemente qualche piccolo miglioramento dei parametri, ormai evaporato, è stato perché Monti ha fatto cose inaudite in tempi strettissimi perché c'erano i curatori fallimentari alla porta. Oggi il frutto di quelle lacrime e sangue è già stato vanificato dall'incapacità a governare ormai cronica, dalla corruzione fuori controllo e dalle emergenze continue di tutti i tipi. Oggi il rischio che la troika sia di nuovo pronta ad agire sull'Italia è elevato e non la risolviamo la situazione ne facendo scioperi generali, che di generale ormai non hanno più nulla, e tanto meno sputando addosso al sindacato e ai corpi intermedi come fa l'inquilino di turno di Palazzo Chigi.

Uscire da questa situazione così difficile è possibile solo con la ricetta di un patto sociale di tutte le parti in campo, corpi intermedi in primis, sapendo che è comunque un lungo percorso che deve vedere tutti assumersi le loro responsabilità. Non il muro contro muro. Non l'invocare cose che non possono reggere solo per strappare qualche applauso o qualche voto, laddove la gente vada ancora a votare. La Cisl fa bene, e noi siamo tra quelli che sostengono questa posizione, a manifestare protestando e chiedendo cambiamenti concreti tramite proposte ma senza bloccare una circolazione sanguigna che è già piena di stenosi e di ischemie.

Si dovrebbe rimettere al centro il problema del conflitto di potestà decisionali tra lo Stato, le Regioni, le Provincie e i Comuni. Il blocco da Titolo V di cui ormai non parla più nessuno ma che è la causa della paralisi italiana. Figlia dell'ideologia fanfaronica che sostiene la tesi che se tutti possono decidere è meglio. E' vero il contrario. Tutti devono poter dire la loro e condizionare le scelte, ma nessuno dovrebbe avere potere di veto. Cito sempre l'esempio del mancato raddoppio della linea ferroviaria adriatica perché è emble-

matico.

Intere popolazioni da Rimini a Lecce chiedono l'Alta Velocità ma il sindaco di un paesello molisano tiene in scacco una nazione non firmando l'autorizzazione neanche a mettere il doppio binario a casa sua. Tra l'Alta Velocità e il binario unico c'è tutta la rappresentazione del come questo Paese è e resterà fermo, se non si cambia strutturalmente la catena decisionale. Invece la riforma che cosa ha prodotto ad oggi? Una discussione quasi surreale sul Senato e una riforma sulle Provincie che è cervellotica. Però di twitt e di annunci roboanti ce ne sono stati tanti.

Il Censis nell'ultimo rapporto fa la fotografia impietosa del Paese, con una deriva sempre più pericolosa verso l'individualismo cinico e la fuga dalle condivisioni.

Un Paese dove ormai l'elenco delle evidenze corruttive sembra quello telefonico. Solo per citare gli ultimi più eclatanti: Expo, Mose di Venezia, Mafia Capitale... quanto ci costa la corruzione? Ci costa l'esistenza e, ormai, credo rappresenti la peggiore minaccia ai pilastri della vita democratica. Non ci vuole molto ormai per ritrovarsi in situazioni già vissute nel corso della storia.

Non togliere argomenti ad Anna Maria Furlan, che ringrazio per essere qui, sapendo quanto sia più impegnata ora rispetto a prima. Ci tenevamo a che fosse presente al nostro primo CG dopo la sua elezione a Segretario Generale. E' sempre venuta prima a maggior ragione volevamo che ci fosse oggi. Lascio a lei gli aspetti confederali, ovviamente, ribadendo qui quanto la Fit Cisl ha espresso nel documento finale del proprio Comitato Esecutivo del 26 novembre scorso.

Conclusioni

Domani i nostri lavori si concluderanno in un modo insolito, ma sicuramente efficace. E lo faremo su una delle priorità che ci siamo dati al Congresso di Chia2: combattere il mostro della cattiva coopera-



zione. Lo spettacolo organizzato dagli amici del Piemonte parla dei lavoratori del facchinaggio nella logistica tramite l'interpretazione di essi stessi nella denuncia che la merce sembra essere più importante e tutelata delle persone che la portano fino allo scaffale finale.

Dobbiamo rafforzare la nostra azione categoriale dando così impulso e linfa anche a quella confederale. Noi daremo filo da torcere a chi ci esclude come stakeholder da processi di riforma quali quello della portualità e della logistica oppure quello del trasporto pubblico locale o delle privatizzazioni. Dobbiamo essere capaci, però, di renderci soggetto in grado di indurre interesse nella controparte istituzionale e datoriale. Nessuno pensi che qualcosa ci sia dovuto. Dobbiamo guadagnarcela ogni giorno, ripartendo ogni mattino con lo stesso problema da risolvere: come essere un soggetto che dia la tutela ai lavoratori essendo interlocutore riconosciuto dai datori di lavoro e dalle istituzioni. A tutti i livelli. Questo è difficile, non raccogliere firme. E' difficile perché bisogna affermare

la cultura della partecipazione contro quella dello scontro. E' l'infinita guerra ideologica che oggi ha preso ancor più piede grazie ad una politica stupida e miope in una società che vive un crepuscolo etico da far tremare i polsi. Non importa, non per questo demordiamo, anzi rilanciamo. Spesso sento lamentarsi qualcuno che la mancanza di unitarietà indebolisce il sindacato. Forse. Sicuramente l'inconcludenza dell'unitarietà a tutti i costi, che vede diritti di veto o pretese di supremazia a prescindere, è più dannosa.

Nei trasporti abbiamo ancora una situazione di forte frizione con la Uiltrasporti, o perlomeno col suo vertice nazionale. La vicenda Meridiana ha fatto intravedere alcuni sprazzi di quale possa essere stato il vero problema di quest'estate, quando si faceva a botte a Fiumicino per difendere le urne del referendum da incursioni notturne. Non preoccupatevi, di unitarietà di quel tipo ne facciamo volentieri a meno. Anche perché, guarda caso, in questi giorni, finisce il 15 dicembre, è in corso il referendum per l'approvazione del CCNL

unico del trasporto aereo e, chissà perché, la Uiltrasporti lo ha firmato tutto, anche quello dei vettori che questa estate contestava strumentalmente. Hanno fatto fuoco e fiamme mettendo a rischio la possibilità di salvarci da una catastrofe e adesso anche loro sono d'accordo sul sì al referendum approvativo del CCNL avendone chiesto uno abrogativo a fine luglio.

Se ripensiamo allo svolgersi di tutta la vicenda Alitalia-Etihad e al fatto che solo noi abbiamo tenuto la barra dritta, dall'inizio alla fine, vediamo quanto sia stata fondamentale l'azione sindacale della Fit e della Cisl. Senza la nostra tenacia, che ci ha fatto firmare due accordi separati, a maggioranze variabili, non credo che le cose sarebbero andate bene.

E' sempre così e sempre dovrete essere convinti che andare controcorrente è faticoso ma spesso necessario, perché noi facciamo il sindacato, non siamo né affaristi né politici... E' bello lo slogan: "Cisl 100% Sindacato". Questo siamo e questo dobbiamo continuare a essere. Sempre.

Ciao Alessandro



La Fit-Cisl piange la scomparsa prematura del suo Responsabile nazionale dei piloti, il Comandante Alessandro Cenci, avvenuta lo scorso 22 novembre dopo una lunga malattia.

Nato a Livorno il 19 novembre 1958, il Comandante Cenci ha iniziato la sua carriera lavorativa nella Guardia di Finanza, nel cui gruppo sportivo è stato anche campione di canoa. Il 6 marzo 1990 è entrato in Alitalia facendo la scuola di volo di Alghero. Il primo aeroplano che ha pilotato è stato l'MD80 e nel 1996 come Primo Ufficiale è passato sull'Airbus A320, dove è diventato Comandante nel 1999, superando l'esame brillantemente. È stato uno dei primi piloti di Alitalia a pilotare quel tipo di aereo.

Già da Primo Ufficiale era un attivista sindacale per l'Anpac, per la quale è stato rappresentante di settore Airbus A320 per cinque anni. Nel 2001 è entrato nella Cisl, dove è diventato Coordinatore dei piloti nel 2004.

Come si è detto, il Comandante Cenci è stato un campione della canoa. Tra le altre medaglie, ha vinto quattro titoli italiani nel K4 ed è stato vicecampione europeo.

Le sue qualità di uomo, di amico e di sindacalista erano numerose e notevoli. È stato sempre una persona estroversa e insieme riservata, lasciando la sua vita privata fuori sia dall'ambiente lavorativo sia da quello sindacale e impegnandosi al cento per cento con alto senso di professionalità in entrambi i contesti. Dava grande valore ai rapporti umani e all'amicizia, non provava mai rancore per nessuno, nemmeno nei momenti più difficili dal punto di vista professionale o sindacale. Ha sempre rispettato le idee degli altri e allo stesso tempo non ha mai avuto paura di andare controcorrente, schierandosi e combattendo per quello in

cui credeva, senza temere di crearsi "inimicizie".

In ambito sindacale si distingueva per la sua preparazione e le capacità di analisi e manageriali. Aveva una conoscenza approfondita delle dinamiche industriali del trasporto aereo, conoscenza che lo portava a una visione lungimirante sulle potenzialità del settore. Era molto ferrato persino sulla storia di Alitalia, compagnia a cui era orgoglioso di appartenere, così come era orgoglioso di essere un cislino.

Nella Fit è stato anche capace di gestire un team variegato, composto da realtà apparentemente lontane, e lo ha fatto valorizzando tutti i suoi collaboratori, facendoli crescere e dando loro un imprinting morale e di onestà professionale. Amava ripetere: «Non dobbiamo evidenziare ciò che ci divide, ma sottolineare ciò che ci unisce» e di questa frase ha fatto il suo modus operandi. Lascia la madre Leda e le sorelle Laura ed Elena con i mariti Maurizio e Sebastian e la nipote Lavinia.

Lascia amici devotissimi, ai quali ha permesso di stargli accanto sino alla fine.

E lascia la Fit-Cisl, che perde molto più di un sindacalista esperto e capace, perde un fratello carissimo e un punto di riferimento.

Ciao Alessandro.

"Optavi peteres caelestia sidera tarde"

"Avrei voluto che raggiungessi più tardi le stelle del cielo"

Ovidio, Tristia, L. II, V. 57

Fit-Cisl

L'Esecutivo e i temi caldi dei trasporti

Il Comitato si è riunito a Roma e ha fatto il punto sul lavoro della Fit per le varie categorie.

Luciano: «La responsabilità premia»

Riunione densissima per il Comitato esecutivo della Fit-Cisl. L'incontro si è svolto il 26 novembre a Roma presso il Centro Studi di via degli Anamari ed è stato l'occasione per parlare di tantissimi temi, partendo dal contesto nazionale - caratterizzato da sfide difficili per la Cisl e per la sua Segretaria generale Annamaria Furlan - per arrivare alle tante questioni aperte in tutte le categorie dei trasporti.

La riunione è iniziata con la commemorazione e l'applauso al Comandante Alessandro Cenci, Responsabile nazionale dei piloti della Fit-Cisl, che è prematuramente scomparso il 22 novembre. Il Segretario generale Giovanni Luciano lo ha ricordato come amico e come sindacalista molto preparato e ha sottolineato la grande dignità e la forza con cui ha affrontato la dolorosa malattia che lo ha portato via.

Subito dopo Luciano ha parlato del 25 novembre, Giornata internazionale contro la violenza sulle donne. Per quella data Cisl Reti, la nuova Federazione cislina che sta nascendo dall'unificazione di Fit, Fistel e Flaei, ha organizzato la sua prima iniziativa: tutta la dirigenza, le delegate, i delegati e le iscritte e gli iscritti delle Reti hanno indossato sui posti di lavoro il fiocco bianco simbolo della lotta a questo tipo di violenza (per saperne di più si veda l'articolo dedicato nelle pagine successive di questo giornale).

Quindi il Segretario generale è passato a fare un quadro del contesto in cui ci troviamo, che rimane difficile a causa della lunga crisi economica in atto e che è anzi aggravato da comportamenti irresponsabili di alcuni, che cercano di acuire lo scontro ignorandone, per dolo o per colpa, le possibili conseguenze. Luciano ha espresso il pensiero della Fit, che ha scelto di fare quadrato attorno alla Cisl e alla sua Segretaria generale Annamaria Furlan nel portare avanti un dialogo responsabile, in quanto unica possibilità di superare la congiuntura attuale, andando oltre il vec-



chio strumento della protesta fine a se stessa. In questo senso, coerentemente, Luciano ha bollato come inefficace lo sciopero generale indetto da Cgil e Uil per il 12 dicembre.

Le questioni aperte nei trasporti

Terminata l'analisi del contesto, la riunione è entrata nel vivo delle tante questioni aperte nei trasporti, molte delle quali sono ben note a chi legge e che sono trattate ampiamente nelle pagine di questo numero de La Voce: l'andamento della campagna "sciopero intelligente", i mali del settore autotrasporto merci, la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato e la grossa difficoltà nel rinnovare il contratto collettivo nazionale di lavoro dei servizi ambientali.

Oltre a questi due temi si è parlato anche di portualità e trasporto aereo. Il Segretario generale Luciano ha criticato il fatto che i sindacati tutti siano stati esclusi dal comitato che è stato costituito per scrivere la riforma dei porti. A quel tavolo sono presenti quindi le istituzioni, Bankitalia, le associazioni datoriali e profes-

sori esperti di diritto, però non i rappresentanti dei lavoratori: «Questo conferma il clima di ostilità verso le organizzazioni sindacali – ha dichiarato – Ma noi non ci facciamo intimidire: valuteremo il merito delle proposte che saranno avanzate da questo gruppo e decideremo di conseguenza».

Un altro grande tema affrontato dall'Esecutivo è stato quello del trasporto aereo, protagonista di un evento storico: tutti i lavoratori del settore saranno chiamati a votare al referendum indetto per validare il primo contratto collettivo nazionale. La situazione



Sull'iniziativa del 25 novembre si è incentrato l'intervento della Coordinatrice nazionale delle donne Francesca Di Felice: «Ringrazio per l'alta adesione – ha esordito – È un argomento trasversale e rappresentativo di un vasto spaccato del mondo del lavoro.

Ringrazio le regioni, i territori e soprattutto le coordinatrici regionali, che hanno contribuito in maniera importante all'iniziativa.

è stata spiegata nel dettaglio dal Coordinatore nazionale Emiliano Fiorentino nel suo intervento durante il dibattito, che riportiamo più avanti.

Il dibattito

Come consueto per la Fit, lo spazio dedicato al dibattito è stato molto ricco e variegato. Il primo intervento in ordine di tempo è stato quello del Segretario generale del Veneto Gaetano Antonello, che ha esordito definendo scandaloso l'attacco in corso rivolto alle organizzazioni sindacali: «Non dobbiamo nasconderci, ma agire per diventare più forti e dimostrare con i fatti che sindacato è un punto di riferimento. Non abbiamo la palla di cristallo ma dobbiamo andare avanti convinti nelle nostre battaglie».



Intanto continua la nostra indagine conoscitiva (la prima del genere) finalizzata a capire l'impatto del fenomeno della violenza sulle donne nel settore dei trasporti, per individuare le azioni contrattuali possibili per prevenirlo e contrastarlo.

Sono arrivati nella sede della Fit nazionale il doppio dei questionari previsti, tutti anonimi e compilati da lavoratrici e lavoratori, e anche questo risultato è merito della collaborazione delle coordinatrici regionali e dei territori».

Di Felice ha poi sottolineato la necessità di tenere alta l'attenzione sul tema dei congedi parentali frazionati a ore e ha esortato

i contrattualisti a promuovere la regolamentazione della materia, per rendere effettivo l'esercizio della fruizione oraria di questo tipo di congedo.

Il terzo intervento in ordine di tempo è stato quello del Coordinatore nazionale per i servizi ambientali Angelo Curcio, il quale si è soffermato a illustrare le criticità che hanno generato i ritardi nel rinnovo del ccnl (si veda il relativo articolo nelle pagine successive di questo giornale).

Curcio ha anche spiegato l'accordo su esodi agevolati e nuove assunzioni siglato con Iren, tanto più importante se si considera che l'azienda è una cosiddetta multiutility, nata dalla fusione di municipalizzate territoriali. Secondo il Coordinatore questo tipo di aggregazioni societarie sono esempi positivi di razionalizzazione e crescita dimensionale d'impresa che la Fit-Cisl sostiene.

Anche il Segretario generale della Lombardia Giovanni Abimelech si è espresso in difesa del ruolo del sindacato: «I cittadini hanno bisogno di noi e del nostro lavoro. Dobbiamo continuare a lavorare con la nostra responsabilità, con la forza delle nostre idee che distinguono i nostri iscritti da quelli degli altri».

Il Segretario generale ha fatto anche un primo bilancio dell'andamento della raccolta firme per lo sciopero intelligente nella sua regione e si è dichiarato ottimista sul raggiungimento degli obiettivi.

Abimelech ha poi espresso apprezzamento per il recente convegno sul cabotaggio nell'autotrasporto merci.

Quanto al tema delle cooperative della logistica, invece, ha dichiarato: «Dobbiamo uscire dalla palude».

È poi intervenuto il Coordinatore nazionale Emiliano Fiorentino che ha esordito affermando: «Porto i ringraziamenti della famiglia del Comandante Cenci per l'affetto e la vicinanza dimostrati da tutti. Sono sicuro che come Fit troveremo il modo per non far dimenticare il nome di Alessandro anche a chi verrà dopo di noi, legandolo per sempre alla nostra organizzazione».

Dopo aver fatto il punto sulle principali vertenze, quelle di Alitalia, Meridiana e Grouncare e sul Fondo speciale del trasporto aereo (Fsta), Fiorentino – come si è accennato sopra – ha parlato del referendum del trasporto aereo sul ccnl. «È da parecchi mesi che i sindacati confederali stanno lavorando per dare finalmente un contratto al settore», ha spiegato. Il nuovo ccnl mira a disciplinare i trattamenti economici e normativi minimi comuni per tutti i lavoratori, ovunque impiegati. Esso inoltre definisce modalità e ambito di applicazione della contrattazione di secondo livello e regola il sistema di relazioni industriali a livello nazionale, territoriale e aziendale.

Il ccnl è costituito essenzialmente da due parti: una generale che contiene disposizioni volte a disciplinare i rapporti tra le parti collettive, sindacati e associazioni imprenditoriali, nonché l'applicazione di norme generali che riguardano tutte le categorie e i settori del trasporto aereo, e una parte specifica relativa alla singola sezione (Assaeroporti, Assaereo, Assocontrol, Assohandlers, Assocatering e Fairo) che contiene disposizioni volte a disciplinare ogni singolo rapporto di lavoro in merito al trattamento economico e normativo (minimi retributivi, trattamenti di anzianità, maggiorazioni, durata del periodo di prova, di preavviso o di comporto, disciplina del lavoro straordinario, festivo o notturno, trattamenti di malattia, maternità e infortunio, particolari tipologie di contratti come il contratto a termine e così via).

Le uniche due sezioni dove ancora non si è giunti a un'intesa sulla parte specifica sono Assohandlers e Fairo; da qui deriva la decisione dei sindacati di indire il referendum per tutte le sezioni sulla parte generale, che è stata sottoscritta da tutti il 2 agosto 2013, e sulla parte specifica per le quattro sezioni che hanno raggiunto l'intesa. Contestualmente le parti sociali hanno deciso di aprire formale vertenza nei confronti delle aziende associate alle due parti datoriali che non hanno firmato.

«Siamo fiduciosi che il referendum andrà a buon fine – ha affermato Fiorentino – nonostante il difficile periodo che stiamo vivendo come settore. Ormai i lavoratori stanno prendendo sempre più coscienza che c'è estrema necessità di fissare dei patti e mettere delle regole che siano uguali e, soprattutto, rispettate da tutti. Non è più possibile ricercare competitività solo a danno di chi lavora».

Tutte le informazioni e i dettagli sul referendum sono disponibili sul sito Fitsisl.org nelle pagine del Dipartimento del trasporto aereo.

Dopo Fiorentino ha preso la parola il Segretario generale del-





mato – La stessa cosa sta succedendo a Torino: abbiamo chiesto a settembre di essere convocati dall'Assessore in merito all'azienda del trasporto pubblico locale torinese Gtt e solo a novembre ci è arrivata la risposta.

Piero Fassino, il Sindaco, ha preso la decisione di vendere le partecipate, ma non ci riesce, per cui a ogni tentativo andato a vuoto si deprezzano sempre più. Gli va male pure con Sitaf, la società concessionaria

l'Emilia Romagna Vincenzo Curcio, che ha esordito parlando della raccolta firme per lo sciopero intelligente: «Continuiamo a raccogliere molte sottoscrizioni, anche perché gli autoferrotranvieri sono esasperati dal mancato rinnovo del ccnl».

Il Segretario generale ha poi espresso soddisfazione per il lavoro che la Fit sta facendo per l'autotrasporto merci e ha stigmatizzato i comportamenti «da avvoltoio» di tante cooperative del settore ai danni dei lavoratori.

Soddisfazione per l'andamento della raccolta firme è stata espressa anche dal Segretario generale dell'Umbria Gianluca Giorgi, il quale è poi tornato sul problema dell'attacco in corso al sindacato: «Dobbiamo difenderne il ruolo – ha dichiarato – Non possiamo farci mettere in difficoltà da chi mette in discussione la nostra storia interpretandola a piacimento.

Certo lo scenario politico è cambiato. Dobbiamo parlare con gli scritti e la gente per spiegare la nostra posizione sulle tante questioni che affliggono il Paese e in questo senso anche l'iniziativa dello sciopero intelligente è un'occasione».

Giorgi ha inoltre bollato come inaccettabile l'attacco in corso ai fondi pensione «che in Germania stanno sostenendo l'economia», attacco ingiustificabile a maggior ragione se si considera che le vere rendite di posizione non sono toccate, come quella delle concessioni autostradali, che vanno verso un inspiegabile rinnovo nell'ordine di alcuni lustri.

Anche il Segretario generale del Piemonte Claudio Furfaro ha deprecato l'attacco al ruolo del sindacato e ha espresso sostegno alla Segretaria generale della Cisl Furlan: «È vergognoso che ci abbiano escluso dal comitato sulla riforma dei porti – ha affer-

per l'A32 e il traforo del Frejus, il che è tutto dire. Ma un privato che investe in queste aziende lo fa per filantropia?», ha domandato ironicamente il Segretario generale.

Furfaro ha anche parlato dell'iniziativa dello sciopero intelligente e ha spiegato che il Piemonte è entrato nel vivo della raccolta firme e che i volontari stanno dialogando con i cittadini e i lavoratori.

Il penultimo intervento in ordine di tempo è stato quello del Segretario regionale della Liguria Ettore Torzetti: «Sono contento – ha spiegato – della continuità nella linea della Cisl che è stata confermata dall'elezione di Annamaria Furlan a Segretaria generale dopo Raffaele Bonanni. La nostra è la linea della responsabilità e i risultati non tardano ad arrivare».

Torzetti ha anche fatto un primo bilancio dell'andamento della campagna per lo sciopero intelligente nella sua regione e si è detto ottimista sul raggiungimento dei risultati programmati.

Alessandro Di Naccio, Segretario generale dell'Abruzzo, ha tenuto l'ultimo intervento del dibattito: «Mi piace molto e condivido lo sciopero intelligente», ha esordito, per poi dirsi soddisfatto di come procede l'iniziativa nella sua regione.

Anche Di Naccio ha espresso sostegno al lavoro di Furlan, in continuità con quanto fatto da Bonanni e ha ricordato: «La Cisl è un sindacato di proposta più che di protesta: continuiamo così».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

#scioperointelligente

Tutte le novità sulla raccolta firme, regione per regione

Procede in tutta Italia la campagna della Fit per cambiare la legge sugli scioperi. E a Roma arrivano le prime firme certificate

Anche la Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan ha firmato e lo ha fatto lo scorso 18 ottobre nella sua Genova.

Così continua in tutta Italia la raccolta firme per la proposta di legge di iniziativa popolare voluta dalla Fit-Cisl, proposta che 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". Si tratta, lo ricordiamo, di una proposta di legge che mira a riequilibrare la legge 146 del 1990 sugli scioperi – soprattutto nell'ambito del trasporto pubblico locale – e che la Federazione vuole portare in Parlamento. Per ottenere ciò, il testo deve essere sottoscritto da almeno 50mila cittadini che godano dei diritti elettorali.

La campagna per la raccolta firme è stata lanciata il 23 settembre, attraverso una conferenza stampa del Segretario generale Giovanni Luciano, e ormai la macchina è in piena funzione, tanto che stanno arrivando alla sede della Segreteria nazionale i primi pacchi di firme certificate e quindi pronte per essere consegnate a Camera e Senato. A questo proposito sul sito ufficiale dell'iniziativa www.scioperointelligente.it è stata inaugurata la pagina "Conteggio firme raccolte", che viene aggiornata regolarmente e che alla data del 27 novembre registra 13.31 firme certificate in possesso della Segreteria nazionale, firme che si possono anche vedere suddivise per Regione e Comune in un prospetto scaricabile dalla medesima pagina web - e che qui pubblichiamo aggiornato al 27 novembre.

Perché questa proposta di legge

La volontà della Fit di modificare la legge sugli scioperi nasce dal fatto che oggi questo tipo di protesta è inefficace perché, mentre penalizza gli utenti, i quali vedono ridotto il loro diritto alla mobilità, e i lavoratori, che rinunciano allo stipendio, allo stesso tempo e al contrario fa guadagnare le aziende, le quali ricevono comunque i fondi pubblici e incassano i proventi di biglietti e abbonamenti, ma risparmiano su stipendi e carburante.

Il caso simbolo è proprio quello del tpl. Ad oggi sono ben tredici

gli scioperi nazionali indetti per il rinnovo del contratto collettivo nazionale, scaduto da ben sette anni: un'enormità. Questi scioperi non hanno smosso di un millimetro le associazioni datoriali del settore, le quali continuano a ignorare il dovere ineludibile aggravando la crisi del tpl ed esacerbando gli animi dei lavoratori. Gli utenti invece, e principalmente i pendolari, troppo spesso hanno vissuto queste proteste come un torto fatto a loro dai lavoratori, senza riflettere sui motivi di tali scioperi.

La proposta della Fit è molto semplice: si fa in modo che lo sciopero nazionale indetto per il rinnovo del ccnl danneggi di meno gli utenti e di più le aziende, cosicché queste ultime saranno spinte a rivedere la loro politica più che miope. Nella proposta di legge (il cui testo integrale è pubblicato sul sito www.scioperointelligente.it) si chiede che le aziende debbano versare i contributi pubblici ricevuti per il giorno della protesta al fondo di solidarietà della categoria e che siano inoltre costrette a far viaggiare gratis gli utenti nelle fasce garantite. Come? Non facendo pagare i biglietti e applicando uno sconto agli abbonati al momento del rinnovo dell'abbonamento. Insomma la Fit va a toccare il portafoglio delle aziende più ottuse e quindi la sua iniziativa può essere definita come "concretamente scomoda".

Va anche aggiunto che con questa modifica alla 146 si faranno meno scioperi, proprio perché diventeranno strumenti più efficaci.

Certo la Federazione sa che portare in Parlamento la proposta di legge con 50mila firme non è sufficiente e si è già attivata per fare le necessarie pressioni sui Parlamentari perché venga discussa e approvata. Ma la ragione principale che spiega la scelta della proposta di legge è la volontà della Fit di avvicinarsi maggiormente a cittadini e lavoratori, per spiegare ai primi le condizioni in cui versano i secondi, in modo che capiscano le origini delle proteste. E per spiegare ai lavoratori il grande lavoro, oltre alla proposta, e l'attenzione che la Federazione sta dedicando loro per portare a casa il rinnovo del ccnl.

Come procede la raccolta firme

È la prima volta che la Fit fa un'iniziativa del genere, ovvero raccogliere 50mila firme per una proposta di legge. E come si è detto, per giunta, l'obiettivo primario è ambizioso.

Per raggiungerlo la Fit sta facendo un lavoro davvero enorme su tutto il territorio italiano, impiegando prima di tutto la sua risorsa più importante: le persone, tante, che accettando di andare come volontari nelle strade e nelle piazze più frequentate o davanti alle porte dei posti di lavoro e che cercano di avvicinare i passanti – e sappiamo tutti quanto ciò sia difficile e faticoso.

Tutti i territori sono in questo momento nel pieno dell'attività di raccolta e si sono organizzati ognuno secondo le sue peculiarità. C'è chi - come la Campania, la Liguria, il Piemonte, la Sardegna e la Sicilia - ha organizzato dei veri e propri eventi, chiamati "Sciopero intelligente day", ovvero delle date in cui si raccolgono le firme in contemporanea in più città, grandi e medie. E c'è chi - come il Friuli, la Lombardia, la Puglia e il Veneto - senza trascurare i capoluoghi, sta facendo un lavoro più capillare nei tanti centri minori.

Sicuramente si distingue per l'originalità la campagna "on the road" pensata dalla Fit sarda, che sta girando l'isola con un apposito camper.

Molto organizzate si sono dimostrate Basilicata e Veneto che hanno coinvolto ampiamente l'associazione di consumatori cislina Adiconsum nel promuovere la raccolta firme.

Buone notizie arrivano anche dalla Calabria, dove il Segretario generale della Fit regionale Annibale Fiorenza si è detto soddisfatto «dell'attenzione e dei larghi consensi registrati fino ad oggi» alla campagna. Sono infatti tante le firme raccolte in questa regione, merito del lavoro di quadri, attivisti e strutture Cisl che Fiorenza ringrazia sin da ora per quanto stanno facendo.

Facendo un primo bilancio, il Segretario generale calabrese sottolinea come si sta dimostrando «bello e interessante, per tutti noi, trovarsi insieme con cittadine e cittadini, elettori di ogni età che, nonostante le tante preoccupazioni per una crisi economica e occupazionale che resta stagnante, hanno saputo riservarci attenzione, mostrando interesse e facendoci sentire utili per il loro bisogno di partecipare e cercare di cambiare le cose che non vanno. Sono stati, per tutti noi, momenti di grande emozione e soddisfazione d'utilità, del sindacato, verso il prossimo».

Analoghi principi ha espresso il Segretario generale della Fit Toscana Stefano Boni in una lettera pubblicata dall'edizione fiorentina de La Repubblica, con la quale ha illustrato la proposta di legge ai lettori toscani e ha dichiarato che la Federazione è convinta che grazie ad essa «si ridurrebbe considerevolmente anche il numero degli scioperi, perché sarebbero "dolorosi" anche per le aziende e non, come ora, solo per i viaggiatori e lavoratori».

Boni ha ricordato come lo sciopero è oggi «un'arma che colpisce più noi dei nostri "avversari" e oltretutto ci rende antipatici all'opinione pubblica», per cui l'unica soluzione è «"modificare" la nostra arma. Nasce da qui l'idea di una proposta di legge per lo "sciopero intelligente", che riguardi i trasporti e tutti i servizi pubblici, nei quali la situazione è analoga».

Anche nel Lazio la raccolta firme procede molto bene: le firme già certificate e inviate alla Segreteria nazionale sono sull'ordine delle migliaia. Va anche registrato, però, il comunicato stampa fatto dal Segretario generale nazionale Giovanni Luciano, che ha osservato: «In questi giorni stanno girando per Roma mezzi pubblici dell'Atac con incollati manifesti della campagna pubblicitaria del Consigliere comunale Alfio Marchini che attacca l'azienda. La campagna della Fit-Cisl invece, che non è denigratoria, è stata respinta senza una spie-





conta firme per regioni

regione	Firme certificate
ABRUZZO	390
BASILICATA	592
CALABRIA	1294
CAMPANIA	176
LAZIO	3651
LIGURIA	449
PUGLIA	3201
SARDEGNA	560
SICILIA	2609
TOSCANA	334
UMBRIA	117
VENETO	258
	13631

gazione ufficiale». La Federazione infatti aveva chiesto di poter affiggere – pagando profumatamente - i propri manifesti nelle metropolitane dell'azienda.

Ha aggiunto Luciano: «Non capiamo questa diversità di trattamento nei nostri confronti rispetto a chi, come il Consigliere Marchini, manda in giro sugli autobus dell'Atac messaggi con su scritto "54 linee di autobus soppresse in 7 mesi, 6,3 milioni di chilometri di corse in meno, stanno dando i numeri". Noi l'azienda non la denigriamo, ma cerchiamo di migliorarla».

«Forse – ha concluso il Segretario generale nazionale – siamo troppo scomodi, perché con la nostra campagna per lo 'sciopero intelligente' chiediamo che durante gli scioperi si tocchi il portafogli delle aziende e non solo quello di utenti e lavoratori».

Come fare per firmare

Le norme italiane prevedono che siano raccolte 50mila firme per portare in Parlamento una proposta di legge di iniziativa popolare. Firma anche tu! Hai due modi per farlo: puoi recarti o nei banchetti organizzati dai nostri volontari oppure negli uffici del tuo Comune di residenza. In entrambi i casi devi portare con te un documento di identità valido. Troverai i moduli vidimati con il testo integrale della proposta di legge e dovrai scrivere in stam-

patello 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 nella sezione "Attività" trovi l'elenco aggiornato regione per regione e città per città 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 completo 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.

Come fare per aiutare a raccogliere le firme

Se vuoi darci il tuo aiuto, spargi la voce: coinvolgi i tuoi amici e conoscenti e spiega sui social network perché è importante aderire a questa iniziativa, condividendo i contenuti del sito 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, cliccando su "Voglio aiutare! Cosa posso fare?" si apre una pagina da cui si può scaricare l'elenco completo dei Segretari generali regionali, comprensivo di indirizzi, numeri di telefono ed email. Contatta quello della tua regione: ti dirà come dare il tuo contributo.

Come fare per tenersi aggiornati

Abbiamo già menzionato il sito - con la novità del conteggio delle firme - e i social network: seguendoli, ci si può tenere al passo con la campagna, che durerà fino al 15 febbraio 2015. In particolare sui social vengono postati foto, video e articoli di giornale dai territori e a questo proposito si segnalano le photogallery di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Puglia, Sicilia e Toscana. Su YouTube, inoltre, sono pubblicati nella playlist intitolata #scioperointelligente i video di Abruzzo, Lazio, Sicilia, Toscana e Valle d'Aosta.

Infine invitiamo tutti a iscriversi alla newsletter ufficiale della Federazione cliccando sul tasto dedicato sul sito Fitcisl.org. Si riceveranno così settimanalmente tutti gli highlights della campagna di raccolta firme, oltre a molte altre notizie fresche dal mondo dei trasporti e della Fit-Cisl.

GD

Autotrasporto merci

Il peso della concorrenza sleale

Si è tenuta a Roma una tavola rotonda sul cabotaggio organizzata dalla Fit. Tante le proposte avanzate dagli ospiti. Luciano: «Occorre fare sistema»

L'Italia è estremamente dipendente dal trasporto merci su gomma, ma il settore sta attraversando una crisi molto grave. Questo contesto è dovuto non solo alla congiuntura economica, ma anche alla concorrenza sleale delle aziende dei Paesi dell'Est Europa, che poggia sulle falle delle norme europee.

Di questo nodo importante si è parlato alla tavola rotonda "Cabotaggio: trovare la strada per sconfiggere il dumping sociale", che si è svolto il 12 novembre a Roma presso l'Auditorium di via Rieti. All'incontro hanno preso parte tra gli altri il Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano, il Segretario nazionale Pasquale Panicia, il Coordinatore nazionale per l'autotrasporto merci Maurizio Diamante (che ha curato la relazione di apertura, pubblicata integralmente nelle pagine successive di questo giornale), il Funzionario del Servizio di Polizia Stradale Santo Puccia, il Direttore della III Direzione generale attività ispettiva del Ministero del Lavoro Antonio Allegrini, il Segretario generale di Anita Giuseppina Della Pepa, il Segretario generale di Confratrasporto Pasquale Russo, il Segretario generale di Fedit Enzo Solaro e il Senatore Marco Filippi, membro della VIII Commissione Lavori pubblici. C'erano inoltre personalità internazionali come il Parlamentare francesce Gilles Savary e Roberto Parrillo, Presidente della Sezione autotrasporto dell'Etf - la Federazione sindacale europea dei lavoratori dei trasporti, a cui la Fit aderisce.

Il cabotaggio è il viaggio di un camion merci all'interno di uno



Stato effettuato da un vettore estero, purché europeo. Questi spostamenti sono stati introdotti dal regolamento europeo 1072/2009 allo scopo di limitare i viaggi a vuoto e hanno dei limiti: il tir, una volta compiuto un tragitto internazionale, può trattenersi al massimo una settimana nella nazione di arrivo e lì può effettuare non più di tre viaggi di cabotaggio. L'effetto delle decisioni prese a Bruxelles, però, è l'aggiornamento di tali norme con la conseguente concorrenza illegale di tante aziende dell'Est Europa nei paesi dell'Europa occidentale. Questi vettori est europei infatti fanno restare i loro camion molto più tempo del consentito e per fare molti più viaggi dei tre concessi, grazie alla scarsità dei



controlli, e basano la loro competitività sul minor costo dei loro lavoratori rispetto a quelli dei paesi come l'Italia.

Certamente il cabotaggio non è l'unica causa della crisi del settore: è già stata menzionata la congiuntura economica e si possono aggiungere ad esempio - come ha ricordato il Segretario generale di Confrtrasporto Russo - l'abuso di contratti di somministrazione del lavoro e l'esteroestizione, ovvero la fittizia localizzazione all'estero della residenza fiscale da parte di società italiane, che così pagano meno tasse e fanno concorrenza sleale persino nel Belpaese. Il cabotaggio però resta un elemento chiave, anche perché nelle intenzioni del legislatore europeo è solo un primo passo verso una liberalizzazione più ampia e quindi, molto probabilmente, ancora peggiore per l'autotrasporto merci, se non verranno armonizzate nel frattempo le regole sociali e fiscali dei paesi europei.

Davanti a questa situazione, per usare le parole del Segretario nazionale Paniccia, «la Fit non può stare ferma». È da tempo che la Federazione lavora per trovare soluzioni concrete: innanzi tutto collabora con l'Etf, che sta facendo un'attività di lobbying sul Parlamento europeo e sulla Commissione competente affinché venga rispettato il regolamento 1072 non solo per quanto riguarda il limite al viaggio di cabotaggio, ma anche nella parte che impone di applicare ai lavoratori esteri il contratto del paese in cui lavorano effettivamente, così come la tassazione (l'Iva), i riposi e via dicendo. L'Etf quindi non chiede nuove norme, come ha sottolineato con forza il Presidente della Sezione autotra-



sporto Parrillo, ma la piena applicazione di quelle esistenti.

Come ha ricordato il Segretario generale Luciano, questa battaglia è la stessa che il sindacato sta facendo anche in altri ambiti, come quello del trasporto aereo, dove ci sono vettori come Ryanair che assume lavoratori italiani per farli vivere e lavorare in Italia, ma fa loro contratti in Romania e paga le tasse in Irlanda. Sia nell'autotrasporto merci, sia nel trasporto aereo sia in altri settori alcuni paesi europei si sono già attivati singolarmente per far rispettare maggiormente le regole - e in questo senso il Parlamento francese Savary ha illustrato nel dettaglio quanto fatto Oltralpe - mentre in Italia resta ancora molto da fare.

Proprio per questo la Fit ha chiesto un incontro urgente al Ministero dei Trasporti per illustrare il fenomeno del cabotaggio e portare le sue proposte.

Sebbene sia complicato, è cruciale potenziare i controlli. Il Funzionario del Ministero dell'Interno Puccia ha illustrato nel dettaglio quanto viene fatto ogni giorno in particolare dalle forze di polizia e ha spiegato le nuove norme previste dal decreto cosid-



detto Sblocca Italia (e accolte positivamente anche dalla Fit), che sostanzialmente invertono l'onere della prova e consentono di fare verifiche sulle registrazioni tachigrafiche confrontandole con la documentazione che il trasportatore deve avere al seguito. Certo però tutto questo non basta, come ha evidenziato anche la Segretaria generale di Anita Giuseppina Della Pepa, ricordando che alle frontiere occorre fare molto di più, seppur tenendo conto dell'inevitabile scarsità di fondi a disposizione.

Anche su questo punto la Fit è d'accordo e ha proposto l'uso dei dati del telepass, che possono tracciare gli spostamenti di un camion e quindi rivelare se fa più dei tre viaggi consentiti dalla legge nello Stato ospitante.

Controllare direttamente le aziende resta, in ogni caso, la soluzione più facile ed efficace e certo oggi ciò viene già fatto, come ha testimoniato il Direttore della III Direzione generale attività ispettiva del Ministero del Lavoro Allegri, ad esempio attraverso



la consultazione delle banche dati dell'Inps. Ma altre due iniziative, secondo la Fit, possono essere introdotte per integrare e rafforzare quanto si fa oggi (che, come è evidente, ancora non basta): l'Italia può creare una white list di vettori autorizzati ad operare sul suo territorio, mentre a livello europeo si può potenziare la banca dati multilingue Imi (Internal Market Information) la quale, come si legge nel sito del Dipartimento Politiche europee della Presidenza del Consiglio, è nata per favorire "gli scambi transfrontalieri di informazione" allo scopo di rafforzare "l'appli-



cazione uniforme della normativa volta anche a contrastare quei fenomeni distortivi e quelle pratiche elusive degli oneri contributivi presenti in tanti settori, tra cui l'edilizia, l'autotrasporto ed il turismo". Questa piattaforma, però, a detta dello stesso Allegrini può essere migliorata perché è ancora troppo appesantita dalle burocrazie dei vari paesi che vi aderiscono.

Per quanto riguarda la white list, un'iniziativa molto simile esiste già nell'ambito del trasporto marittimo, come ha ricordato lo stesso Coordinatore Diamante. Si tratta del cosiddetto registro internazionale, introdotto con la legge 30 del 1998, legge che prevede che il sindacato rilascia un nullaosta per l'iscrizione della nave in questo registro e annualmente verifica i livelli occupazionali con l'armatore. L'iscrizione al registro è riservata agli armatori italiani e comunitari.

Relativamente alla proposta della Fit di introdurre il cosiddetto

registro internazionale anche nell'autotrasporto merci, le parti datoriali si sono dette tutte molto favorevoli. A questo proposito il Segretario generale di Fedit Solaro si è detto consapevole del fatto che non sarebbe un provvedimento risolutivo dei tanti mali che affliggono il settore, ma pensa che potrebbe essere comunque un provvedimento utile.

Qualunque siano le iniziative che si vogliono prendere per risolvere l'autotrasporto merci, occorre prima di tutto che politica e parti datoriali e sociali facciano sistema. Il Senatore Filippi si è detto ben consapevole dei problemi legati al cabotaggio e ha dato la sua disponibilità a costruire soluzioni, così come l'hanno data le associazioni datoriali presenti alla tavola rotonda. Che un simile approccio sia efficace è già stato dimostrato, ad esempio, dall'accordo sulle ribalte (ovvero i magazzini) firmato lo scorso 13 febbraio da Fedit e organizzazioni sindacali, con cui si scambia la stabilizzazione del lavoro con la flessibilità nell'ambito del facchinaggio, un settore particolarmente piagato da fenomeni di concorrenza sleale a scapito dei lavoratori.

«In Italia ci si è accorti dei problemi dell'autotrasporto merci quando il tessuto produttivo è esploso per colpa del cabotaggio, ma anche degli altri problemi ricordati in questa tavola rotonda, problemi che sono come il doping nella competizione tra aziende – ha dichiarato il Segretario generale Luciano concludendo l'incontro – Sicuramente situazioni come queste vanno risolte a partire da Bruxelles, perché tutto quello che sta avvenendo è dovuto allo sfruttamento dei lavoratori dell'Est Europa».

«Non voglio dimenticare – ha aggiunto Luciano – che anche i consumatori hanno un ruolo in questo contesto. Torna calzante l'esempio di Ryanair: i viaggiatori la scelgono credendo di risparmiare sul costo del biglietto, quando al contrario con le tasse sono costretti a finanziare i costi fiscali e sociali della sua concorrenza sleale. Dobbiamo sensibilizzare i cittadini, altrimenti non riusciremo a risolvere il problema».

Concludendo il Segretario generale ha affermato: «Se qualcuno avesse dato retta al sindacato, che da anni chiede di cancellare queste forme di utilizzo delle persone, avremmo già risolto la situazione. Per uscirne dobbiamo lavorare insieme. Innanzi tutto noi come Fit dobbiamo fare di più assieme all'Etf, ma occorre anche coinvolgere di più gli Europarlamentari italiani. Poi bisogna implementare un sistema di controllo europeo con sanzioni certe e pesanti.

È sicuro che la Fit continuerà a insistere con le sue richieste e le sue iniziative sia in Italia sia a Bruxelles e che continuerà a lavorare insieme con tutte le parti coinvolte».

GD

Autotrasporto merci

La ripresa parte dal rispetto delle regole

Pubblichiamo la relazione integrale pronunciata dal Coordinatore nazionale Maurizio Diamante in apertura del convegno della Fit sul cabotaggio

In queste ultime settimane si parla molto di riforma del settore dell'autotrasporto nell'ambito di una vera politica industriale, affinché le nostre aziende non perdano più competitività nei confronti dell'Europa. Devono essere affrontati con determinazione i nodi strutturali e per farlo bisogna dare risposte certe agli operatori del settore.

In Italia e in Europa la crisi già strutturale è aggravata da un uso distorto e fraudolento di due normative europee, quella sul cabotaggio e quella sui distacchi transnazionali. Per questo motivo il titolo della giornata odierna è molto esplicativo: "Cabotaggio: trovare la strada per sconfiggere il dumping sociale". Questa importante riflessione ci impone delle considerazioni: capire quando è stata persa la strada e, soprattutto, quanto impiegheremo per trovare quella giusta, sapendo che da quest'ultima potrebbe dipendere un futuro diverso per l'autotrasporto.

Già, perché la crisi sta nella concorrenza sleale, soprattutto da parte dei trasportatori dell'Est europeo, dove risiedono molti dei mali che affliggono le imprese di autotrasporto degli altri paesi europei, con cospicui danni per le economie nazionali.

Ma cosa è il cabotaggio?

Il cabotaggio nasce con il "nobile" intento di ridurre i viaggi a vuoto, è normato dal Regolamento europeo 1072/2009 entrato in vigore nel 2010. Riguarda l'attività di trasporto nazionale di merci su strada svolta da un trasportatore estero.

A decorrere dal 1 dicembre 2012, il cabotaggio in territorio italiano può essere eseguito da tutte le imprese stanziate negli Stati membri della Ue (comprese quelle stabilite in Bulgaria e Romania) e dello See (Liechtenstein, Islanda e Norvegia). È rigorosamente vietato il cabotaggio per tutti gli altri Paesi extracomunitari.



Una volta effettuato lo scarico in Italia del trasporto internazionale, il trasportatore può compiere fino a 3 trasporti di cabotaggio in territorio nazionale. Dopo sette giorni deve uscire dal nostro Paese.

I viaggi in cabotaggio sono considerati regolari, e dunque conformi al regolamento europeo 1072/2009, solo se il trasportatore è in grado di produrre le prove documentali che attestino chiaramente sia il trasporto in entrata sia ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente.

La documentazione di prova, per ognuna delle operazioni effettuate, deve quindi essere tenuta a bordo del mezzo ed essere esibita su eventuale richiesta degli organi di controllo.

Il perdurare della crisi, insieme all'apertura ad Est delle frontiere del cabotaggio, o meglio la fine del periodo transitorio con Bul-

garia e Romania, unito alle condizioni fiscali e salariali troppo differenti rispetto alle nostre e in generale a quelle degli altri Paesi europei, ha fatto sì che le aziende dell'Est siano in condizioni competitive migliori rispetto alle nostre.

L'Europa liberalizza ancora

A questo dobbiamo aggiungere la volontà della Commissione eu-

C'è la consapevolezza che la realizzazione di questo percorso necessita di un periodo medio lungo, per cui nel frattempo bisogna evitare che i vettori di casa nostra (e non solo) si attrezzino in modo, per così dire, non propriamente legale per abbattere i costi e quindi rendersi competitivi, a modo loro, sul mercato.

Oggi molte aziende tendono ad aggirare il problema con finte delocalizzazioni o aprendo direttamente agenzie di somministrazione in Paesi dell'Est per poter abusare sia del cabotaggio illegale sia del distacco/somministrazione transnazionale, utilizzando gli stessi autisti italiani già loro dipendenti e risparmiando in questo modo sul costo del lavoro fino a un massimo del 50% rispetto a quello sostenuto attualmente.

Va ricordato che il Regolamento europeo 1072/2009 prevede che l'esecuzione dei trasporti di cabotaggio sia soggetta oltre che al pieno rispetto della normativa generale comunitaria, anche alle specifiche disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore dello Stato membro ospitante. Ciò pertiene alle condizioni che disciplinano il contratto di trasporto, ai pesi e alle dimensioni dei veicoli stradali, alle disposizioni relative al trasporto di talune categorie di merci, (pericolose, derrate deperibili, animali vivi,) al tempo di guida e ai periodi di riposo dei conducenti nonché all'imposta sul valore aggiunto (l'Iva) sui servizi di trasporto.

Nei settori succitati, pertanto, allo scopo di evitare qualsiasi discriminazione manifesta o dissimulata basata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento, lo Stato membro ospitante deve applicare ai vettori non residenti le disposizioni nazionali vigenti in materia, alle medesime condizioni previste per i propri vettori.

ropea di liberalizzare completamente il mercato comunitario dell'autotrasporto. A tal proposito va ricordato come le parti sociali già nel giugno 2012 abbiano stoppato l'allora Commissario Siim Kallas sulla liberalizzazione totale del cabotaggio.

Va al pari sottolineato come l'ipotesi non sia stata accantonata. Lo stesso Kallas ha espresso il suo auspicio per una nuova commissione che prosegua lungo la strada tracciata sinora, verso l'eliminazione delle restrizioni dei limiti al cabotaggio. Questo perché, a suo parere, aprire i mercati nazionali dell'autotrasporto alla concorrenza consentirebbe di ridurre i viaggi a vuoto e quindi di migliorare l'efficienza del settore.

Mi preme ricordare come, in sede di Dialogo sociale europeo, l'Etf (la Federazione sindacale europea dei lavoratori dei trasporti) congiuntamente con l'Iru (l'associazione datoriale europea dell'autotrasporto) abbia siglato un documento volto a richiedere alla Commissione europea di bloccare qualsiasi forma di liberalizzazione senza che prima siano state armonizzate le regole sociali e fiscali dei vari Paesi europei, per evitare questa concorrenza sleale e questo dumping sociale che stanno distruggendo il comparto italiano ed europeo.

In attesa dell'armonizzazione delle regole sociali, fiscali e di lavoro nei paesi europei per effettuare la corretta liberalizzazione totale, gli Stati si stanno attrezzando in qualche modo. Molteplici sono stati gli interventi in alcuni paesi europei volti al contrasto del dumping sociale nell'autotrasporto, proprio sulla base del suddetto Regolamento, in un'ottica di rafforzamento della legisla-

Alcuni paesi hanno preso provvedimenti

In attesa dell'armonizzazione delle regole sociali, fiscali e di lavoro nei paesi europei per effettuare la corretta liberalizzazione totale, gli Stati si stanno attrezzando in qualche modo. Molteplici sono stati gli interventi in alcuni paesi europei volti al contrasto del dumping sociale nell'autotrasporto, proprio sulla base del suddetto Regolamento, in un'ottica di rafforzamento della legisla-



zione interna.

Va in questa direzione la legislazione francese che per prima si è fatta promotrice di una legge che vieta ai conducenti, di qualunque nazionalità, il riposo settimanale lungo (le famose 45 ore) all'interno del proprio camion, pena un anno di reclusione e trenta mila euro di sanzione.

Belgio, Olanda e Svezia, sulle orme della Francia, stanno predisponendo norme più restrittive su cabotaggio abusivo, riposo in cabina e manomissione dei tachigrafi.

In Belgio hanno aumentato la multa per quei trasportatori che durante i controlli risultino sprovvisti della documentazione necessaria a dimostrare la regolarità del viaggio in regime di cabotaggio. Per coloro che non pagano immediatamente la sanzione è previsto il fermo del veicolo. Come in Francia è vietato il riposo lungo sul camion. La sanzione prevista è di 1800 euro.

Nei Paesi Bassi è stato adottato un provvedimento volto a prevenire la manomissione dei tachigrafi che, oltre ad alterare la libera concorrenza, rappresenta un pericolo per la sicurezza stradale. Si è assistito in questo caso a un forte inasprimento delle sanzioni pecuniarie per chi cerchi di truccare gli apparecchi.

In Svezia dal prossimo gennaio 2015 entrerà invece in vigore una legge contenente una serie di iniziative volte al contrasto degli illeciti commessi alle norme sul cabotaggio grazie all'intensificazione dei controlli e all'aumento delle sanzioni pecuniarie.

E in Italia?

Il cosiddetto Sblocca Italia, dopo diversi stop and go, ha finalmente inserito all'art. 32 bis diverse disposizioni relative all'autotrasporto tra le quali anche il cabotaggio.

La mancanza da parte di un vettore straniero della documentazione atta a comprovare la correttezza del trasporto effettuata sul territorio nazionale e la mancata corrispondenza tra le registrazioni del tachigrafo digitale o altri elementi relativi alla circolazione e i documenti del trasporto così come definiti dal Regolamento europeo saranno elemento di prova di trasporto abusivo.

Per cui, in caso di eventuale controllo, se l'autista del mezzo con targa estera non presentasse la documentazione regolare o esauriente del trasporto internazionale che sta effettuando in Italia o dell'eventuale trasporto in cabotaggio, sarebbero automaticamente erogate le sanzioni previste per il cabotaggio abusivo, sanzioni pari ad un pagamento dai 5.000 ai 15.000 euro e il fermo del camion per tre mesi.

Naturalmente va bene, si coglie con soddisfazione la norma, ma non è sufficiente.

Le proposte della Fit

Il fermo del mezzo è una sanzione importante; si ritiene però che il sequestro delle merci potrebbe diventare un incentivo per i committenti verso l'uso di vettori rispettosi delle regole.

Diventa, quindi, fondamentale l'aumento dei controlli. L'utilizzo del telepass, ormai in dotazione alla maggioranza dei vettori esteri, potrebbe diventare uno strumento aggiuntivo per le verifiche sulla reale permanenza nel nostro Paese. Così come l'utilizzo di videosorveglianza ai valichi, aree di servizio a pagamento per i mezzi pesanti nel week end. Una collaborazione tra polizia stradale e società Autostrade in tal senso potrebbe rivelarsi proficua.

L'introduzione della dichiarazione preventiva da parte delle aziende straniere che effettuano cabotaggio in Italia faciliterebbe parte dei controlli.

Un maggior coordinamento tra Ministero dell'Interno e del Lavoro si rende necessario per sincronizzare i dati. L'intreccio tra "strada e ufficio" è sempre più importante per smascherare chi non rispetta le regole.

Andrebbe instaurato un Dialogo sociale che veda il coinvolgimento di tutte le parti sociali del settore. Le organizzazioni sindacali non possono servire soltanto per calmierare il costo del lavoro o firmare accordi per l'utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Istituzione del Registro Internazionale dell'Autotrasporto sul modello dell'armamento o perlomeno creare una white list di aziende europee che effettuano cabotaggio.

Elargizione dei contributi annuali soltanto alle aziende che dimostrino determinati requisiti. Uno su tutti, l'effettuazione di investimenti sul territorio. Basta con la distribuzione a pioggia.

Speriamo che la recente proposta del Ministro dei Trasporti vada in questa direzione.

Per chiudere, vorrei ricordare che non più tardi di un mese fa le organizzazioni hanno richiesto un incontro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per discutere di tali problematiche e delle nostre proposte.

Questo per ribadire che noi siamo pronti ad affrontare questa sfida, sperando che anche le istituzioni e le associazioni di categoria, presenti oggi a questa tavola rotonda vogliano essere protagonisti insieme a noi.

*Mobilità ferroviaria***Come cambia lo scenario nel gruppo Fsi**

Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Fit per la Mobilità ferroviaria, fa il punto su tutte le questioni aperte relative alle Ferrovie e sul lavoro della Federazione in questo ambito

Le vicende del gruppo Fsi sono state legate nell'ultimo mese alla rinuncia della maggior parte di deleghe e incarichi da parte del Presidente Marcello Messori, tra cui quelle in materia di relazioni esterne e istituzionali, di definizione delle strategie, nonché quella più significativa per l'assunzione di ogni iniziativa funzionale alla valorizzazione del gruppo anche nell'ottica della privatizzazione. Dette deleghe sono state attribuite all'Amministratore delegato Michele Elia.

Messori non si è comunque dimesso dal ruolo di Presidente e ha mantenuto la delega al controllo interno. Non sappiamo se dietro questo gesto si nasconda un intento polemico, ma di sicuro è servito a fare chiarezza dopo qualche mese di convivenza all'interno dell'azienda in cui, come organizzazioni sindacali, non abbiamo mai avuto il piacere di incontrarlo. Il fatto evidente è che dalle dichiarazioni fatte a mezzo stampa da parte del Presidente e da quello che l'Ad ci ha confermato nell'incontro che ha tenuto con noi nel mese di ottobre, ne consegue che su alcune questioni strategiche le visioni non sono proprio coincidenti. In attesa di capire quali saranno i prossimi sviluppi proviamo ad analizzare gli scenari possibili anche in relazione a quello che è il modello di azienda che la Fit vuole e per il quale i lavoratori hanno dato tanto per portare i conti in positivo.

Siamo per un gruppo integrato in cui debbano essere separati i bilanci delle principali società come Rfi e Trenitalia e perché non vi siano privatizzazioni "a pezzi". Per cui se il Governo volesse fare cassa, dopo Poste e Enav, anche con Fsi, lo dovrà fare cedendo quote dell'intero gruppo e non con la creazione di newco realizzate appositamente magari nell'AV. Quindi è importante che l'assetto del gruppo Fsi resti integro e non vi siano scorpori o cessioni dei pezzi pregiati, lasciando, come sempre, allo Stato e alla collettività il peso della eventuale "bad company". È evidente che in campo ci sono anche altre visioni che vorrebbero lo scorporo di Rfi e la privatizzazione di alcune attività come quella pregiata

dell'alta velocità e di quella parte a mercato del trasporto merci. Tale scenario sarebbe devastante, in quanto quel che resterebbe del servizio universale avrebbe sempre meno risorse e, soprattutto, solo poche Regioni potrebbero permettersi un adeguato livello di servizio senza Trenitalia.

Ma approfondiamo i conti di Trenitalia in quanto nel 2013 vi è stato un utile netto di 181 milioni di euro, con un trend in crescita rispetto agli ultimi anni che hanno visto sempre risultati positivi di bilancio. Vi è però un dato che non va dimenticato, cioè che Trenitalia ha un debito di 6 miliardi di euro, frutto delle precedenti gestioni e che ha toccato il suo apice nel 2006 prima dell'inizio dell'era Moretti. Nel bilancio 2013 di Trenitalia, il capitale sociale è pari a 1,6 miliardi di euro; ciò vale a dire che il debito è cinque volte il capitale sociale. Quindi ogni progetto di privatizzazione parziale non può prescindere da una chiara analisi dei conti. Ricordiamo invece che, secondo le stime fatte a suo tempo, mettere sul mercato il 49% dell'intero gruppo con un'operazione definita dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, al nostro convegno di fine maggio, "privatizzazione intelligente" sull'esempio di Poste Italiane, varrebbe circa 6 miliardi di euro.

Su questi temi la nostra attenzione è massima e saremo come sempre pronti a fare la nostra parte se dovessimo avere notizie che si voglia lavorare allo scorporo.

Delibera su pedaggio nell'AV

Altra notizia importante è stata quella relativa alla delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti che ha stabilito che sia Trenitalia che Ntv a partire da novembre di quest'anno pagheranno, per utilizzare la rete ad alta velocità, il 37% in meno, cioè 8,2 euro a chilometro per treno contro i 12,8 euro attuali. La tariffa sarà valida fino alla fine del prossimo anno e sarà poi aggiornata da Rfi a partire dal 2016 sulla base dei nuovi criteri indicati dall'Authority.

La questione dei costi del trasporto ferroviario si era già inasprita a seguito dell'emanazione del decreto legge 91, cosiddetto della Competitività, poi convertito in legge ad agosto, che all'articolo 29 in sostanza aumentava i costi dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria portandola dai 3 ai 4 euro a km per i servizi a mercato quali quello dell'alta velocità. Ne era seguita una polemica dai toni molto elevati da parte delle imprese ferroviarie, che hanno evidenziato un aumento insostenibile dei costi di produzione del servizio e, in particolare, da parte di Ntv che, anche a seguito di revisione del proprio piano industriale, ha annunciato un esubero di 248 lavoratori pari al 25% della propria forza lavoro. Su questo aspetto vi sono degli specifici approfondimenti nelle pagine successive di questo giornale. In questa sede vogliamo commentare che l'operazione avrà conseguenze sui conti e sull'attività di Rfi che è il gestore della rete ferroviaria.

Non è chiaro, altresì, il criterio utilizzato dall'Autorità per stabilire la quota del pedaggio, visto che in altri paesi è un po' più elevata (in Francia siamo sui 13 euro al km mentre in Spagna e Germania siamo attorno ai 10 euro). Non è chiaro neanche come verrà utilizzato dalle imprese ferroviarie (circa 100 milioni di euro tra Ntv e Trenitalia) questo sconto loro concesso dall'Authority. Al momento non sembra che Ntv voglia rivedere la propria posizione sugli esuberanti di personale, né pare che siano previste riduzioni del costo dei biglietti. Ricordiamo che esiste il decreto n. 98 del 6 luglio 2011, non ancora applicato perché manca il decreto attuativo, che recita: "al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali nel settore dei trasporti ferroviari, in armonia con la necessità di assicurare la copertura degli oneri per i servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico, dal 13 dicembre 2011 è introdotto un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza su linee appositamente costruite o adattate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari". In pratica è un decreto che "impone" un sovrapprezzo sul canone per le imprese ferroviarie che fanno alta velocità a favore del servizio universale. È proprio vero che in questo paese "a chiacchiere" sono tutti concordi nel potenziare il trasporto dei pendolari, ma si è subito pronti poi a smentire il tutto con operazioni del tutto in controtendenza.

Contratto per il servizio universale passeggeri e treni Thello

Il contratto per il servizio universale passeggeri, per cui Trenitalia effettua i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, scade il 31 dicembre 2014.

Il servizio universale per i collegamenti ferroviari nazionali ha avuto un costo di 220 mln per il 2013 e tale importo è stato mantenuto anche per il corrente anno. Analoga cifra è stanziata per il 2015 in quanto dovrebbe esserci una proroga per l'assegnazione

dei servizi anche se, al momento, manca ancora l'ufficialità. All'interno del contratto di servizio sono previsti 82 treni intercity giorno, 22 treni intercity notte e 10 bus e l'offerta per il 2014 è stata pari a quella del 2013 vale a dire di 23 milioni di treni/km.

Trenitalia ci ha informato che, a partire dal cambio orario del 14 dicembre, sarà soppressa una coppia di intercity Milano-Ventimiglia (743/744 e 747/748) in quanto esisterebbe un'intesa col Ministero dei Trasporti (Mit) in tal senso.

Il Mit, in base a quanto ci è stato riferito da Trenitalia, avrebbe chiesto la rivisitazione del perimetro del contratto di servizio, ipotizzando un aumento dei collegamenti relativi al servizio universale. La trattativa per individuare i treni da sopprimere e quelli da effettuare sarebbe ancora in corso. Per il momento la tratta Milano-Ventimiglia (sulla quale insistono 6 coppie di intercity) è stata individuata come una delle tre aree interessate da probabili soppressioni. La coppia di treni soppressi sarà sostituita con una coppia di treni gestiti dalla società Thello interessanti la tratta Milano-Marsiglia. Il passaggio degli intercity dai servizi di base a Thello costituirebbe, secondo Trenitalia, solo un semplice "cambio di etichetta", ma con il sostanziale mantenimento in vita del servizio.

La condizione che avrebbe richiesto il Mit, unitamente all'Assessore ai Trasporti della Liguria, sarebbe quella di continuare ad avere sul servizio gestito da Thello le attuali agevolazioni tariffarie per i pendolari e le fermate attualmente in orario.

Nel corso dell'incontro, in assenza di chiarezza sui futuri assetti della società Thello, sul tipo di contratto che sarebbe applicato ai lavoratori, abbiamo diffidato Trenitalia dal procedere a distacchi di proprio personale presso Thello e abbiamo chiesto che la gestione della coppia di treni avvenisse all'interno dei turni del PdM, del PdB e degli impianti di manutenzione che già sono interessati a questo tipo di servizio. In attesa di avere un quadro di riferimento più chiaro abbiamo chiesto che i turni rimanessero indistinti (Thello/intercity) senza che vi fossero giornate "dedicate" e, soprattutto, che la formazione fosse fatta a tutto il personale degli impianti interessati (Freccia Bianca di Milano e Genova).

Abbiamo chiesto, altresì, di conoscere al più presto quali saranno i servizi aggiuntivi in termini di servizio universale che verranno concordati con il Mit in sostituzione dei treni soppressi.

Mobilità ferroviaria

Trenitalia: riunione della Commissione tecnica nazionale del PdM e PdB

Il 12 novembre si è riunita a Roma la Commissione tecnica nazionale del Personale di Macchina e del Personale di Bordo di Trenitalia. La riunione si è aperta con la relazione della Segreteria nazionale che ha fatto il punto sullo stato di attuazione degli accordi sottoscritti con l'azienda il 16 giugno e 31 luglio scorsi e sulle varie problematiche si è sviluppato un intenso dibattito che ha coinvolto i partecipanti in rappresentanza di tutte le regioni.

I numerosi interventi hanno focalizzato l'attenzione soprattutto su molte questioni ancora presenti sul territorio quali l'impropria modulazione dei tempi accessori a seconda delle necessità orarie dei servizi; le differenze tra i dati teorici del fabbisogno del personale e quelli reali; le continue rimodulazioni delle giornate base "Pairing" che rendono difficoltose, se non impossibili, le operazioni di verifica dei turni; le grosse difficoltà riscontrate dai lavoratori nella richiesta e nella fruizione delle ferie soprattutto nelle giornate di sabato e domenica.

In molti interventi è stata sottolineata la necessità di migliorare la qualità delle strutture legate alla logistica sia rispetto alla fruizione dei pasti che alla disponibilità di locali di sosta attrezzati, come pure è emersa la necessità che sui treni il personale possa avere spazi a disposizione per la custodia della strumentazione in consegna.

È stata, altresì, evidenziata la necessità di riscrivere i tempi accessori sia del PdM che del PdB in funzione delle incombenze legate alle nuove tecnologie e ai nuovi regolamenti. Va potenziata la formazione del personale, che non sempre viene fatta in anticipo rispetto alle innovazioni regolamentari e tecnologiche: non può essere sufficiente la semplice conferma delle circolari/comunicazioni ricevute dal personale tramite tablet per ritenere il lavoratore già formato.

Il dibattito ha evidenziato, inoltre, la necessità di avere dei dati più trasparenti, riferiti a ogni singolo agente, soprattutto per

quanto riguarda le ore di riposo settimanale programmate annue, il numero dei riposi qualificati programmati e fruiti, il numero di servizi programmati superiori alle 8h 45' per il PdB nel periodo di riferimento previsto dagli accordi e la settimana con le ore massime di lavoro programmate.

Un ulteriore problema molto sentito negli interventi fatti dai rappresentanti di tutti i territori è stato quello delle aggressioni al personale, su cui è stato dato ampio mandato alla Segreteria nazionale di incidere sull'azienda in modo che essa agisca in maniera tale da rafforzare il collegamento tra le strutture di Divisione e quelle di protezione aziendale, coinvolgendo queste stesse strutture anche a livello territoriale per far fronte a quella che è ormai diventata un'emergenza quotidiana.

La Commissione tecnica ha valutato positivamente la piattaforma presentata al Governo dalla Confederazione sui temi del fisco e della previdenza, affinché si possa mettere mano alla riforma della legge Fornero soprattutto in riferimento all'accesso alla quiescenza da parte del personale mobile, in quanto i limiti attuali non sono assolutamente accettabili per il personale appartenente a queste categorie.

La Commissione tecnica, infine, ha valutato positivamente la recente proposta della nostra Segreteria nazionale di procedere nel più breve tempo possibile al rinnovo delle Rsu in tutti gli impianti per rinnovare i rappresentanti dei lavoratori per rafforzare il loro livello di tutela rispetto alle numerose problematiche evidenziate.

Enrico Boni
Paolo Viola

Gruppo tecnico nazionale PdM - PdB

Mobilità ferroviaria

Rfi in un contesto complesso

Quando parliamo di Rete ferroviaria italiana, soprattutto negli ultimi tempi, siamo portati a pensare al progetto della riorganizzazione, che riguarda sia il settore della Manutenzione Infrastrutture che quello della Circolazione.

Su queste tematiche abbiamo avuto modo di esprimerci più volte, ribadendo in maniera chiara quali erano le nostre contrarietà e quali le proposte in merito. Fondamentalmente il progetto di riorganizzazione non poteva configurarsi solamente come un mero recupero di posizioni di livello Q, desertificando e destrutturando il territorio. Inoltre il progetto non poteva prescindere da un cospicuo numero di assunzioni, anche per intercettare e rendere operativo il progetto di internalizzazione di attività manutentiva pregiata. Questo per quanto riguarda la parte Manutenzione, mentre per quanto riguarda Circolazione, si tratta di garantire la continuità nel presidio della regolazione della circolazione attraverso un ideale passaggio di testimone tra generazioni.

Bisogna anche considerare che il contesto operativo di riferimento è cambiato e di conseguenza si è modificato il modo di operare, il quale si riflette sugli aspetti psico-fisici del personale. A tal proposito, per quanto riguarda il personale delle Sale operative di Rfi, rinominate Ccc, sono finalmente partiti i corsi per la gestione dello stress, dei quali abbiamo riscontri molto positivi. Su questo progetto, attualizzato tramite lo strumento di Fondimpresa, come Fit ci siamo spesi molto.

Inoltre è opportuno ricordare che entro giugno 2015 gli Stati membri devono recepire la direttiva 2012/34/Ue, che sostanzialmente configura il modello organizzativo che ogni Gestore Infrastruttura deve adottare: suddivide le attività in quelle proprie del GI, quelle che obbligatoriamente ogni GI deve eseguire a richiesta delle Imprese Ferroviarie, come esempio la Manovra, e quelle cosiddette a mercato. Questo modello come ipotizzabile ha potenziali ricadute sul personale; molto dipenderà da una pluralità di fattori, come eventuali interventi da parte delle istituzioni europee. Tale direttiva fa parte del IV Pacchetto ferroviario (si veda più avanti l'articolo relativo), e occorre vedere come sarà recepita nell'ordinamento italiano e l'impronta che le vorrà dare Rfi. Si tratta di accompagnare con molta attenzione questo processo.

Su questo tema torneremo successivamente per un ulteriore approfondimento.

Da ricordare gli effetti del provvedimento legislativo sulla tariffa dell'elettricità per la trazione ferroviaria, che comporta per il 2015 un ulteriore aggravio economico. Infine, come altre volte riportato, si è aggiunta la decisione dell'Authority dei Trasporti che interviene sul costo del pedaggio nelle linee AV/AC, introducendo una riduzione stimata del 37%. Gli effetti di questi provvedimenti, in primis da un punto di vista economico, sono pesanti. Resta da comprendere quali decisioni saranno prese per sopprimere a ciò e gli effetti sul piano industriale, modificandosi il quale, vi sarà l'esigenza supportata dal dettato contrattuale di un nuovo incontro con l'Amministratore delegato di Rfi.

In ultimo, ma non per importanza, vi è la tematica della sicurezza. Dopo l'incontro con l'Ad della società, le prime azioni compiute da Rfi riguardano il campo della formazione: sono stati predisposti uno specifico kit formativo e la formazione degli istruttori qualificati i quali poi, adottando il sistema cosiddetto a cascata, formeranno tutto il personale di esercizio. La formazione si focalizzerà sui rischi da elettrocuzione e da investimenti, le principali cause infortunistiche in Rfi, come purtroppo le recenti cronache hanno confermato.

Rimangono da definire: le misure concrete, oltre gli ausili tecnologici, e quali sono le modifiche procedurali, oltre alla impellente necessità di assumere personale. Occorre uscire dall'ipocrisia di mantenere in vita procedure che si sono rivelate non più idonee, da un punto di vista di prevenzione dei rischi per operare sui binari, tirando in ballo anche l'impatto economico o la regolarità della circolazione che eventuali modifiche possono comportare. Ci riferiamo al fatto di superare definitivamente il sistema di protezione su avvistamento e di mettere in atto procedure che determinano automaticamente l'interruzione del binario nel momento della presentazione della richiesta di intervento.

Come Fit procediamo nella direzione di salvaguardare il ruolo di Rfi, rigettando qualsiasi ipotesi di scorporo della società, aumentando nel contempo il grado di sicurezza del personale che opera sui binari e non solo.

Mobilità ferroviaria

Ansfi: si delinea un nuovo scenario

Risulta difficile trovare aspetti che non mutano nel tempo; sempre di più infatti anche l'Italia stessa si trova a dover affrontare cambiamenti importanti e si sa, i cambiamenti provocano turbamenti, inquietudini, sapendo ciò che si lascia mentre non si ha un'esatta percezione del futuro.

Di fatto, l'emanazione del Decreto 04/21012/Ansfi ha modificato e sta comunque determinando ulteriori cambiamenti, andando a delineare un nuovo scenario.

Infatti, come peraltro confermato durante l'incontro del 5 novembre con l'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, vi è un particolare attivismo da parte degli operatori ferroviari, che di fatto lascia prefigurare un adeguamento meramente burocratico e "particolare" alle norme, per raggiungere determinati obiettivi. Il quadro assume a volte anche connotazioni curiose, come quella di ipotizzare una modifica nel ruolo e di fatto nel sistema abilitativo del capotreno. Su ciò è bene ribadire con chiarezza che il sistema abilitativo è quello definito dall'allegato C, del decreto 04/2012/Ansfi e tale rimane.

L'altro aspetto è quello che riguarda il rispetto delle procedure per quanto riguarda il Sistema di gestione della sicurezza anche in caso di modifiche organizzative. Sostanzialmente la percezione è che vi sia una presunta non perfetta conoscenza dei meccanismi e che, in caso di modifiche organizzative, le azioni di valutazione previste non siano aderenti al dettato normativo.

Inoltre, regola vuole che la formazione su modifiche che riguardano il quadro normativo di esercizio sia fatta preventivamente, mentre spesso avviene a posteriori, come già segnalato all'Ansfi.

Fondamentalmente, in generale, si assiste ad una ricomposizione del contesto regolamentare che non è pienamente aderente ai principi del decreto 04/2012/Ansfi.

In aggiunta a ciò, siccome vi sono concetti relativamente nuovi, di derivazione europea, la sensazione è che si tenti, da parte degli operatori ferroviari, di prolungare una sorta di "rodaggio", che come sindacati abbiamo a più riprese ribadito essere totalmente inaccettabile.

A completamento del quadro vi è qualche interpretazione "bizzarra" ricavata nelle pieghe delle disposizioni, come quella sulle porte, ma occorre anche risolvere una varietà di criticità che emergono nella quotidiana attività.

Infine, per completezza, serve evidenziare la questione che attiene allo strumento dell'interpello, una vicenda che una volta di più chiarisce alcuni aspetti quali la trasparenza e tutto quanto ne consegue.

Da tempo come sindacati chiediamo che, nell'ambito del Protocollo relazionale, si inserisca lo strumento dell'interpello. Tale elemento, codificato da una specifica legge per il Ministero del Lavoro, serve a disciplinare i soggetti titolati e i livelli che possono presentare istanze, segnalazioni e così via. A completezza vengono definiti anche i temi su cui è possibile interloquire con il Ministero. Infine su un apposita sezione del sito ministeriale vengono pubblicati i quesiti e le risposte. Questo meccanismo ha riscontrato il gradimento degli attori coinvolti, perché fa ordine e chiarezza.

Invece per quanto riguarda l'Ansfi, non essendovi uno specifico dispositivo di legge, l'unica strada percorribile è quella di integrare il Protocollo relazionale, ricercando un'adesione volontaria da parte degli operatori ferroviari, i quali in passato si sono ben guardati dall'essere disponibili. Comunque, come sindacati siamo determinati a creare le condizioni perché questo strumento sia introdotto, anche valutando il fatto che in una prima fase potrebbe avere un respiro meno ampio. Serve non solo introdurlo ma anche disciplinarlo, in analogia di quello in uso con il Ministero del Lavoro.

Riprendendo con le parole in apertura, il cambiamento riguarda anche il ruolo, l'attività dell'Ansfi, che da un lavoro di tipo prettamente regolamentaristico, di costruzione delle regole, deve incrementare un ruolo di verifica e di ispezione. A fronte di ciò si registra una forte carenza di personale della stessa Agenzia: rimangono da attivare le specifiche procedure per il reclutamento del personale fino al raggiungimento del numero fissato nell'apposito decreto. Risulta ancora pendente l'emanazione dello specifico decreto sulle sanzioni, che assumerebbe indubbiamente un ottimo effetto deterrente.

Il prossimo incontro con Ansfi sarà utile per una verifica a valle degli incontri con gli operatori ferroviari, per avere un quadro ancora più esauriente riguardo l'applicazione del cosiddetto riordino normativo, come pure auspichiamo la definizione di alcune criticità segnalate.

MM

Mobilità ferroviaria

Le novità per la Manutenzione Rotabili

Al termine dell'incontro di presentazione del piano industriale di Trenitalia dedicato alla Manutenzione Rotabili, in cui sono stati illustrati i dati generali di produzione e del personale impiegato, si è convenuto con la rappresentanza aziendale di tenere specifiche riunioni con le singole Divisioni per un'analisi dettagliata sulla distribuzione delle attività e sull'organizzazione del lavoro negli impianti di propria giurisdizione.

Ciò è necessario in particolare per la Divisione Passeggeri regionale in quanto, oltre ai temi comuni alle altre divisioni, riguardanti i volumi delle lavorazioni e le esigenze di personale, si dovrà esaminare quel sintetico progetto, tratteggiato velocemente nel corso della riunione, di riorganizzazione dell'assetto manutentivo all'interno di diverse regioni, con la ridefinizione degli impianti e il loro ruolo.

Il progetto si sviluppa nell'ambito del consistente programma di investimenti previsto dal piano industriale dell'ordine di oltre 600 milioni di euro, di cui 160 assegnati appunto alla Passeggeri regionale, che interesserà la quasi totalità degli impianti del reticolo manutentivo con lo scopo di potenziare le officine e predisporle ad accogliere nuove lavorazioni in funzione della diversa dislocazione della flotta a seguito dell'entrata in servizio dei nuovi treni. Da tenere in considerazione che entro il 2015 per il trasporto pendolare delle regioni Marche, Umbria, Abruzzo, Piemonte, Calabria, Lombardia e Lazio saranno disponibili gli 80 Etr 425, soprannominato Jazz, a cui si aggiungeranno per la Toscana, Molise, Basilicata, Marche e Calabria i 40 nuovi treni a trazione diesel Atr 220, costruiti dalla ditta polacca Pesa. Con i convogli Vivalto, che anche in questi giorni vengono consegnati, arriveranno a 90 gli esemplari in circolazione in Lazio, Liguria, Piemonte, Toscana, Veneto e Lombardia.

Il progetto illustrato dall'azienda, da sottoporre a una attenta verifica e analisi, prevede: in Piemonte nascita del nuovo Idp a Torino Smistamento, che principalmente assorbirà in parte attività manutentive di Alessandria, Cuneo e Novara; in Puglia impostazione del Masterplan regionale che prevede il potenziamento dell'Omv di Bari Centrale (passata da Dplh nel 2014), attrezzaggio platee di lavaggio; nel Lazio consolidamento del modello impianto-madre/impianti «light» con il potenziamento dell'Omr di

Roma Smistamento e l'attrezzaggio nuove platee di lavaggio a Roma Tuscolana, Viterbo, Orte, Cassino, Formia; in Campania impostazione Masterplan regionale con il potenziamento di Napoli Centrale (copertura platee) e Napoli Campi Flegrei (a specializzazione servizio metropolitano) con Benevento specializzata per il diesel; in Veneto e Friuli consolidamento integrazione con Dplh a Mestre e integrazione con impianto Divisione Cargo a Verona; in Liguria definito Masterplan regionale con impianto-madre a Savona e Pmc/platee a Genova e La Spezia; in Calabria ottimizzazione impianto di Reggio; in Abruzzo potenziamento dell'Omr Sulmona con concentrazione attività manutentive regionali; in Toscana specializzazione dell'impianto di Firenze Romito; in Sicilia regionalizzazione impianti con acquisizione dell'Omc di Messina e potenziamento impianti di Palermo e Catania; in Emilia Romagna impostazione Dr con il potenziamento di Bologna Centrale come impianto-madre e Pmc/platee a Piacenza e Rimini.

Necessita verificare anche i dati della produzione che, dagli elementi forniti, confermano per il quadriennio di valenza del piano industriale il mantenimento delle attuali quote di lavorazioni effettuate dal nostro personale compensando la minore esigenza manutentiva, conseguente all'entrata in esercizio dei nuovi materiali in garanzia, con l'internalizzazione di attività affidate in appalto ad altre imprese. In merito al personale, le attuali circa 3mila unità impiegate sono previste in riduzione solo per la parte relativa agli indiretti, mentre per i diretti di produzione il numero rimane costante con la compensazione delle uscite per pensionamento con altrettante assunzioni.

Fino ad ora, purtroppo, non è stato possibile attivare il tavolo di verifica perché l'azienda ha rimandato il confronto, essendo palesemente più interessata ad affrontare la complessa situazione di contesto e una prolungata fase di assestamento interno culminata, in questi giorni, con il cambio di responsabilità al vertice della divisione. Ora però non è più il momento per ulteriori dilazioni; c'è bisogno di conferme sui dati forniti e di chiarezza per l'attività in prospettiva.

Mobilità ferroviaria

Per Ntv lo sconto sul pedaggio non basta più

Dal mese di settembre 2014 è in atto un confronto sindacale con Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv) relativamente alla crisi finanziaria in atto e alla definizione delle possibili soluzioni per portare la società in acque sicure. Come noto il bilancio del 2013 si è chiuso, nonostante un fatturato più che raddoppiato (oltre 239 milioni di euro), con una perdita d'esercizio di 77,6 milioni di euro che si aggiungono ai 77,1 milioni persi nel 2012.

Da tempo l'impresa ferroviaria sostiene che «il progetto industriale, visti i dati di traffico, funziona», ma il contesto di riferimento presenta «ostruzionismi di ogni tipo» che continuamente devono essere superati.

La lettera aperta di Ntv

Il 3 settembre 2014 Ntv ha fatto pubblicare sui principali quotidiani del Paese una lettera aperta dal titolo "Il Presidente del Consiglio e i viaggiatori devono sapere", individuando come causa dei gravi problemi finanziari il "sistema regolatorio" e puntando il dito anche contro il Governo per lamentare una ulteriore penalizzazione derivante dall'aumento dell'energia elettrica, conseguente alla cessazione del regime tariffario agevolato, a partire dal 2015, disposta dal cosiddetto decreto Competitività.

In due passaggi fondamentali la lettera aperta faceva riferimento al fatto che i «costi, altissimi, del pedaggio che paga Ntv finiscono nelle casse del gruppo concorrente, le Ferrovie dello Stato, ex monopolista che ha beneficiato negli anni di molte risorse pubbliche, e quindi di noi cittadini» e menzionava le «regole del gioco», sostenendo che «cambiano, in peggio, continuamente. L'ultimo "regalo" dalla politica è l'aumento delle tariffe elettriche, un nuovo grave costo imprevisto».

Successivamente i vertici della società hanno annunciato la revisione del piano industriale 2014-2016 e, nel corso di più riunioni, hanno illustrato la nuova strategia aziendale (la modifica dell'offerta commerciale, l'aumento di capitale, la ristrutturazione del debito e il taglio dell'attuale

organico di personale) svelando "a piccole dosi", nel corso dei diversi incontri sindacali che ci sono stati a partire dal mese di settembre 2014, le ricadute sul personale e cioè l'ipotesi di un taglio complessivo di 248 teste.

Il nuovo piano industriale

La nuova offerta commerciale prevede che a partire dal 14 dicembre 2014 Italo non effettuerà più servizio sulla linea adriatica. Conseguentemente sarà potenziato il servizio sulla dorsale principale con nuove corse no-stop Milano-Roma e verranno incrementate le frequenze dei servizi da e per Venezia.

Un'ulteriore novità riguarda la composizione dei treni, in quanto dalle attuali quattro vetture di prima classe si passerà a due sole vetture con la conseguente riduzione del servizio dedicato a viaggiatori di prima classe.

Quanto all'aumento di capitale e alla ristrutturazione del debito, secondo le notizie apparse sulla stampa nel corso del mese di ottobre 2014 gli azionisti di Ntv dovrebbero versare 50 milioni di

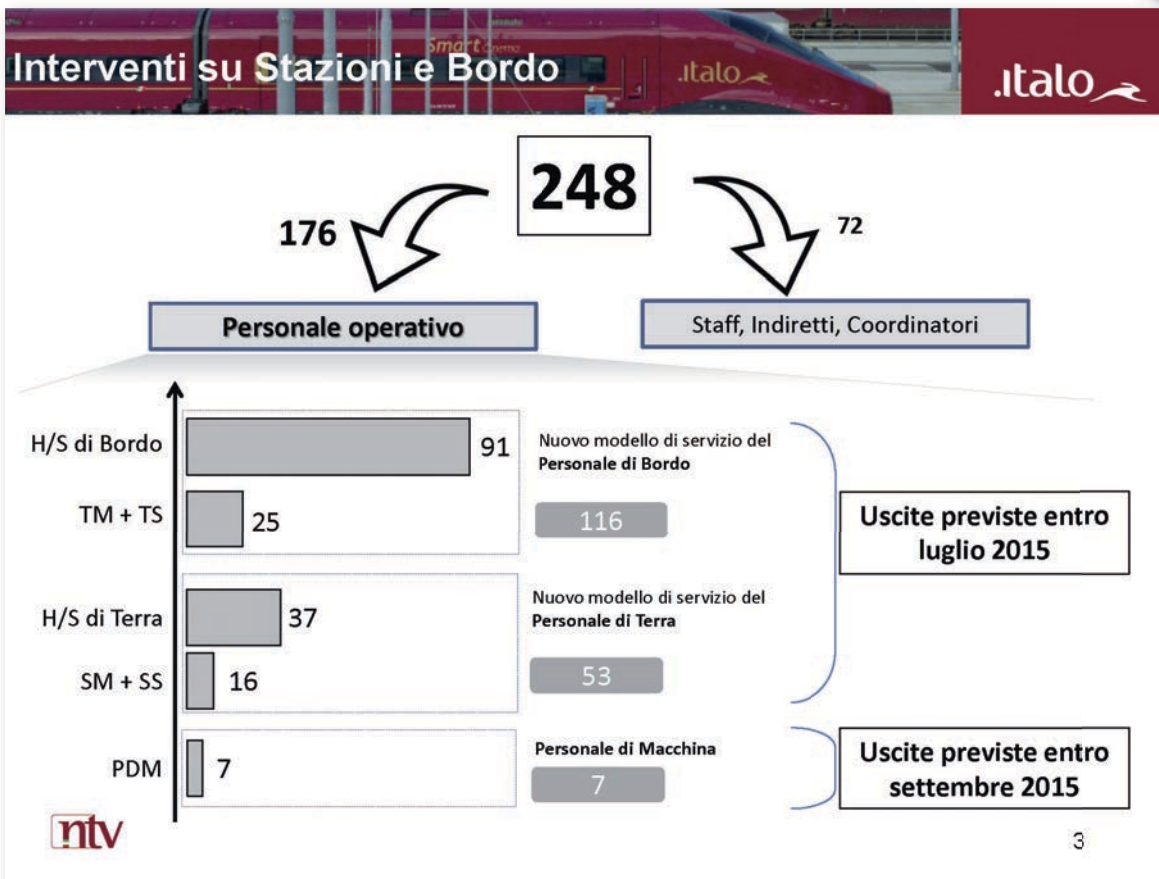
Riepilogo fabbisogni

PROFILO	DIC 2014 BP	A REGIME	DELTA
STAFF	298	226	-72
PDM	135	128	-7
OI	26	26	-
TM	103	157	-25
TS	79		
SM	22	46	-16
SS	40		
HS BORDO	197	194	-128
HS TERRA	125		
TOTALE	1025	777	- 248

NOTA: Nell'ipotesi del Piano B (totale concentrazione dei treni sulla dorsale) ulteriori 22 minori fabbisogni per un totale di 755 risorse a regime



2



aumento di capitale per porre rimedio alla grave situazione finanziaria in atto.

La ristrutturazione del debito si realizzerebbe attraverso uno slittamento dei prestiti fino al 2026-2030 e una riduzione degli interessi passivi.

Il taglio degli organici

Sulla base della nuova offerta commerciale i rappresentanti di Ntv hanno stimato un esubero di 248 unità, che intenderebbero gestire attraverso strumenti come l'esodo incentivato, la mobilità, la cassa integrazione, un servizio di outplacement.

Il taglio di personale che la società ha ipotizzato per favorire il riequilibrio del conto economico interesserebbe tutti i settori produttivi, con particolare concentrazione sulle posizioni di lavoro assicurate da hostess e steward di bordo e di terra.

Durante lo svolgimento del confronto sindacale con Ntv è arrivata la notizia della delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) che, fra le varie disposizioni, ha stabilito un'ulteriore riduzione del costo del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria portandolo a 8,2 euro per treno/km con un taglio del 36% rispetto ai 12,8 euro previsti at-

tualmente.

Ntv deve adeguare il piano industriale

Se si considera che la società Ntv ha sempre indicato come cause della crisi finanziaria in atto il mancato riconoscimento dei cosiddetti "certificati bianchi" e la "onerosità" dei canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria, alla luce del recente provvedimento dell'Authority dei Trasporti, che porterà significativi benefici economici alla società, la posizione di Ntv sui 248 esuberanti di personale non è sostenibile e non può essere accettata dalle organizzazioni sindacali.

La società di viale del Policlino dovrà adeguare il piano industriale tenendo conto sia dei benefici economici derivanti dalla riduzione del pedaggio sia dei modesti effetti sull'organizzazione del lavoro dovuti alle variazioni dell'offerta commerciale.

La cura draconiana prevista per il personale (la quantità di esuberanti previsti ammonta a circa il 25% dell'organico complessivo) non trova obiettiva giustificazione, a meno che Ntv non dichiari che il consistente sconto sul pedaggio non gli basta più.

Se così fosse, però, il presidente del Consiglio e i viaggiatori come reagirebbero?

Elior, siglato il contratto aziendale

Dal 1 novembre 2013 la società Elior Italia è salita sulle "Freccie" per gestire i servizi di ristorazione per conto di Trenitalia, garantire anche l'assistenza straordinaria a bordo in casi di problematiche nella circolazione e assicurare il servizio di ristorazione di accoglienza presso i Freccia Club delle stazioni del circuito alta velocità.

Dopo l'accordo di cambio appalto sottoscritto il 30 ottobre 2013, circa 1.200 lavoratori sono transitati alle dipendenze dei nuovi appaltatori (Ati Elior, Clean Service, Cal e Sapp) conservando i diritti contrattuali acquisiti e assicurando la continuità del servizio di ristorazione a bordo delle Freccie di Trenitalia (Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca) e su alcuni Eurocity (sulla direttrice Italia-Svizzera).

In una fase in cui sul servizio ferroviario ad alta velocità sono presenti due operatori (Trenitalia e Nuovo trasporto viaggiatori) la concorrenza diventa giorno dopo giorno sempre più agguerrita e, atteso che le velocità di percorrenza delle varie relazioni sono pressoché le stesse (ad esempio Roma Tiburtina-Bologna due ore e cinque minuti, Roma Tib.-Venezia Santa Lucia tre ore e 35 minuti), i servizi accessori e complementari al viaggio assumono una maggiore valenza.

È per questa ragione che nell'ambito della ristorazione ferroviaria si sperimentano nuove offerte tese a intercettare sempre di più i gusti della clientela e, sebbene le formule del cosiddetto "welcome drink" e "easy food" (pasto al posto) siano gradite, il bar-bistro e il ristorante, laddove previsti, continuano a essere i servizi più gettonati e più richiesti dai viaggiatori.

Alla società Elior Italia, che per l'occasione ha concepito il marchio Itinere, oltre ai servizi è stata affidata anche la grande responsabilità di gestire un'offerta di servizi di qualità all'altezza delle aspettative della clientela. Per queste ragioni, come primo atto dopo la fase di rodaggio, il nuovo appaltatore ha deciso di aprire da subito un dialogo con le maestranze e ha condiviso con le organizzazioni sindacali, in applicazione delle previsioni contrattuali vigenti (art. 48 ccnl Mobilità-Attività ferroviarie 20 luglio 2012) un poderoso piano di formazione a cui hanno partecipato tutte le lavoratrici e i lavoratori impiegati nel settore. La formazione professionale continua a essere «una leva essenziale per potenziare il Know-how delle aziende e la loro competitività e, nello stesso tempo, per aumentare il grado di soddisfazione e di motivazione dei lavoratori, che consente il continuo miglioramento dei risultati individuali e aziendali».

Il percorso formativo convenuto si è sviluppato attraverso tre distinte metodologie: Frontale, Bordo treno, a Distanza.

Il nuovo contratto aziendale

L'accordo di cambio appalto prevedeva, fra le altre cose, l'applicazione del contratto collettivo nazionale della Mobilità Attività ferroviarie, la verifica a valle del passaggio dei lavoratori interessati e la definizione del contratto aziendale per regolare i rinvii stabiliti dal contratto di primo livello.

Il negoziato per la definizione del contratto aziendale è durato circa undici mesi e il 14 ottobre 2014 è stata siglata l'intesa valida per tutti i dipendenti della società Elior.

Dal 1 novembre 2014, esattamente a distanza di un anno dall'ingresso del nuovo gestore, il vecchio contratto aziendale sottoscritto con la società Treno servizi integrati il 25 giugno 2009, ormai non più adeguato al modificato modello di servizio e alle mutate condizioni di contesto, è andato in soffitta per lasciare spazio alla nuova normativa.

Il nuovo contratto aziendale Elior, che scadrà il 30 ottobre 2017, sarà applicato a tutti i lavoratori impiegati nel perimetro di attività di ristorazione facenti capo alla società Elior. L'articolato contrattuale è composto da quattordici articoli, un allegato tecnico e una brochure inerente l'assistenza sanitaria integrativa in ambito odontoiatrico prevista dal nuovo welfare aziendale. Tale forma di welfare rappresenta una novità assoluta nel settore degli appalti di Trenitalia e la società Elior si è dichiarata disponibile a individuare le condizioni per estendere i servizi previsti in fase di prima applicazione eventualmente anche ai familiari del personale dipendente.

Nel nuovo testo sono definite le fasi e le materie rispetto alle quali si sviluppa il confronto sindacale e le sedi delle unità operative, la declaratoria di una figura professionale di nuova istituzione, l'Area Manager, sorta con l'introduzione del nuovo modello di servizio.

In coerenza con il principio del "ne bis in idem" (principio in funzione del quale il secondo livello di contrattazione si esercita a livello aziendale per le materie delegate in tutto o in parte dal contratto di lavoro di primo livello), nel nuovo contratto aziendale sono stati regolamentati i rinvii previsti dal ccnl Mobilità Af 20 luglio 2012, in particolare in materia di "Orario di Lavoro", "Premi sindacali - Istituzione e prerogative Rsu/RIs", "Pasti

aziendali”, “Previdenza Complementare”, “Trattamento economico”, “Premio di risultato”, “Welfare aziendale”.

Per quanto attiene all’orario di lavoro, è stata individuata la quantità massima (quattro) di Riposi fuori residenza assegnabili mensilmente a ciascun lavoratore e, a differenza delle precedenti previsioni contrattuali aziendali, in occasione di tali riposi sarà corrisposto un ticket restaurant aggiuntivo. Il periodo massimo di assenza dalla residenza è stato fissato in 27 ore. Sono state stabilite le indennità da corrispondere sia in caso di superamento del periodo di assenza dalla residenza (24 ore) sia in occasione dell’elevazione della prestazione giornaliera (da stabilire in sede di definizione dei turni).

I permessi per l’esercizio dell’attività sindacale con il nuovo articolato contrattuale vengono riconosciuti in maniera trasparente in proporzione alla rappresentatività di ciascuna sigla sindacale e sono stati ridotti in funzione della riduzione complessiva del numero delle lavoratrici e dei lavoratori. Inoltre sono a carico dell’azienda le giornate di permesso per partecipare alle trattative sindacali nella misura massima di tre permessi per ciascuna organizzazione sindacale che partecipa al confronto.

Di nuova istituzione è il welfare aziendale che prevede, in questa prima fase, l’accesso a formule di assistenza sanitaria in ambito odontoiatrico.

Il gruppo Elior, essendosi obbligato con Trenitalia a gestire un servizio di eccellenza, si è impegnato a investire non solo in forma-

zione professionale ma anche in tecnologia (dotazione di smartphone e palmari ai Responsabili dei servizi di bordo), nella comunicazione interna (dvd e chiavetta per tutti i dipendenti, house organ, colloqui sistematici con i dipendenti, eventi, riunioni collegiali periodiche, creazione e-mail e via elencando). In fine è allo studio anche l’apertura di un sito internet Itinere dove i clienti potranno consultare l’offerta dei servizi e, eventualmente, prenotarli.

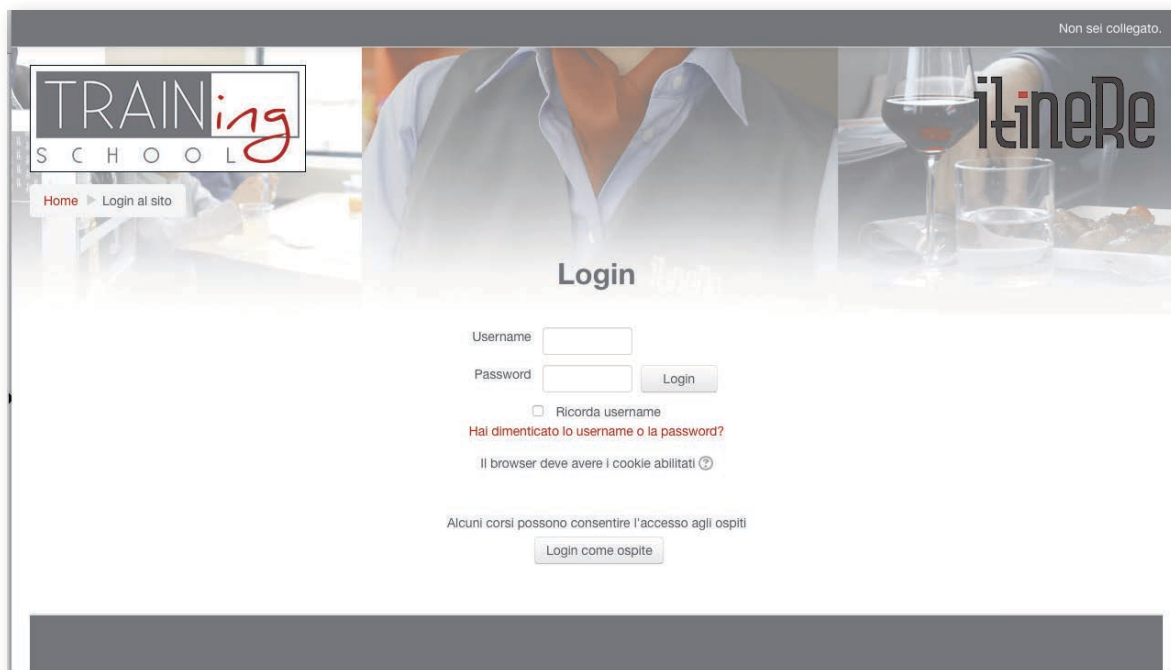
Entro la fine dell’anno dovranno essere definiti con la società Elior l’accordo per la costituzione delle Rsu/RI e l’accordo per l’accesso al fondo di previdenza complementare Eurofer.

Entro il 31 gennaio 2015 sarà definito il valore del premio di risultato e saranno stabiliti gli indicatori di produttività per la corresponsione dello stesso.

Al momento il contratto aziendale è stato definito solo con la società Elior che è una delle quattro imprese impegnate nell’appalto.

Con la società Clean Service il confronto è ancora in atto in quanto le fattispecie organizzative, tenendo conto della tipologia di treni e servizi assegnati, richiedono ulteriori approfondimenti che sono in via di perfezionamento, mentre con le altre imprese rientranti nel perimetro di appalto (Sapp e Cal) - che garantiscono le attività di logistica e supporto - il confronto si dovrà avviare a breve.

SP



Servizi ambientali: finalmente un tavolo per il rinnovo del contratto

Angelo Curcio, Coordinatore nazionale Fit,
illustra i contenuti del documento appena firmato

A quasi un anno dalla scadenza dei contratti collettivi nazionali di lavoro Federambiente e Fise-Assoambiente, finalmente qualcosa si muove e il sasso nello stagno il sindacato lo lancia con Fise Assoambiente, sostanzialmente con la sottoscrizione di un protocollo che traccia un percorso composto da tematiche da sviluppare e concretizzare in norme condizionate.

Dopo mesi di attesa con incertezze legislative sull'assimilazione del settore al blocco della contrattazione per le aziende di proprietà pubblica - una distorsione di mercato nei confronti delle private libere di contrattare - nonostante il perdurare della crisi economica della stragrande maggioranza degli enti locali e i ritardi di pagamento alle imprese, che inevitabilmente incidono sulla regolarità di retribuzioni e contributi previdenziali, si apre una trattativa sicuramente difficile, ma con la consapevolezza che solo la responsabilità condivisa delle parti al tavolo potrà dare

risposta alle criticità del settore e il giusto riconoscimento di un rinnovo contrattuale ai circa 80mila lavoratori dei Servizi ambientali.

Resta ancora sterile il confronto con Federambiente, che propone non un rinnovo del ccnl ma un "nuovo ccnl" completamente slegato dal percorso di unificazione contrattuale tra pubblico e privato, con norme nazionali "leggere" e totalmente derogabili a livello aziendale, l'eliminazione delle regole sui cambi di appalto e sull'obbligo di applicazione del contratto nazionale per le attività proprie del settore, e dulcis in fundo, per contrattare le deroghe a livello aziendale, un sindacato con prerogative limitate e forti riduzioni di agibilità contrattuali (Renzi docet), con eventualità di concessioni di permessi da contrattare in azienda, eliminando di fatto l'indipendenza del sindacato finora garantita da diritti sanciti dal ccnl.

In sintesi mentre con Fise (imprese private) si prova con fatica a dare dignità a un

rinnovo contrattuale in momenti sicuramente difficili, Federambiente, che rappresenta imprese pubbliche che dovrebbero essere un esempio di buone pratiche, cerca di coprire il fallimento di molte gestioni allegre condizionate dalla proprietà politica più che pubblica, professando un liberismo antistorico e inaccettabile e sostenendo lo sport nazionale ora più di moda del calcio: la caccia al sindacato.

A questa tesi di Federambiente, che come nella politica cerca nel sindacato un capro espiatorio da dare in pasto all'opinione pubblica, rinunciando di fatto a svolgere il ruolo di guida delle proprie associate, il sindacato - come ha sempre dimostrato - è pronto a rispondere con proposte concrete, nella convinzione che proprio nei momenti di maggiore difficoltà occorrono soluzioni condivise e non forzature tese a depotenziare il ruolo di chi rappresenta, come dimostrato nelle ultime elezioni Rsu, oltre il 90% dei lavoratori.

PROTOCOLLO DI INTESA

Addì, 5 novembre 2014 si sono incontrate in Roma

FISE ASSOAMBIENTE - Sezione Rifiuti Urbani rappresentata dal Presidente della Sezione rifiuti urbani Daniela Sangalli, e dai tecnici Luciano Cedrone, Pierpaolo Figliolino, Laurence Guatieri, Susanna Paciosi, Corrado Valsecchi, Lorenzo Volpe, Gianpietro Zanini,

con l'assistenza di FISE nelle persone di Giancarlo Cipullo, Responsabile per le relazioni industriali di Assoambiente, e di Donatello Miccoli

e

le Segreterie nazionali delle Organizzazioni Sindacali

FP CGIL, rappresentata da Maria Concetta Basile e Massimo Cen-

ciotti

FIT CISL, rappresentata da Pasquale Paniccia e Angelo Curcio

UILTRASPORTI, rappresentata da Marco Odone e Paolo Modi

FIADDEL, rappresentata da Francesco Garofalo e Luigi Verzicco.

Ai fini del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro degli addetti ai servizi ambientali 21.3.2012, scaduto il 31.12.2013, le parti hanno condiviso le seguenti considerazioni e individuato le seguenti tematiche per un confronto da sviluppare in tempi congrui.

LE PARTI PREMETTONO CHE

- nell'ambito del sistema di gestione del ciclo dei rifiuti, è ne-

cessario sostenere lo sviluppo industriale delle imprese che vi operano, fondato su competitività, innovazione, qualità, efficienza ed efficacia e sulla tutela occupazionale;

- attente politiche di razionalizzazione della spesa e dell'organizzazione del lavoro da parte delle imprese rappresentano fattori di grande rilevanza economica, politica e sociale per la cittadinanza e per le Amministrazioni locali, in quanto contribuiscono all'ottimizzazione delle risorse pubbliche e al perseguimento di un modello di servizio pubblico universale basato su principi di imprenditorialità;
- il conseguente recupero di risorse economiche può essere destinato a investimenti produttivi, considerate anche le persistenti difficoltà di accesso al credito e la limitazione delle disponibilità degli Enti locali;
- il sistema delle relazioni industriali organizzato dal ccnl - di cui la R.S.U., quale soggetto dell'interlocuzione con l'impresa, rappresenta un elemento strutturale - può costituire, nelle sedi aziendali, uno strumento di azioni condivise finalizzate all'efficientamento organizzativo dell'impresa, all'economicità della gestione, al miglioramento della qualità dei servizi, tali da promuovere, attraverso la valorizzazione del fattore lavoro, anche l'apprezzamento della produttività del lavoro;
- la coerenza e la tenuta del sistema delle relazioni industriali richiede di prevedere l'efficace intervento delle parti nazionali per il ripristino della normale interlocuzione aziendale, ove richiesto dai titolari della contrattazione di secondo livello in presenza di situazione di crisi o di vertenza collettiva di particolare rilevanza;
- la ricerca di soluzioni contrattuali coerenti con le esigenze e con gli obiettivi di competitività sopra ricordati debbono poter incidere positivamente sull'ampliamento dell'area di applicazione dei contratti nazionali di settore, quali fonti esclusive della disciplina del rapporto di lavoro;
- la costante e corretta applicazione della procedura contrattuale relativa all'avvicendamento delle imprese nella gestione dell'appalto/affidamento dei servizi - unitamente alla più estesa applicazione dei contratti nazionali di settore - può contribuire a contrastare situazioni di concorrenza sleale nel mercato, e a ottimizzare la prevista salvaguardia dei livelli occupazionali, la certezza, la regolarità e l'uniformità dei trattamenti economico-normativi dei lavoratori, la tutela della loro salute e sicurezza.

IN TALE PREMESSA

LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE.

1. Le premesse costituiscono parte integrante del presente Protocollo.
2. Le Parti sono impegnate, contestualmente alla discussione per il rinnovo del ccnl, ad individuare soluzioni per l'aggiornamento delle Tabelle ministeriali del costo del lavoro;
3. Le Parti si impegnano ad attivare iniziative, anche congiunte, per la definizione di un Protocollo di intesa partecipato dall'ANCI, coerente con le premesse di cui sopra, che prospetti soluzioni in merito a:
 - a) adeguamento dei canoni agli aumenti attestati dalle Tabelle ministeriali del costo del lavoro;
 - b) predeterminazione dei tempi di pagamento dei canoni di servizio;
 - c) formulazione di bandi gara sulla base di Linee guida definite in sede ANCI sentita anche l'AVCP.
4. Il negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro riguarderà preliminarmente le seguenti problematiche:
 - a) avvicendamento di imprese nella gestione dell'appalto/affidamento di servizi;
 - b) internalizzazione/esternalizzazione di servizi;
 - c) sistema di relazioni sindacali:
 - attivazione del livello nazionale per situazioni di crisi;
 - competenze negoziali proprie della R.S.U.;
 - d) prerogative e diritti sindacali:
 - adeguamento della regolamentazione di costituzione e funzionamento della R.S.U.;
 - adeguamento della procedura di raffreddamento e conciliazione e dell'esercizio del diritto di sciopero.
5. Saranno oggetto di successivo confronto, in via non esclusiva, i seguenti temi:
 - a) inquadramento del personale;
 - b) orario di lavoro;
 - c) mercato del lavoro;
 - d) criticità su risarcimento danni - sospensione/revoca/rinnovo patente di guida anche professionale: procedure di garanzia;
 - e) assistenza sanitaria integrativa;
 - f) previdenza complementare;
 - g) aumenti retributivi.
6. In considerazione delle diverse modalità di erogazione del servizio, le Parti ritengono necessario un approfondito confronto sul tema della salute e sicurezza del lavoro, anche con riguardo alla malattia e alla inidoneità, al fine di individuare soluzioni contrattuali appropriate.
7. Le Parti provvederanno altresì ad armonizzare le norme del ccnl alle modificazioni intervenute ad opera di disposizioni di legge o di accordi interconfederali, e, infine, alla tempestiva stesura del nuovo testo del ccnl.
8. I prossimi incontri sono programmati a partire dal 28 novembre 2014.

Accordo Iren: ricambio generazionale e salvaguardia occupazionale ai tempi della crisi

*Il Coordinatore nazionale della Fit per i Servizi ambientali
Angelo Curcio spiega l'importanza di un documento
in controtendenza rispetto ai tempi attuali*

Il 27 ottobre è stato siglato tra i sindacati e il Gruppo Iren un accordo quadro di regolamentazione dell'art. 4 l. 92/2012 (legge Fornero), al fine di realizzare il riassetto organizzativo di Iren attraverso un processo di ricambio generazionale e professionale degli addetti operanti nelle tre aree contrattuali Ambiente/Energia Elettrica/Gas Acqua, scongiurando il ricorso a interventi traumatici sul lavoro.

L'intesa, nel solco identificato dal protocollo di relazioni sindacali di Iren, definisce numeri, tempi e modalità di applicazione delle norme in oggetto.

Saranno previste nel biennio 2015/2016 una serie di uscite su base volontaria fino a 300 dipendenti con un piano di assunzioni pari a circa il 60% della forza massima di adesione alla procedura, attraverso contratti a tempo indeterminato utilizzando l'apprendistato quale forma di inserimento dei giovani dal mercato del lavoro, anche in collaborazione con il mondo della scuola, della formazione professionale e dell'università, applicando ai nuovi assunti i relativi contratti di settore.

In caso di un numero maggiore di lavoratori volontari oltre i previsti, l'accordo definisce la possibilità di incrementare la percentuale con nuovi ingressi.

Ai lavoratori che aderiranno al piano sarà garantita un'indennità mensile (Isopensione), così come previsto dalla norma, pari al valore della pensione maturata al momento della risoluzione del contratto; tutto ciò fino al raggiungimento della "finestra previdenziale" individuale. Inoltre sarà riconosciuto un importo aggiuntivo lordo pari a una mensilità per coloro che matureranno i requisiti entro un anno dalla cessazione del rapporto di lavoro e due mensilità per coloro che li raggiungeranno entro ventiquattro mesi; a tutti sarà poi garantita l'opportunità di rimanere iscritti ai

vari Cral di provenienza e ai fondi di assistenza sanitaria contrattuale integrativa.

Oltre a ciò l'accordo stabilisce le modalità di monitoraggio dei contenuti attraverso l'istituzione di una commissione nazionale e di commissioni specifiche per le società di primo livello, che avranno incontri su base quindicinale, al fine di rendere coerente ed equilibrata l'applicazione di quanto definito, soprattutto garantendo il rafforzamento dei livelli operativi delle società del gruppo.

L'intesa raggiunta è una novità assoluta per il settore dei servizi ambientali, sia per l'applicazione della normativa prevista dell'art. 4 l. 92/2012 che per le modalità di confronto che ha visto tutte le categorie della Cisl presenti nella Multiutility (Fit, Flaei e Femca) condividere con responsabilità soluzioni atte ad affrontare le criticità del Gruppo Iren, frutto della grave e perdurante crisi economico finanziaria, una crisi che ha determinato uno squilibrio economico che deve essere fronteggiato con interventi di razionalizzazione societaria, riorganizzazione ed efficientamento.

È la dimostrazione della lungimiranza del sindacato, non schiacciato su una mera difesa di specifici interessi ma volto a perseguire, in una logica di sviluppo, una nuova progettualità industriale nelle riorganizzazioni aziendali, senza perdere di vista la tutela dei lavoratori anziani, favorendone l'uscita dal ciclo produttivo in cambio di nuovi posti di lavoro. È un mix moderno per fronteggiare le ricadute della più grave crisi economica di sistema dell'ultimo decennio.

Sul sito Fitsisl.org, nella sezione dei Servizi ambientali, si può scaricare il testo completo dell'accordo.

AC

Fonservizi è formazione di qualità

Antonio Piras, Coordinatore nazionale Fit per il tpl e consigliere di amministrazione di Fonservizi, fa un bilancio dell'attività del fondo

Sta giungendo al termine il quarto anno di operatività di Fonservizi, fondo paritetico interprofessionale per la formazione continua nei servizi pubblici industriali, nato a seguito dell'accordo Interconfederale nel 2010 tra l'organizzazione datoriale Confservizi (Confederazione dei Servizi pubblici locali - Asstra, Federambiente, Federutility) e Cgil, Cisl e Uil.

Ad oggi i dati delle adesioni hanno fatto registrare un bilancio più che positivo: nell'arco del 2014, l'aumento medio di adesioni è stato pari al 30%. Dagli ultimi dati aggiornati a novembre 2014 risultano circa 900 aziende iscritte e 1363 posizioni Inps corrispondenti. Per quanto riguarda invece il numero di dipendenti si è passati in breve tempo a circa 112mila unità: un'importante dimostrazione di fiducia da parte delle aziende aderenti a cui viene garantito un elevato livello di specificità dell'offerta formativa con procedure semplici, veloci e trasparenti. La specificità dell'offerta formativa è dettata dalla natura stessa di Fonservizi che si caratterizza per la presenza di quattro comparti produttivi a sintesi delle principali categorie di riferimento del fondo: trasporto pubblico locale, igiene urbana, acqua, luce, gas e altri settori economici (socio sanitario, edilizia residenziale pubblica eccetera); pertanto i lavoratori delle aziende associate sono rappresentati in stragrande maggioranza dal nuovo sindacato Cisl Reti.

Il canale di finanziamento dei fondi interprofessionali consiste nella quota di contributo obbligatorio, pari allo 0,3%, che le imprese versano all'Inps a titolo di assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione involontaria e che avviene in misura proporzionale rispetto alle retribuzioni dei lavoratori. Le imprese possono aderire a Fonservizi in qualsiasi mese dell'anno e senza alcun costo. L'adesione a Fonservizi avviene indicando all'interno dell'Uniemens aziendale il codice di adesione Fpsi.

Quest'anno il Consiglio di Amministrazione ha deciso di ampliare l'offerta formativa del fondo, proponendo una nuova tipologia di avviso pubblico da gestire con modalità a sportello: l'Avviso 01/2014. Esso è stato pensato specificatamente per tutte le piccole aziende di vecchia o nuova adesione che, attraverso il Conto Formazione Aziendale, non avrebbero la possibilità, individualmente, di accantonare una cifra sufficiente allo sviluppo di una programmazione degli interventi formativi necessari. L'Avviso 01/2014 ha messo a bando 400mila euro e promosso, attraverso

procedure semplificate, la partecipazione a realtà micro aziendali, che senza il supporto di Fonservizi avrebbero rinunciato a svolgere attività di formazione. Per le grandi aziende, invece, il principale canale di finanziamento degli interventi formativi rimane il Conto Formazione Aziendale (Cfa), la cui attivazione è comunque facoltativa. Tra i punti di forza del Cfa ricordo:

- 1 Riconoscimento del 100% del finanziamento della formazione sulla sicurezza obbligatoria per legge;
- 2 Finanziamento minimo Fonservizi per piani aziendali, multiaziendali o di gruppo pari a € 5mila (€ 1.500 per i piani individuali), senza parametro di costo orario;
- 3 Possibilità di presentazione dei piani formativi multiaziendali, anche da parte dei Soggetti accreditati per la Formazione continua presso le Regioni/Province autonome, in favore delle piccole medie Imprese aderenti al fondo;
- 4 Possibilità per il soggetto presentatore di richiedere un anticipo fino al 60% dell'importo del finanziamento di Fonservizi;
- 5 Riconoscimento del 100% della portabilità, eventualmente riconosciuta in base ai requisiti previsti dalle norme vigenti.

Queste e altre iniziative sono state pensate ad hoc per tutte le aziende aderenti, garantendo semplicità di accesso ai vari canali di finanziamento con procedure chiare e tempi di risposta immediati; elementi molto apprezzati dalle imprese e dai sindacati firmatari degli accordi. Specie in un contesto di congiuntura economica particolarmente sfavorevole.

Ciò che come sindacato più ci interessa è che, poiché per poter presentare i piani (e quindi accedere ai finanziamenti), le aziende devono obbligatoriamente sottoscrivere un accordo con i sindacati locali, si realizza in quel contesto la possibilità di esprimere quali siano le esigenze di formazione viste dalla parte del lavoro, al fine di garantire, non solo sulla carta, il requisito della pariteticità. È concetto chiave alla base della costituzione e della ragione d'essere dei fondi interprofessionali e un valore su cui la Cisl ha da sempre investito.

Buon compleanno Astri

Marino Masucci, Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per le autostrade e Presidente di Astri, fa un bilancio dei primi dieci anni del fondo pensione dei lavoratori delle autostrade, del noleggio, delle infrastrutture e della mobilità



Quest'anno ricorre il decimo anniversario dell'istituzione del fondo pensione negoziale Astri, dedicato ai lavoratori delle società autostradali, del noleggio, delle infrastrutture e della mobilità.

Abbiamo festeggiato l'evento con un convegno pubblico all'interno del quale si è svolta una tavola rotonda, con la partecipazione di autorevoli rappresentanti delle istituzioni, delle imprese e dei sindacati, sul tema: "Quale futuro per la previdenza complementare".

I dieci anni di Astri sono passati in fretta ma ci consentono di fare un primo bilancio. Astri è una storia di successo, sotto molti punti di vista. Il fondo ha raggiunto circa 8.500 iscritti con un tasso d'iscrizione superiore al 50% della popolazione di riferimento, ha nel tempo allargato la sua area di destinazione al settore del noleggio; ha avuto rendimenti molto soddisfacenti: addirittura la linea d'investimento bilanciata, dove sono iscritti più del 90% dei lavoratori, ha avuto performance importanti, tanto da collocare Astri tra i primi in assoluto nel panorama complessivo dei fondi negoziali italiani.

L'equilibrio economico finanziario della gestione amministrativa del fondo risulta essere ottimo e con i risparmi effettuati negli anni si darà corso, nei prossimi mesi, a progetti di comunicazione e percorsi formativi per rendere il fondo sempre più visibile e per adeguare al meglio la governance alle continue e complesse evoluzioni legislative e normative.

La gestione finanziaria è affidata a due società tra le più importanti nel panorama dei gestori del risparmio; inoltre il fondo si avvale di un qualificato ed esperto advisor finanziario per il con-

trollo dell'andamento della gestione finanziaria e di una primaria società per lo svolgimento dei servizi amministrativi e contabili.

Diciamo subito che Astri è un fondo medio piccolo, ha concrete prospettive di crescita e, in ottemperanza alle indicazioni dell'Organo di Vigilanza, si è reso sempre disponibile a un percorso di razionalizzazione del mercato dei fondi pensione.

Ritengo opportuno sottolineare che il segreto dell'equilibrio finanziario del Fondo è dovuto principalmente, sin dalla nascita, a una gestione molto prudente, da buon padre di famiglia, con scelte trasparenti e oculate, come quella di non prevedere nessun compenso per i componenti del Consiglio di amministrazione, per il Presidente e il Vicepresidente.

Abbiamo negli ultimi anni deciso importanti adeguamenti statutari, come quelli di poter iscrivere i familiari fiscalmente a carico, di poter versare quote aggiuntive a carico dell'aderente per poter usufruire dei benefici fiscali, di poter rimanere iscritto e di poter contribuire per i lavoratori anche dopo il momento della quiescenza.

Nel tempo la contrattazione ha elevato il contributo datoriale, prevedendo la sua de-correlazione dal contributo del lavoratore, e ha raggiunto quote economiche di tutto rispetto in proporzione

alle retribuzioni; interessante è stato l'episodio praticato all'interno di una grande azienda del settore di destinare quote di un premio di produttività alla previdenza complementare.

Nel tempo la popolazione di riferimento del fondo è stata ampliata al settore dell'autonoleggio e a numerose aziende del comparto della viabilità, contribuendo in questo modo a rendere Astri un importante riferimento tra tutti i fondi pensione del comparto dei trasporti. Il tasso di adesione risulta essere molto alto nel comparto autostrade e un po' meno nel settore del noleggio. A questo riguardo il fondo d'intesa con Mefop, società del Ministero dell'Economia, sta realizzando un progetto integrato di comunicazione e informazione; nel prossimo futuro alcune sperimentazioni di adesione generalizzata per via contrattuale potranno essere prese in considerazione. Il bilancio dei primi dieci anni del fondo Astri, nonostante la grave crisi economica internazionale, risulta quindi essere ampiamente positivo.

I vantaggi del fondo pensione

Con il definitivo passaggio, dovuto alla riforma Monti/Fornero, dal metodo retributivo al metodo contributivo, le pensioni future saranno sempre più frutto delle scelte fatte durante la vita lavorativa di ognuno di noi e le prestazioni pensionistiche non saranno generose, al contrario di quanto accadeva con quelle precedenti (metodo retributivo) che spesso risultavano ricche proprio perché finanziate dallo Stato (cioè dalle altre generazioni di lavoratori). Si rende quindi necessario valutare la possibilità di integrare la pensione pubblica con una privata e i fondi pensione nascono proprio per soddisfare questa esigenza.

Ma vediamo insieme, nel dettaglio, quali sono i vantaggi:

Benefici fiscali

- 1 Imposta sostitutiva dell'11% sui rendimenti (11,5% nel 2014).** I rendimenti (plusvalenze) annuali realizzati dal fondo sono soggetti a un'imposta sostitutiva fissa delle imposte sui redditi pari all'11%, che risulta più conveniente rispetto alla tassazione su altre forme di investimento finanziario (attualmente pari al 26%). Proprio in questi giorni è in via di definizione un disegno di legge che prevede l'innalzamento al 20% dell'aliquota fiscale sui rendimenti dei fondi pensione.
- 2 Assenza dell'imposta di bollo.** I prodotti previdenziali (fondi pensione aperti e piani individuali previdenziali) non rientrano nel perimetro dei prodotti finanziari e assicurativi per i quali è dovuto il pagamento dell'imposta di bollo. Ciò è contenuto nel nuovo decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 24 maggio 2012. Di conseguenza i prodotti previdenziali risultano favoriti rispetto ad altri prodotti colpiti da tale imposta.
- 3 Deducibilità sui contributi versato fino a 5.164 euro.** Anche

l'eventuale contributo del datore di lavoro è deducibile dall'Irpef, mentre il Tfr non concorre alla formazione dell'importo deducibile. La deduzione massima comporta un risparmio fiscale che oscilla tra € 1.187 ed € 2.220 (col versamento annuo di € 5.164).

Inoltre è prevista un'agevolazione particolarmente interessante per i giovani lavoratori (assunti dopo il 1 gennaio 2007): dal 6° al 25° anno di permanenza nel fondo esiste la possibilità di dedurre fino al 50% in più della deducibilità di cui non si è usufruito nei primi 5 anni lavorativi (con un limite a € 7.746,86 annui).

- 4 In fase di prestazione, tassazione dal 9% al 15%.** La permanenza protratta nel tempo ai fondi viene premiata con una riduzione dell'aliquota del 15% dello 0,30% per ogni anno successivo al 15°. Lo "sconto" può arrivare fino al massimo del 6% (quindi ad un'aliquota del 9%): è un'evidente convenienza fiscale a seguito di una duratura permanenza nel fondo.

È utile ricordare che i fondi pensione hanno dei rendimenti molto interessanti; tra l'altro la Società Morningstar ha giudicato Astri quale migliore in assoluto sulla linea bilanciata, bassi costi di gestione e di rendita che potete verificare sul sito istituzionale della Covip. È importante, inoltre, ricordare il contributo datoriale interamente deducibile e l'accumulo in quote che replica i Pac (Piani di accumulo capitale): si compra molto quando i prezzi sono bassi e si compra poco quando sono alti. Con i versamenti aggiuntivi, infine, si possono raggiungere interessanti obiettivi di risparmio fiscale e anche ulteriori benefici come quelli legati all'abbattimento delle fasce di reddito per eventuali esenzioni o bonus previsti dalla normativa vigente.

L'occasione dell'anniversario dei dieci anni di vita del fondo Astri ci spingono a rivolgerci a tutti quei lavoratori che non hanno ancora aderito a questa forma di previdenza complementare, essendo questa l'unica opportunità con la quale si può costruire, con il contributo delle aziende, un pezzo importante del prossimo e proprio futuro.

In questa direzione le organizzazioni sindacali inizieranno una campagna informativa, attraverso pubblicazioni, interviste e incontri con i lavoratori, per far conoscere con maggior dettaglio tutti gli aspetti legati alla previdenza complementare, aprendo un confronto e un dialogo con i lavoratori, per mettere in condizione gli stessi di avere tutti gli elementi per decidere e prendere in considerazione la scelta di iscriversi al fondo Astri.

Novità su Tfr, previdenza complementare e bonus Renzi nella legge di Stabilità

La legge di Stabilità del 2015 è stata pubblicizzata come la prima senza tasse. A ben guardare, però, si trovano circa una dozzina di nuovi balzelli, che vanno dall'aumento delle aliquote Iva, ancora da quantificare, all'aggravio delle imposte sui rendimenti dei fondi pensione e delle casse di previdenza dei liberi professionisti, senza tralasciare le polizze vita, le slot machine, gli enti no profit. Ciliegina sulla torta è il classico aumento della benzina. E poi ci sono 11 miliardi di extradeficit, che non sono certamente nuove imposte, per ora.

Nessuno ha la bacchetta magica e non si possono certamente creare risorse dal nulla. Da qualche anno ormai le casse dello Stato sono vuote, il prelievo fiscale è già oltre il tollerabile, il Paese non cresce. E non si può nemmeno stampare moneta, come si è fatto per tanti anni, perché con l'Unione europea l'Italia ha rinunciato alla propria sovranità monetaria. In attesa del passaggio al Parlamento italiano e del vaglio delle istituzioni dell'Unione europea, tenuto conto che il testo non è definitivo e che l'entrata in vigore della legge di Stabilità è prevista dal primo gennaio 2015 e potrebbe subire modifiche, riteniamo utile fare il punto sui principali provvedimenti in materia di Tfr, previdenza complementare e bonus "Renzi".

Tfr in busta paga

A partire dal periodo di paga decorrente dal primo marzo 2015, i lavoratori dipendenti del settore privato (a esclusione dei lavoratori domestici e del settore agricolo) in servizio da almeno sei mesi possono chiedere al datore di lavoro la liquidazione mensile del Tfr maturando, quale parte integrativa della retribuzione. Il Tfr già maturato continua a rimanere in azienda o al fondo pensione e viene rivalutato con le norme oggi in essere. La norma non si applica alle aziende sottoposte a procedure concorsuali e alle aziende dichiarate in crisi ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 297/1982.

La novità viene introdotta "in via sperimentale" per il solo periodo di paga da marzo 2015 fino al 30 giugno 2018. La scadenza è importante perché, anche se il lavoratore può esercitare questa scelta in qualsiasi momento (la liquidazione del Tfr in busta paga è infatti assolutamente volontaria), una volta presa, la decisione

è irrevocabile e non si può tornare sui propri passi fino al 30 giugno del 2018.

La scelta riguarda la totalità del trattamento di fine rapporto, in quanto il lavoratore non può chiedere di "frazionare" il Tfr facendosi liquidare mensilmente solo una parte.

Un punto che la legge non chiarisce, però, riguarda i lavoratori che abbiano già in essere contratti di finanziamento accompagnati da una "cessione del quinto", che sono garantiti, appunto, dal Tfr. In questi casi servirà attendere chiarimenti, anche se è plausibile sostenere che coloro che hanno in essere una cessione del quinto abbiano già rinunciato a disporre del proprio trattamento di fine rapporto e, quindi, non possano chiedere la liquidazione mensile.

Un altro elemento fondamentale da considerare è rappresentato dal trattamento fiscale. Il Tfr sarà sottoposto a tassazione ordinaria, quindi farà cumulo con gli altri redditi percepiti dal dipendente nell'anno e sarà soggetto all'aliquota marginale Irpef (nonché alle addizionali regionali e comunali), il che comporta anche una riduzione delle detrazioni commisurate al reddito complessivo.

Nulla di tutto ciò avviene, invece, con la tassazione separata prevista per il Tfr erogato alla fine del rapporto di lavoro, che è soggetto a un'aliquota autonoma calcolata dal sostituto d'imposta e successivamente ricalcolata dall'amministrazione finanziaria sulla base dell'aliquota media applicata al contribuente negli ultimi cinque anni. Il Tfr erogato mensilmente non è invece imponibile ai fini previdenziali, ovvero non contribuisce ad aumentare il montante contributivo della pensione.

Per avere un'idea dell'aggravio della tassazione per coloro che sceglieranno di farsi anticipare il Tfr mensilmente, rimandiamo alla tabella dove si fa un confronto tra le due ipotesi.

Anche chi è già iscritto a un fondo pensione complementare potrà scegliere di ricevere mensilmente il Tfr e non versarlo, fino al 30 giugno 2018, nella sua posizione previdenziale presso il fondo medesimo.

		Tassazione ordinaria			Tassazione separata			Differenze tra tassazione ordinaria e separata	
Retribuzione annua	TFR lordo annuale	Aliquota %	TFR netto annuale	TFR netto mensile	Aliquota %	TFR netto annuale	TFR netto mensile	Annuale	Nel periodo Marzo 2015 Jun-18
€ 10.000	€ 691	23	€ 532	€ 44	23	€ 532	€ 44	€ 0	€ 0.00
€ 15.000	€ 1.037	23	€ 798	€ 67	23	€ 798	€ 67	€ 0	€ 0.00
€ 20.000	€ 1.382	27	€ 1.009	€ 84	23.38	€ 1.059	€ 88	-€ 50	-€ 162.59
€ 25.000	€ 1.728	27	€ 1.261	€ 105	24.1	€ 1.311	€ 109	-€ 50	-€ 162.82
€ 28.000	€ 1.935	27	€ 1.412	€ 118	24.41	€ 1.463	€ 122	-€ 50	-€ 162.86
€ 28.650	€ 1.980	38	€ 1.227	€ 102	24.47	€ 1.495	€ 125	-€ 268	-€ 870.53
€ 33.000	€ 2.280	38	€ 1.414	€ 118	24.81	€ 1.715	€ 143	-€ 301	-€ 977.51
€ 35.000	€ 2.419	38	€ 1.499	€ 125	25.32	€ 1.806	€ 151	-€ 307	-€ 996.66
€ 40.000	€ 2.764	38	€ 1.714	€ 143	26.9	€ 2.020	€ 168	-€ 307	-€ 997.11
€ 45.000	€ 3.110	38	€ 1.928	€ 161	28.13	€ 2.235	€ 186	-€ 307	-€ 997.45
€ 50.000	€ 3.455	38	€ 2.142	€ 179	29.12	€ 2.449	€ 204	-€ 307	-€ 997.11
€ 55.000	€ 3.801	38	€ 2.356	€ 196	29.93	€ 2.663	€ 222	-€ 307	-€ 996.78
€ 58.000	€ 4.008	41	€ 2.365	€ 197	30.35	€ 2.791	€ 233	-€ 427	-€ 1.387.20
€ 63.000	€ 4.353	41	€ 2.568	€ 214	30.95	€ 3.006	€ 250	-€ 438	-€ 1.421.90
€ 65.000	€ 4.492	41	€ 2.650	€ 221	31.17	€ 3.091	€ 258	-€ 442	-€ 1.434.92
€ 70.000	€ 4.837	41	€ 2.854	€ 238	31.81	€ 3.298	€ 275	-€ 445	-€ 1.444.69
€ 75.000	€ 5.183	41	€ 3.058	€ 255	32.43	€ 3.502	€ 292	-€ 444	-€ 1.443.46
€ 83.000	€ 5.735	43	€ 3.269	€ 272	33.25	€ 3.828	€ 319	-€ 559	-€ 1.817.37
€ 85.000	€ 5.874	43	€ 3.348	€ 279	33.43	€ 3.910	€ 326	-€ 562	-€ 1.826.81
€ 90.000	€ 6.219	43	€ 3.545	€ 295	33.86	€ 4.113	€ 343	-€ 568	-€ 1.847.35
€ 95.000	€ 6.565	43	€ 3.742	€ 312	34.33	€ 4.311	€ 359	-€ 569	-€ 1.849.71
€ 100.000	€ 6.910	43	€ 3.939	€ 328	34.76	€ 4.508	€ 376	-€ 569	-€ 1.850.50

Per quanto concerne il datore di lavoro, questi potrà liquidare direttamente il Tfr mensile al dipendente, oppure potrà ottenere un finanziamento per l'importo corrispondente da uno degli istituti di credito che abbiano aderito all'apposito accordo quadro, che dovrà essere stipulato tra il Ministero del Lavoro, il Ministero delle Finanze e l'Abi, Associazione bancaria italiana, a un tasso di interesse che non potrà comunque eccedere il tasso di rivalutazione del Tfr.

Il finanziamento sarà garantito da un apposito fondo istituito presso l'Inps (e finanziato parzialmente dalle stesse imprese che decideranno di accedere a questi finanziamenti), dalla garanzia dello Stato di ultima istanza e da un privilegio speciale.

Le indicazioni di cui sopra, oltre a dover essere approvate in via definitiva, necessiteranno di provvedimenti operativi che dovranno essere definiti da un decreto del Presidente del Consiglio



dei Ministri, di concerto con i Ministri del Lavoro e dell'Economia, da emanarsi entro il 30 gennaio 2015, da cui potranno emergere ulteriori novità per l'attuazione di queste norme nei confronti delle forme di previdenza complementare.

La nuova tassazione sui risultati di gestione delle forme di previdenza complementare

Un'altra norma che avrà un considerevole impatto sulla previdenza complementare è rappresentata dall'innalzamento dell'aliquota applicata sul risultato netto di gestione delle forme di previdenza complementare. Il Governo ha deciso di ritoccare l'aliquota portandola, per l'esercizio 2015, dall'11% al 20%. Ricordiamo che solo pochi mesi fa, anche se solo per l'anno 2014, era già stata innalzata all'11,5%.

Il Governo ha altresì stabilito che i redditi tassati con l'aliquota del 12,50% (titoli del debito pubblico italiano, buoni postali di risparmio, cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti e altre obbligazioni e titoli simili emessi da amministrazioni statali, da regioni, province e comuni e da enti pubblici, nonché obbligazioni emesse dagli Stati inclusi nella cosiddetta "white list") concorrono alla formazione della base imponibile dell'imposta dovuta dai fondi pensione, in base al rapporto tra l'aliquota del 12,50% e quella del 20%. Ciò significa che le tasse su tali strumenti si pagheranno solo sul 62,5% dell'importo e non sul 100%.

Aumenta l'aliquota applicata sulle rivalutazioni del Tfr

Se da un lato si concede la possibilità di prelevare mensilmente il proprio Tfr, dall'altra si aumentano le tasse sulla sua rivalutazione. L'aliquota introdotta dal 1 gennaio 2001 sulle rivalutazioni del trattamento di fine rapporto è stata innalzata dall'11% al 17% e sarà applicata alle rivalutazioni decorrenti dal primo gennaio 2015.

Confermato il "bonus Renzi"

Anche nel 2015 troverà applicazione il "bonus" di 80 euro mensili (960 euro all'anno) per coloro che hanno un reddito complessivo non superiore a 24.000 euro, che viene invece ridotto nel caso di redditi complessivi di importo superiore a detta soglia, fino ad azzerarsi in presenza di un reddito pari a 26.000 Euro. Restano comunque esclusi dalla base di calcolo dei limiti di reddito per ottenere il bonus gli importi di Tfr anticipati mensilmente.

Conclusioni

Possiamo tranquillamente affermare che i provvedimenti presi dal Governo non convengono ai lavoratori. Così come è strutturata la monetizzazione del Tfr, ci guadagnano le casse dello Stato che si rimpingueranno anche con l'aumento della tassazione dei rendimenti delle gestioni dei fondi pensione e quello dell'aliquota sulla rivalutazione del Tfr. Meno male che questo Governo doveva cambiare "verso"!

Occupazione femminile: Jobs Act e legge di Stabilità

La Coordinatrice nazionale Francesca Di Felice illustra l'impatto dei provvedimenti in arrivo per le donne

La nostra è una società che non rende facile la vita delle donne. Nonostante tutto le donne rimangono ai margini del mercato del lavoro alle prese con l'eterna scelta tra farsi una famiglia o tentare la strada dell'affermazione lavorativa, con tutte le difficoltà del caso. E poi c'è chi tenta di fare entrambe, alla ricerca di un compromesso e sempre e solo grazie anche all'aiuto e alla collaborazione della sfera famigliare. E se ciò sembra arduo per una donna che vive nel Nord Italia, diviene quasi impossibile per una che vive nel Mezzogiorno. Le donne rimangono il vero ammortizzatore sociale in un Paese che investe sempre meno in strategie di welfare e politiche attive del lavoro. Per questo è sempre più urgente un piano di riforme che sia in grado di coniugare insieme l'aumento della produttività, lo sviluppo di una nuova politica industriale ed economica e le pari opportunità.

A ciò dovrebbero rispondere i recenti interventi del Governo non ancora definiti: il Jobs Act e la legge di Stabilità. Entrambi propongono alcuni interessanti interventi da tenere in considerazione, seppur con la necessaria prudenza.

Il Jobs Act prevede una delega al Governo in tema di maternità e conciliazione vita-lavoro che si articola su alcuni importanti aspetti: indennità di maternità; tax credit; flessibilità; cessione permessi; servizi per l'infanzia; congedi obbligatori e parentali.

Indennità di maternità

Si procederà all'esame delle prestazioni economiche dirette a sostenere economicamente la maternità per estendere le misure oggi esistenti a tutte le categorie di lavoratrici, comprese quelle iscritte alla gestione separata Inps, alle quali verrà esteso il principio di automaticità della prestazione.

Tax credit

Come incentivo all'occupazione femminile, si introdurrà il tax credit per le donne con carichi di cura, verso bambini e disabili non autosufficienti, che si trovino al di sotto di una determinata soglia di reddito individuale complessivo, a cui verrà aggiunta l'armonizzazione del regime delle detrazioni per il coniuge a carico.

Accordi collettivi per la flessibilità

Si prevede l'incentivazione alla contrattazione diretta a introdurre strumenti volti a migliorare il rapporto tra i tempi di vita e i tempi di lavoro per chi ha carichi di cura, anche attraverso il telelavoro.

Cessione di permessi a colleghi

Verrà introdotta la possibilità di cedere giorni di riposo aggiuntivi previsti dal contratto collettivo nazionale, preservando il diritto a riposi e ferie previsto dalla legge, a colleghi genitori di figli minori che necessitano di presenza fisica e cure costanti per le particolari condizioni di salute. Le modalità di gestione della cessione andranno necessariamente previste contrattualmente.

Servizi per l'infanzia

Si prevede di integrare l'offerta di servizi per l'infanzia forniti dalle aziende e dai fondi o enti bilaterali nel sistema pubblico-privato dei servizi alla persona, con una promozione dell'efficienza e l'apertura ai residenti nel territorio.

Congedi obbligatori e parentali

Si prevede un'analisi volta a valutare la revisione dei congedi di maternità obbligatori e dei congedi parentali con l'obiettivo di garantire una maggiore flessibilità, anche in relazione alle esigenze aziendali. Questa risulta una delle materie che saranno delegate su cui si sviluppano delle riflessioni non favorevoli se l'intenzione è quella di subordinare i congedi obbligatori alle esigenze aziendali e produttive. Lo stesso deve sostenersi anche per i congedi parentali rimasti ormai, con tutti i loro limiti, l'unica possibilità di conciliare il lavoro con le esigenze di cura.

Per quanto riguarda la legge di Stabilità 2014-2015 il governo introduce il bonus bebè per tutti i nati o adottati dal 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2017. Il bonus da 960 euro l'anno, 80 euro al mese, fino al terzo anno (di età o di adozione) con limite a 90mila euro di reddito familiare (che non vale dal quinto figlio in su), e che potrà scendere a 70mila euro se passerà l'emendamento presentato, verrà erogato in seguito ad apposita richiesta all'Inps mensilmente fino al terzo anno del proprio figlio. L'intervento in questione per le fasce medio basse (fino a 26mila euro) si somma al bonus Irpef, visto che il bonus è esentasse.

L'intervento non può non essere accolto favorevolmente, ma rischia di diventare residuale se a questo non si affiancheranno opportuni provvedimenti a sostegno di un'adeguata offerta di servizi per l'infanzia, al momento deficitaria, senza i quali sarà difficile sostenere il lavoro delle donne.

Cisl Reti contro la violenza sulle donne

Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale Fit per le donne, espone quanto hanno fatto le iscritte e gli iscritti della nuova Federazione cislina per dire no a un fenomeno tragico

In occasione del 25 novembre, Giornata internazionale contro la violenza sulle donne, i Coordinamenti nazionali Donne di Fistel, Fit e Flaei hanno deciso di impegnarsi insieme promuovendo un'iniziativa che ha coinvolto tutta la dirigenza sindacale di Cisl Reti per contrastare il fenomeno della violenza di genere.

In tutti i posti di lavoro è stato affisso il volantino/manifesto elaborato per l'occasione e i rappresentanti di Cisl Reti, uomini e donne, hanno indossato in quella giornata il fiocchetto simbolo per dire NO alla violenza sulle donne.

Si tratta di un fenomeno sociale che colpisce spesso in modo sommerso sempre più donne senza distinzione di età, origine, classe sociale, in famiglia come sui posti di lavoro e che è espressione di un retaggio culturale profondo e radicato che si basa sul possesso e non sul rispetto della persona. Violenza, non solo quella fisica, ma anche quella psicologica che passa attraverso le parole e ferisce svilendo e svalutando.

Questa iniziativa vuole essere una testimonianza dell'attenzione che Cisl Reti ha su questo delicato e importante tema sociale, per divenire attori di quel cambiamento culturale indispensabile per contrastare ogni forma di violenza e per fare la propria parte nell'educare all'affermazione della cultura del rispetto come base essenziale del rapporto tra uomo e donna in ogni contesto.

Consapevoli della possibilità di interessare una platea ampia di lavoratori e lavoratrici come quella rappresentata da Cisl Reti, le sindacaliste, come prima attività da realizzare insieme, hanno voluto sensibilizzare una parte importante del mondo del lavoro coinvolgendo le donne, ma soprattutto gli uomini. Altri uomini, non quelli violenti, ma quelli che sono chiamati a prendere le distanze e a non farsi carico di una sballata solidarietà con quel genere maschile che si comporta in modo violento.

È questo solo il primo passo di un cammino iniziato da tempo, quello delle donne di Cisl Reti, le quali attraverso l'impegno comune stanno contribuendo alla nascita di quel nuovo soggetto, la nuova Federazione, che sarà protagonista della scena sinda-



cale. Le donne dimostrano, ancora una volta, mettendo a fattor comune il loro impegno e la loro competenza, di sollecitare e agevolare quel cambiamento necessario a rendere sempre più forti i lavoratori e le lavoratrici delle reti.

FDF

Ebola e i rischi sul versante mare

Ogni giorno che passa aumenta la preoccupazione della diffusione del contagio del virus Ebola, anche perché, ad oggi, non vi sono vaccini né cure per affrontare la malattia.

Il trasporto aereo è certamente un veicolo di diffusione importante ma ha più facilità di controllo. Più difficile è il controllo sul versante mare, ove si presentano una molteplicità di fattori che certo non rendono facile circoscrivere i focolai di Ebola qualora si verificassero.

Vediamo ora alcuni aspetti, ovvero come il virus potrebbe propagarsi sul versante mare.

Equipaggi provenienti dai paesi interessati da Ebola

In effetti, in campo internazionale, gli armatori, incluse le grandi compagnie crocieristiche, non hanno mai fatto ricorso in maniera sensibile a personale proveniente da Paesi oggi interessati dal contagio. Recentemente "Princess Cruises", pur gestendo oltre 20mila marittimi, ha dichiarato di non averne alcuno che sia proveniente da paesi colpiti da Ebola.

Per contro non occorre dimenticare che è molto sviluppata l'attività marittima costiera in quelle zone, in particolare nel campo dell'off-shore, ove i mezzi hanno equipaggi misti.

Fortunatamente i marittimi locali provengono dalle aree costiere, mentre i focolai del virus sono ubicati nelle zone interne del paese. Comunque molte ditte italiane con nostri connazionali operano in zona nell'off-shore e ciò preoccupa.

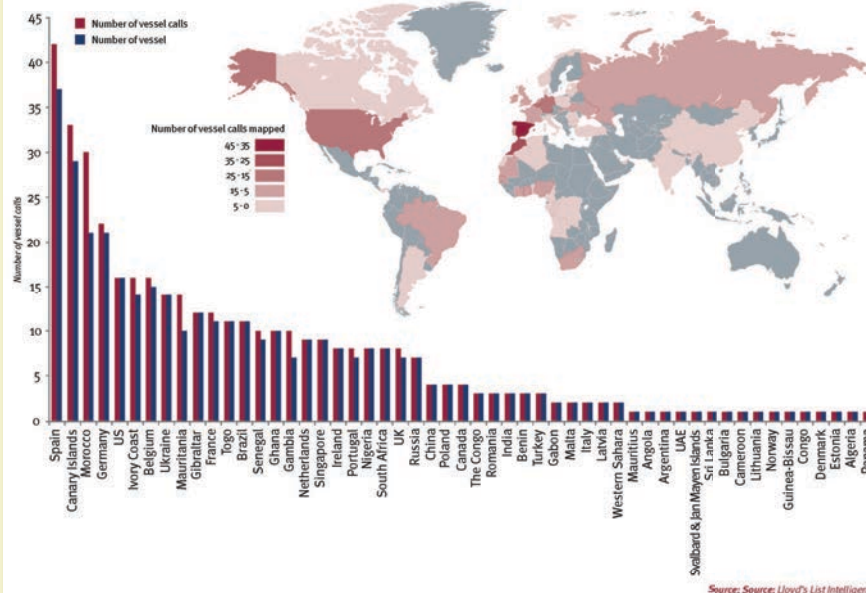
EBOLA MEASURED BY COUNTRY CALLS

This map shows the incidence of vessel calls from Ebola-affected countries to other ports around the world. The map identifies the number of vessels that have called at *Guinea, Liberia or Sierra Leone* since the beginning of August. Only vessels that subsequently departed for other countries were included in the analysis.

The next three ports and countries of call were identified for each departing vessel. If the next three ports of call were in the same country, that counts as one country call. If any of the first three calls were in different countries, those count as separate country calls. Repeat voyages by the same vessel are counted as separate calls.



For further details on individual vessel calls, see [Lloyd's List Intelligence](#)



Lloyd's List Lloyd's List Intelligence
Integrated maritime intelligence

Navi che toccano i porti dei paesi interessati da Ebola

I traffici verso quei porti continuano naturalmente a svolgersi in maniera regolare. I comandi di bordo dalle amministrazioni sanitarie di bandiera hanno ricevuto istruzioni sul comportamento da tenere da parte degli equipaggi. Molti contratti

hanno poi clausole specifiche, come nel caso del contratto collettivo nazionale di lavoro italiano, che prevede un incremento dell'indennità di navigazione quando la nave tocca zone a rischio epidemico.

Come Itf (la Federazione sindacale inter-

nazionale dei lavoratori dei trasporti, a cui Fit-Cisl aderisce) siamo fortemente impegnati nell'informare e istruire i marittimi e non solo ma, laddove qualcuno di loro chiedesse di sbarcare, in contatto con l'armatore vediamo di far sì che la richiesta di sbarco venga accettata con rimpatrio a carico dell'armatore.

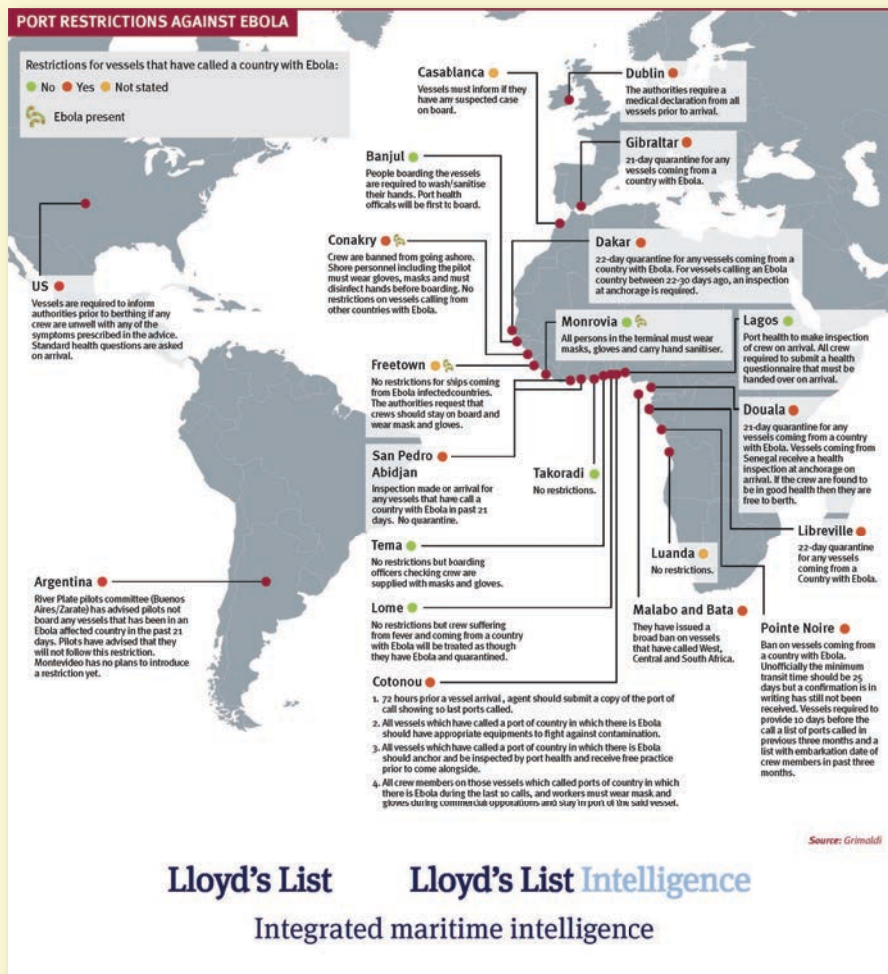
Un caso recente l'ho affrontato con tre marittimi della nave Paola, di bandiera italiana, e l'armatore non si è rifiutato di accogliere la richiesta di sbarco.

Navi da crociera

La nave da crociera, con 5mila persone tra passeggeri ed equipaggio a bordo, è come una piccola città che costringe la gente a vivere a stretto contatto e non solo, inoltre nell'arco dell'anno movimentata centinaia di migliaia di passeggeri. L'eventuale sviluppo di una epidemia sarebbe drammatico. Per questo le varie compagnie hanno attivato procedure volte a evitare ogni forma di contagio.

Ad oggi, l'unico caso sotto osservazione riguarda una passeggera su una nave Carnival venuta a contatto a terra con una collega colpita da Ebola. Naturalmente è a bordo in isolamento sotto stretto controllo sanitario, ma è chiaro che se risultasse contagiata (sembrirebbe di no) sicuramente ci sarebbe stato contatto con altri passeggeri ed equipaggio con tutto ciò che significa.

Per illustrare la strategia attivata dalle compagnie crocieristiche, riporto di seguito quanto preparato da "Princess Cruises". Il testo com'è logico è orientato in



Lloyd's List **Lloyd's List Intelligence**
 Integrated maritime intelligence

particolare alla clientela per evitare il crollo delle prenotazioni. Vi sono poi istruzioni tecniche sanitarie rivolte agli operatori sanitari di bordo ma, com'è logico, esse sono riservate.

La conclusione è che il mondo marittimo ha preso sul serio la questione Ebola.

C'è solo da augurarsi che le misure in via di attivazione dall'Organizzazione mondiale della Sanità e dai singoli paesi blocchino sul nascere il propagarsi del virus e che presto tutte le preoccupazioni siano solo un lontano ricordo.

Francesco Di Fiore

Princess Cruises – Dichiarazione sull'Ebola del 17 ottobre 2014

In Princess Cruises la sicurezza e la salute dei nostri ospiti e dei nostri equipaggi sono al top delle priorità.

Possiamo comprendere che la copertura mediatica del virus Ebola e dei casi correlati possono sollevare domande tra coloro che sono in procinto di organizzare un viaggio.

Princess Cruises non ha nessuna nave che fa scalo in nessuno

dei paesi con Livello 3 di contagio, dove ci sono i Centri di Controllo della Malattia e della Prevenzione (Cdc) e avvisi di salute ai viaggiatori, e nessuno dei nostri membri dell'equipaggio proviene da queste zone. Eseguiamo screening a tutti i passeggeri e membri dell'equipaggio che hanno visitato o viaggiato attraverso la Liberia, la Sierra Leone e la Guinea entro 21 giorni dalla data di partenza della crociera, ai quali viene negato l'imbarco. Stiamo anche monitorando le prenotazioni per tutti gli ospiti

provenienti da questi paesi.

Attualmente, tutti gli ospiti che si imbarcano e i visitatori della nave devono completare un questionario di screening obbligatorio sullo stato generale di salute al momento dell'imbarco e, se ritenuto necessario, verrà chiesto loro di presentare un ulteriore screening medico prima di poter accedere a bordo. Inoltre non sarà permesso l'imbarco a qualsiasi ospite che abbia avuto un contatto fisico o che si sia preso cura di una persona sospettata di aver contratto Ebola o con una diagnosi di Ebola entro un minimo di 21 giorni prima dell'imbarco fino a nuovo avviso. Abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni di sanità pubblica. Il nostro staff medico è pienamente impegnato a monitorare la situazione.

Princess Cruises sta monitorando attentamente la situazione, insieme ai nostri colleghi impiegati nel settore dei viaggi. Il settore delle crociere è in stretto, costante contatto con il Centro di Controllo della Malattia e della Prevenzione (Cdc) negli Stati Uniti e con l'Organizzazione mondiale della Sanità (Oms) per gli aggiornamenti e le linee guida.

Gli ospiti che desiderano maggiori informazioni su Ebola possono visitare il sito web dell'Organizzazione mondiale della Sanità (www.who.int) o il sito Cdc (www.cdc.gov).

D: Prendete le temperature agli ospiti?

R: No, ma attualmente tutti gli ospiti che si imbarcano e i visitatori della nave devono completare un questionario obbligatorio sullo stato di salute in generale prima dell'imbarco e, se ritenuto necessario, verrà chiesto di presentare ulteriori controlli medici prima di poter essere a bordo. Inoltre non sarà permesso l'accesso a bordo a qualsiasi ospite che abbia avuto un contatto fisico o si sia preso cura di una persona sospettata di aver Ebola o a cui sia stata diagnosticata Ebola entro un minimo di 21 giorni prima dell'imbarco fino a nuovo avviso.

Abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni di sanità pubblica. Il nostro staff medico è pienamente impegnato a monitorare la situazione.

D: Se qualcuno sta poco bene in termini generali, sarà autorizzato a viaggiare?

R: Attualmente tutti gli ospiti che si imbarcano e i visitatori della nave devono completare un questionario obbligatorio sullo stato di salute in generale prima dell'imbarco e, se ritenuto necessario, verrà chiesto di presentare ulteriori controlli medici

prima di poter essere a bordo. Inoltre non sarà permesso l'accesso a bordo a qualsiasi ospite che abbia avuto un contatto fisico o si sia preso cura di una persona sospettata di aver Ebola o a cui sia stata diagnosticata Ebola entro un minimo di 21 giorni prima dell'imbarco fino a nuovo avviso.

Abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni.

D: Permetterete alle persone provenienti dai paesi colpiti di fare una crociera con voi?

R: Princess Cruises non ha nessuna nave che fa scalo nei paesi con Livello 3 Cdc e con Avvisi di salute ai viaggiatori e nessuno dei nostri membri di equipaggio proviene da queste aree. Eseguiamo screening per i passeggeri o membri di equipaggio che hanno visitato o viaggiato attraverso la Liberia, la Sierra Leone e la Guinea entro 21 giorni dalla data di partenza della crociera e non sarà permesso l'accesso all'imbarco. Stiamo anche monitorando le prenotazioni da parte di ospiti provenienti da questi paesi.

Inoltre, tutti gli ospiti e i visitatori delle navi devono completare un questionario di screening obbligatorio generale sullo stato di salute al momento dell'imbarco e, se ritenuto necessario, verrà chiesto di presentare un ulteriore screening medico prima di poter essere a bordo.

Inoltre non sarà permesso l'imbarco a qualsiasi ospite che ha avuto un contatto fisico o si sia preso cura di una persona sospettata di avere l'Ebola o a cui sia stata diagnosticata l'Ebola entro un minimo di 21 giorni prima dell'imbarco fino a nuovo avviso. Abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni. Il nostro staff medico è pienamente impegnato a monitorare la situazione.

TRAVEL TO AND FROM EBOLA-AFFECTED COUNTRIES IS LOW-RISK HERE IS WHAT YOU NEED TO KNOW

WHEN ON BOARD

If you develop a fever and Ebola symptoms yourself promptly inform ship's master or medical officer.

fever, weakness, muscle pain, headache, and sore throat; followed by vomiting, diarrhoea, bleeding.

Alert master or medical officer about a seafarer, passenger or other person who has Ebola symptoms:

ON SHIPS OR IN PORTS/ TERMINALS

DO NOT touch the body of a person who has died from Ebola.

Use alcohol rub throughout the day. When hands are visibly dirty use soap and water.

Seek prompt medical attention if you have Ebola symptoms.

Avoid direct physical contact with anyone who is displaying the symptoms of Ebola.

IMO
World Health Organization

D: Come si può essere sicuri dell'elenco storico dei viaggi degli ospiti?

R: Anche se non possiamo essere certi della storia dei viaggi degli ospiti, controlleremo ciascun passeggero o membro di equipaggio che abbia visitato o viaggiato attraverso la Liberia, la Sierra Leone e la Guinea entro 21 giorni dalla data di partenza della crociera e non sarà permesso loro l'imbarco. Stiamo anche monitorando le prenotazioni degli ospiti provenienti da questi paesi. Nessuno dei nostri membri di equipaggio proviene da questi paesi.

Inoltre, tutti gli ospiti e i visitatori delle navi devono completare un questionario di screening obbligatorio generale sullo stato di salute al momento dell'imbarco e, se ritenuto necessario, verrà chiesto di presentare un ulteriore screening medico prima di poter essere a bordo.

Inoltre non sarà permesso l'imbarco a qualsiasi ospite che ha avuto un contatto fisico o si sia preso cura di una persona sospettata di aver Ebola o a cui sia stata diagnosticata l'Ebola entro un minimo di 21 giorni prima dell'imbarco fino a nuovo avviso. Abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni. Il nostro staff medico è pienamente impegnato a monitorare la situazione.

D. Che cosa succede se un passeggero o membro di equipaggio mostra i sintomi di Ebola?

R. Nel caso improbabile che si presenti a bordo questa condizione, abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni. Il nostro staff medico è pienamente impegnato a monitorare la situazione.

D: Ci sono a bordo dispositivi di protezione e in che cosa consistono?

R: Tutte le navi hanno a bordo dispositivi di protezione come parte del loro protocollo standard e abbiamo rigidi protocolli medici che sono in linea con le raccomandazioni della sanità pubblica. Personale medico di bordo è dotato di forniture supplementari in abbondanza in ordine di cautela. Il nostro staff medico è pienamente impegnato e monitora la situazione.

Il settore delle crociere è in stretto, costante contatto con il Centro di Controllo della Malattia e della Prevenzione (Cdc) negli Stati Uniti e con l'Organizzazione mondiale della Sanità (Oms) per gli aggiornamenti e le linee guida.

D: Se gli ospiti hanno paura a viaggiare o fare la crociera a causa di Ebola, permetterete loro di procedere alla cancellazione senza penale?

R: Pur comprendendo che la copertura mediatica del virus Ebola e dei casi correlati può sollevare domande tra coloro che sono in procinto di organizzare un viaggio, la nostra politica standard sulle cancellazioni si applica ancora.

Se siete preoccupati, vi invitiamo a considerare l'acquisto di un

piano di protezione per cancellazione che vi dà la possibilità di annullare la crociera prima della partenza per qualsiasi motivo. Questo vi fornirà la massima flessibilità nel processo decisionale.

D. Se una persona è sospettata di avere l'Ebola, l'intera nave sarebbe in quarantena e sarebbe negato lo sbarco a tutti i passeggeri fino a quando non ci sarà chiarezza da parte delle autorità sanitarie?

R. Non siamo in grado di prevedere quello che le autorità sanitarie pubbliche farebbero. Il settore delle crociere è in stretto, frequenti contatti con i Centri statunitensi per il Controllo della Malattia e della Prevenzione (Cdc) e con l'Organizzazione mondiale della Sanità (Oms) per gli aggiornamenti e le linee guida.

D. Se non siamo in grado di arrivare in porto, potremo ricevere un rimborso pro-rata?

R. Se questa improbabile situazione si verificasse, valuteremo caso per caso.

D: Abbiamo notato sul vostro sito che avete ancora crociere in programma con itinerari in Africa Occidentale.

R: Stiamo attualmente modificando questi itinerari per una maggiore cautela. Gli ospiti che hanno prenotato e i loro agenti di viaggio saranno informati a breve e il nostro sito web sarà aggiornato.

D. Se voglio scendere dalla nave durante la mia crociera, sarò in grado di farlo?

R. Come sempre, se un cliente desidera sbarcare per qualsiasi motivo noi glielo consentiremo, fatti salvi i requisiti previsti dalla dogana e dall'ufficio immigrazione del porto.

Gli ospiti devono contattare il proprio fornitore di Piano di Protezione Cancellazione per il risarcimento.

D. Sto attualmente prenotando una vostra crociera 2015 in Africa occidentale. Essa sta per cambiare?

R: Sì. Stiamo attualmente modificando questi itinerari per una maggiore cautela. Gli ospiti che hanno prenotato e i loro agenti di viaggio saranno informati a breve e il nostro sito web sarà aggiornato.

D. Ho ancora dubbi sul fatto che l'Ebola può essere su una nave da crociera.

R: Gli ospiti che desiderano maggiori informazioni su Ebola possono visitare il sito web dell'Organizzazione mondiale della Sanità (www.who.int) o il sito Cdc (www.cdc.gov)

Riparte la discussione sul IV Pacchetto ferroviario

Il “dolce stil novo” dei rapporti sindacali che si è instaurato in Italia si riverbera anche in Europa. Infatti, toccando all'Italia il semestre di Presidenza europea di turno, sono rimaste lettera morta le ripetute richieste dell'Etf – la Federazione sindacale europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce – di incontrare il Ministro dei Trasporti italiano per presentare le posizioni del movimento sindacale europeo sul pilastro politico del IV Pacchetto ferroviario, che, lo ricordiamo, vuole liberalizzare ulteriormente e in modo pesante il settore.

L'occasione propizia era quella della riunione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti tenutosi in Lussemburgo l'8 ottobre, con all'ordine del giorno proprio la discussione sul IV Pacchetto. Di fronte al palazzo una grande concentrazione di ferrovieri ha voluto manifestare la propria contrarietà ai provvedimenti in discussione. In tali situazioni, normalmente, accade che sia ricevuta e audita una delegazione sindacale: così non è stato.

Solo grazie alla disponibilità del Ministro lussemburghese c'è stata la possibilità di far recapitare a tutti i Ministri presenti una copia della petizione a sostegno delle posizioni sindacali, documento che si può leggere integralmente sul sito Fitcisl.org, nella sezione della Mobilità ferroviaria.

Nonostante il diniego a essere ricevuti, l'Etf ritiene che gli esiti del Consiglio dei Ministri possano indurre a un cauto ottimismo perché è emersa tra gli Stati una spaccatura più profonda del previsto: sono aumentate le posizioni contrarie all'impostazione voluta dalla Commissione, che originano più da una sommatoria di interessi differenti che dalla volontà di un cambiamento politico.



Infatti, i Paesi più piccoli sono preoccupati per l'ulteriore apertura del mercato che di fatto metterebbe in difficoltà le proprie imprese nazionali; da qui la loro contrarietà a modifiche al regolamento n. 1370. Mentre i Paesi più grandi sono contrari a una maggiore separazione tra le imprese di trasporto e il gestore dell'infrastruttura.

La situazione creatasi potrebbe condurre alla richiesta dell'approvazione del pilastro tecnico del IV Pacchetto, che ha già avuto un sostanziale via libera anche in Parlamento, lasciando spazio a una successiva riflessione sul pilastro politico, che consentirebbe un congruo slittamento dei tempi per la sua approvazione. Il Consiglio dei Ministri ha, comunque, ricevuto un mandato a negoziare il pilastro politico con il Parlamento e ciò fa pensare che potrebbero essere apportate modifiche tali da condurre a una

seconda lettura in Parlamento. Il cambio dei relatori dei provvedimenti del pilastro politico, a fronte di una conferma di quelli per il pilastro tecnico, parrebbe avallare la previsione di una possibile suddivisione in due del percorso legislativo del IV Pacchetto. Etf lo considera un buon auspicio, anche se il cambiamento dei relatori comporta una maggiore difficoltà nell'azione di lobbying, in quanto occorre ripristinare i contatti con i subentranti, uno dei quali è l'italiano David Sassoli.

Oltre al IV Pacchetto ferroviario, nella riunione autunnale della sezione trasporto ferroviario dell'Etf si è provveduto all'elezione del rappresentante dei giovani all'interno della Segreteria della sezione, nonché nell'esecutivo Etf. Al fine di garantire la massima partecipazione e condivisione, la sezione ha deciso che fino a ottobre 2015 l'incarico sarà assunto dal collega inglese Nick Quirk del sindacato Rmt. Da novembre 2015, mese in cui non rientrerà nella fascia di età per essere considerato giovane, e fino al prossimo rinnovo delle cariche, prevista nel marzo 2017, toccherà al nostro Christian Tchigg della Fit altoatesina, che nel frattempo assume il ruolo di osservatore all'interno degli organismi. A Christian rivolgiamo i migliori auguri di un proficuo lavoro all'interno dello steering committee.

Oltre all'elezione di Christian, una grossa fetta della riunione è stata dedicata a un focus sull'andamento del trasporto ferroviario delle merci in Europa. Sono state presentate delle analisi, da parte di tecnici di alto livello sia della Cer (l'associazione datoriale europea) che della Direzione generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea "Dg Move", sull'andamento del traffico in questi ultimi anni. Negli ultimi due anni c'è stato un piccolo rimbalzo dei volumi di merci trasportate che la Commissione vanta come risultato delle sue politiche di liberalizzazione. Peccato, però, che l'ultima rilevazione del 2012 dimostri che si è semplicemente ritornati ai livelli del 2000, mentre nel mezzo c'è stata una costante flessione. Tali dati confermano la tesi sindacale che nel lungo periodo non è cambiato assolutamente nulla e che le politiche della Commissione non hanno contribuito in alcun modo ad aumentare le quote di merci trasportate via ferrovia.

Incrocando altri dati, sempre di provenienza della Commissione, è emerso un quadro desolante al quale si vorrebbe porre rimedio con ulteriori interventi per il rilancio del settore. È stato presentato uno studio sull'andamento del traffico a carro singolo, anch'esso oggetto di auspici di rilancio soprattutto nei Paesi del centro nord Europa dove è ancora una componente rilevante della quota di merci trasportate via ferro, mentre in Italia è ormai una componente residuale. Come ha fatto la Cer, anche Etf ha predisposto le proprie proposte di rilancio del comparto merci e ha sollecitato la firma della cosiddetta "Dichiarazione di Mannheim" che attualmente è stata sottoscritta in sole sette nazioni - e in Italia solo dalla controllata di Deutsche Bahn.

Sul versante sindacale, Etf ha presentato il riassunto del lavoro

dei gruppi impegnati nel progetto Working On Rail Freight Corridors (Woc). Il progetto è stato realizzato per mappare la situazione dei lavoratori impiegati dalle imprese di trasporto ferroviario che operano all'interno dei corridoi merci, operativi dall'ottobre 2013. Si tratta di un'analisi comparativa, che va dal confronto delle paghe alle condizioni di impegno e così via, che serve per gettare le basi di politiche sindacali utili a migliorare l'associazionismo in tali realtà e, soprattutto, per esplicitare un'azione concreta contro il dumping contrattuale.

Un altro punto all'ordine del giorno ha coinvolto i colleghi tedeschi di Evg, che hanno un'iniziativa per la raccolta di un milione di firme per un progetto che va sotto il titolo di "4FairTransport". Tale tipologia di iniziativa è consentita dai trattati di Lisbona e servirebbe a sollecitare la Commissione europea a una maggiore attenzione verso un riequilibrio modale del trasporto in favore di quello ferroviario. Visto che la proposta interessa anche altri settori dell'Etf ho suggerito, ed è stato accolto, che tale proposta sia passata al vaglio dell'Esecutivo Fit, in quanto non può caratterizzarsi solo come un'iniziativa scaturita da una sottosezione dell'Etf. Una volta approvata, l'iniziativa potrà partire se ci saranno almeno sette nazioni che parteciperanno alla raccolta delle firme rispettando un quorum minimo per ciascuno dei partecipanti.

Altro progetto presentato è il "Shift2Rail", che è un'iniziativa cofinanziata dalla Commissione europea che vale complessivamente 920 milioni di euro, di cui 450 di provenienza pubblica. Lo scopo è di predisporre studi e applicazioni di tecnologie innovative per l'ammmodernamento del settore ferroviario per un suo rilancio all'interno degli obiettivi cosiddetti 20\20\20. Entro il 2020 dovrebbero essere spesi tutti questi soldi che saranno appannaggio delle maggiori imprese di costruzione del materiale rotabile, dei sistemi di sicurezza e di sviluppo dell'informazione alla clientela che partecipano finanziariamente all'operazione, nonché di società di consulenza. Prima della pausa estiva Etf era stata coinvolta dalla Commissione nella presentazione del progetto. Etf ha quindi predisposto, presentandola alla sezione per la sua approvazione, una bozza di documento che indica le criticità presenti nel progetto, con particolare riferimento alle possibili negative ricadute occupazionali che si verranno a creare, senza comunque trascurare gli effetti sul lavoro quotidiano delle persone, gli effetti stress-lavoro correlati e via elencando.

Nella riunione è stato anche presentato un aggiornamento dei dati relativi al progetto Woman in Rail, nonché si è discusso dell'andamento associativo degli affiliati a Etf nella Ue e in Europa, con la presentazione di alcune "buone prassi", sperimentate in Austria e in Olanda, che hanno portato un incremento della base associativa dei sindacati che le hanno messe in opera.

Azienda unica del tpl in Abruzzo: ora o mai più



Se ci fosse un riconoscimento per la primogenitura, come Fit Abruzzo avremmo vinto il premio per la visione prospettica del concetto di azienda unica del tpl.

In Abruzzo, su questo tema, per molto tempo alle parole non sono seguiti i fatti.

Oggi è in corso un confronto, serrato, con la Giunta regionale per la definizione di una procedura che porti alla costituzione della azienda unica regionale del tpl abruzzese.

Lo si sta facendo anche in previsione di quanto potrebbe definitivamente stabilire la legge, oggi ancora decreto, cosiddetta Sblocca Italia, in particolare per quanto previsto nell'allegato 12, ovvero quella previsione di intervento che, di fatto, chiude l'epoca della finta liberalizzazione denominata "concorrenza per il mercato": se apri ai privati o al mercato borsistico le quote della società pubblica, ti viene rico-

nosciuta una lunga concessione dei servizi, fino a 22 anni e 6 mesi.

Lo si sta facendo anche prevedendo una azienda ferro-gomma, unico modo per applicare reali economie di scala agendo, attraverso il canovaccio del Piano regionale trasporti, sulle sovrapposizioni di servizi.

Non è difficile per noi della Fit prenderci la nostra fetta di responsabilità, tant'è che abbiamo già cominciato a farlo con atti concreti. Il problema è capire quanto gli altri attori saranno in grado di recitare il copione fino alla fine. Ora o mai più.

*Alessandro Di Naccio
Segretario generale Fit-Cisl
Abruzzo-Molise*

Corso su rappresentanza e rappresentatività in Liguria



Il 22 e 23 settembre la Fit-Cisl Reti Liguria ha organizzato con il Segretario regionale Mauro Scognamillo il corso di formazione

per delegati Rsa-Rsu, con docenti Angelo Acquafresca, Responsabile nazionale Formazione Fit-Cisl Reti, e Marco Lai del Centro Studi Cisl di Firenze, e con interventi del Segretario generale Massimo Proglione e del Segretario generale aggiunto Ettore Torzetti.

Nella prima giornata si è affrontato il tema "La rappresentanza sindacale aziendale in Italia" con relazione di Acquafresca, mentre nella seconda si è trattato il tema "Il testo unico sulla rappresentanza" con relazione di Lai.

Il corso ha portato a momenti di condivisione e di accrescimento personale per tutti i partecipanti grazie ai lavori di gruppo svolti, alle relazioni dei docenti, ma soprattutto agli approfondimenti che si sono venuti a creare grazie ai relatori.

Vista la grande riuscita del corso e la richiesta di adesioni si è deciso, grazie alla disponibilità dei docenti, di ripetere a breve l'esperienza.

*Mirko Filippi
Fit-Cisl Liguria*

La Fit Puglia-Basilicata festeggia i suoi iscritti



Lo scorso 30 ottobre si è svolta a Bari la quinta festa del socio dal tema "Un progetto per il futuro: obiettivo lavoro". È stata una giornata di approfondimento del

progetto Garanzia Giovani (Youth Guarantee), il Piano nazionale rivolto a tutti i giovani tra 15 e i 29 anni che non studiano, non lavorano e non sono impegnati in nessun percorso formativo (i famosi Neet).

Alla presentazione hanno partecipato Valeria Patruno, presidente Lal Puglia e Basilicata, e Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale Giovani e Donne Fit-Cisl Reti.

Solo la formazione è la chiave del futuro: è uno strumento di valorizzazione della

persona, ma anche di tutela sociale, poiché aumenta le opportunità occupazionali.

La mattinata ha avuto il suo apice nella premiazione degli uomini e donne della Fit Puglia e Basilicata che si sono distinti nella nostra organizzazione e si è conclusa con l'inaugurazione della sede regionale dopo i lavori di ristrutturazione.

*Stefania Tagliaferro
Fit-Cisl Puglia-Basilicata*

Fit e Cisl Sicilia lavorano per risollevare il settore rifiuti



Ritardi negli stipendi e procedure di licenziamento: è questa la situazione di grave sofferenza che ha coinvolto 10.767 lavoratori del comparto rifiuti in Sicilia.

Fit-Cisl e Cisl regionale hanno organizzato un incontro con le istituzioni del territorio per trovare una soluzione.

In Sicilia sono 13 le discariche. Finora sono riuscite a garantire lo smaltimento, ma sono al limite della capienza. In attesa di gara d'appalto ci sarebbero poi altri 8 impianti, già finanziati dalla Ue con 100 milioni di euro.

«Non siamo disposti ad accettare questa macelleria sociale», ha dichiarato Dionisio Giordano, Segretario regionale Fit. E il Se-

gretario generale Fit Amedeo Benigno denuncia «l'incapacità dei Comuni di recuperare le somme delle tasse sui rifiuti». Aggiunge il Segretario generale Cisl Bernava: «La vicenda rifiuti è l'emergenza più trascurata dal Governo Crocetta». La Fit e la Cisl insistono perché sia fatta una profonda riforma del settore.

*Dionisio Giordano
Segretario regionale Fit-Cisl Sicilia*

I giovani della Fit Toscana in assise per parlare di welfare



Presso l'Auditorium Usl Cisl Toscana si è tenuto il secondo raduno dei Giovani della Fit Toscana, che ha visto coinvolto circa un centinaio di lavoratori e lavoratrici prove-

nienti da tutte le aree contrattuali dei trasporti toscani.

Il primo argomento trattato è stato "Fondi pensione ed enti bilaterali" a cura di Osvaldo Marinig, Responsabile Dipartimento Politiche sociali della Fit nazionale; poi si è passati a "Maternità, paternità e congedi parentali" a cura di Francesca Di Felice, Responsabile Coordinamento Donne Fit nazionale; per terminare con "Salute e sicurezza. Testo unico in un'ottica di genere" a cura di Manolo Claudiani, Rappresentante della Sicurezza per la Fit Toscana. È intervenuto

anche Stefano Boni, il Segretario generale della Fit Toscana, che ha rimarcato il valore della contrattazione nei momenti di crisi.

Insomma è stata una giornata pregena di significati. Uno anzitutto: la formazione e l'informazione sono valori fondamentali per il nostro "futuro". Su questa base continueremo a lavorare sodo.

Elisa Ulivieri
Responsabile Giovani Fit-Cisl Toscana




Più forti insieme.

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

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**

Sicurezza

La leadership



In questo articolo della nostra rubrica parleremo di leadership, un argomento ampiamente sottovalutato non dalla comunità scientifica, che si impegna costantemente nello sviluppare le teorie e i modelli da approfondire, bensì dalle persone che dovrebbero farla propria.

La leadership di un gruppo che lavora in ambienti, dove esiste un collegamento evidente tra l'elemento umano e la possibilità di errore, è l'elemento cardine per poter minimizzare gli effetti dell'errore stesso. Se è vero che un elevato livello di consapevolezza e un altrettanto elevato livello di motivazione del gruppo, insieme ad un adeguato livello di comunicazione, sono fondamentali per operare in sicurezza, è altrettanto vero che colui che è preposto a coordinare e a integrare tutti quegli elementi che servono a prendere decisioni (decision making), al fine di operare in sicurezza, è il leader del gruppo. Di conseguenza egli è l'anello della catena operativa che deve essere più solido e che deve saper gestire tutti gli altri elementi del sistema, ottimizzando i processi, valorizzando le capacità degli elementi interni al gruppo e rendendo così le operazioni sempre più sicure.

In passato il concetto di leader coincideva con quello del capo. Uomini "veri" che dimostravano al mondo quando fossero capaci

di fare tutto loro, da soli. Questo vecchio tipo di leader metteva in forte imbarazzo i collaboratori che gli stavano intorno (quasi fosse un fastidio averne...) sottolineando gli errori, dando sempre la colpa dei fallimenti agli altri e scaricando in continuazione da se stesso le sue responsabilità a scapito dei vari malcapitati che avevano la sfortuna di dovergli stare accanto. Questi capi erano, e sono, dei disastri ambulanti in termini di leadership.

Il machismo è stato per molti anni lo stile di leadership adottato da una gran parte dei responsabili di qualsiasi progetto - fosse esso in ufficio, su di un aereo, sulle navi e in molti altri ambiti. Uno stile fallimentare e poco efficace, uno stile che, oltre a schiacciare le persone, non portava a creare quella famosa equazione dove $1+1=3$.

Forse era dettato dalla paura di delegare, di riconoscere le altrui capacità, di esaltare una squadra, un team, che lavorava per quel progetto, per quella stessa missione che era stata affidata al leader. Questo tipo di approccio è stato definito nel tempo con il nome di leadership autocratica.

Nel tempo si è studiato molto come rendere più efficiente e più efficace il lavoro di un team, al fine di ottimizzare i processi e,

negli ambiti che più ci interessano, per ridurre gli eventi negativi, ovvero le conseguenze causate dall'errore umano. Nuovi stili di leadership sono stati proposti iniziando dal presupposto che il ruolo e la mansione fossero due cose distinte e separate. Ogni figura professionale all'interno dei sistemi, in particolare quelli complessi, ha iniziato a lavorare sempre di più seguendo delle procedure e questa novità ha aiutato coloro che svolgevano determinate mansioni, facilitandoli, attraverso i razionali descritti dalle procedure, nel difendersi da eventuali critiche poste proprio da coloro che erano preposti a controllarne l'operato. Lo stile di leadership autocratico lentamente è dovuto scendere a compromessi con un profilo meno macho e più mitigato che, al posto di pressare i propri dipendenti, iniziava a cercare la loro collaborazione.

Adoperando stili di leadership diversi da quello autocratico, ci si è accorti che, per far collaborare tutti all'interno di una squadra, è necessario motivare i componenti: bisogna trovare la strada per coinvolgerli e per dimostrare a tutti le proprie capacità di condurre con successo un gruppo di lavoro o una missione. È necessario quindi essere, più che un capo, una persona che sa comandare gestendo le risorse a disposizione e prendendo decisioni attraverso l'utilizzo di tutte queste risorse. È fondamentale passare da un atteggiamento autoritario ad un atteggiamento autorevole.

Il leader autocratico non si cura dei bisogni dei propri collaboratori e delle persone in genere. A volte questo comportamento si associa a un interesse sconsiderato per il successo personale e in altri casi non è che uno sterile esercizio di potere. Il Leader autocratico non può portare che a un insuccesso il quale, in ambito aeronautico, è spesso coinciso con veri e propri incidenti.

Un approccio democratico è di fatto all'opposto rispetto a quello autocratico. Il leader, in questo caso, si occupa del proprio team, delle esigenze di ciascun elemento che lo compone, cercando di coinvolgere il gruppo nelle scelte e nelle strategie. Questo tipo di impostazione, se portata ad un eccesso di democrazia, può sfociare in problematiche che potrebbero addirittura condurre il gruppo all'anarchia, all'insubordinazione, favorendo il pensiero che il leader sia un elemento debole. Di conseguenza, potenzialmente viene a crearsi il terreno per una gestione dei conflitti dove il leader stesso potrebbe trovarsi impreparato e spiazzato dai comportamenti dei suoi collaboratori.

Un Leader democratico, inoltre, corre il rischio di cadere nel lassismo o nell'opportunismo quando predilige il fatto di piacere a tutti costi piuttosto che quello di portare a termine la missione, che è il compito per cui viene investito dal proprio datore di lavoro.

Questi argomenti ci portano a comprendere che essere leader non è semplice, poiché egli deve saper tenere sempre in mente



gli obiettivi per cui si sta lavorando, deve essere in grado di spersonalizzare gli obiettivi per renderli comuni, deve saper gestire i conflitti, siano essi personali che interpersonali, deve sapersi assumere le responsabilità dell'operato del gruppo e deve, soprattutto, saper coordinare il proprio gruppo, deve saperlo integrare anche laddove le risorse a disposizione non siano ottimali. Saper capire e ottimizzare le risorse, le energie e i tempi a disposizione sono compiti piuttosto complessi. Un leader deve saper essere fermo senza essere autoritario e deve saper ottenere la giusta autorevolezza soprattutto nei momenti in cui le decisioni devono essere prese. Nel raccontare come dovrebbe essere, è importante far notare che un buon leader in alcune circostanze deve saper essere anche un follower, ovvero deve essere in grado di lasciar lavorare quegli elementi del gruppo che, in un preciso momento, stanno lavorando bene e deve saper riconoscere che il loro lavoro potrebbe essere migliore del suo. Egli deve saper seguire le operazioni senza alterare il livello di eccellenza che gli altri componenti del gruppo in quel momento, stanno sviluppando.

Al termine di un lavoro fatto bene, un bravo leader deve saper gratificare coloro che hanno lavorato per il successo della missione portando a termine gli obiettivi prefissati e facendo comprendere, a tutto il team, che ciascuno dei componenti ha contribuito in maniera positiva al raggiungimento dell'obiettivo.

Lo sviluppo di una buona leadership prevede un profondo cambio di cultura, spesso un vero e proprio ribaltamento delle certezze che ciascuno di noi ha maturato all'interno del proprio ambiente.

Filippo Mirabelli
filippomirabelli@cockpititalia.it

Quanto ci fidiamo del nostro Sistema sanitario?

Sistema sanitario nazionale e italiani: un rapporto di amore e odio. È molto diffusa la percezione che la qualità dell'assistenza sanitaria pubblica si vada riducendo, con punte di grave malcontento nelle regioni meridionali. Il 49% degli italiani giudica inadeguati i servizi sanitari offerti dalla propria regione, ma la percentuale si riduce significativamente al Nord-Est (27,5%) e aumenta nettamente al Sud (72%).

È quanto emerge dal Monitor Biomedico 2014, l'indagine condotta periodicamente dal Censis nell'ambito del Forum per la Ricerca biomedica, che fa il punto sulle questioni chiave della sanità italiana. L'aspetto che pesa più negativamente nel rapporto con le strutture sanitarie pubbliche è la lunghezza delle liste d'attesa: è l'opinione del 64% degli italiani.

L'impatto della crisi. A causa della crisi, nell'ultimo anno il 53% degli italiani si è rassegnato a sopportare tempi di attesa più lunghi per effettuare analisi, visite e cure mediche nelle strutture pubbliche. Ed è aumentato il "fai da te": il 48% si è rivolto direttamente al privato per effettuare analisi, visite e cure a causa delle liste d'attesa, il 35% si è rivolto al privato per ricevere prestazioni di migliore qualità, e due terzi degli italiani hanno sostenuto spese di tasca propria, in particolare per il ticket sui farmaci (66%) e sulle visite specialistiche (45,5%), o per le prestazioni odontoiatriche private (45,5%).

Le malattie che fanno paura. Le malattie che fanno più paura sono i tumori (63%), seguiti dalle patologie che provocano la non autosufficienza (31%), quelle cardiovascolari (28%) e quelle neurologiche (26%). Anche a questo proposito aumen-



tano le forme di autoregolazione: per mantenersi in buona salute, il 44% della popolazione dichiara di seguire una dieta sana e il 19,5% vorrebbe farlo, ma non ci riesce. La prevenzione coinvolge una parte consistente di italiani: il 43% effettua controlli medici una o due volte all'anno, mentre il 14% li effettua ancora più spesso.

L'informazione corre sul web. Più del 70% degli italiani si ritiene molto o abbastanza informato sulla salute, ma cresce la quota di coloro che temono il rischio della confusione causata dalle troppe informazioni (il 54,5% contro il 41% del 2012). Il medico di base rimane la fonte di informazione più consultata dagli italiani (73%), seguito dallo specialista (27%). Ma cresce il ruolo dei media. La percentuale di italiani che almeno qualche volta traducono in comportamenti le informazioni sulla salute acquisite da tv, radio, giornali, internet è passata dal 30% del 2012 al 48% del 2014. Si tratta più frequentemente dell'acquisto di integratori e vitamine (35%) o farmaci (25%), ma anche di modifiche al proprio stile di vita (26%). A utilizzare internet come fonte di informazione sanitaria è ormai il 42% degli italiani.

Il rapporto medico-paziente. Gli italiani hanno fiducia nei medici, ma l'aderenza

alle prescrizioni da parte dei pazienti varia a seconda della gravità della patologia. Nel caso di malattie gravi, nel 90% dei casi le prescrizioni del medico vengono seguite scrupolosamente nelle dosi e nella durata. Se la malattia è meno grave, invece, aumentano le decisioni soggettive e l'autogestione: la percentuale di coloro che rispettano alla lettera le indicazioni del medico scende al 57%.

Il rapporto con i farmaci. Gli italiani attribuiscono ai farmaci un ruolo importante sia nella lotta alle malattie (per il 37% la finalità principale delle medicine è proprio quella di guarire dalle patologie), sia rispetto alla gestione delle cronicità, visto che il 21% ritiene che i farmaci abbiano un ruolo importante nel miglioramento della qualità della vita dei pazienti e nel garantire la possibilità di convivere a lungo con le malattie croniche. Per il 15,5% i farmaci devono svolgere una funzione di prevenzione delle malattie e per il 7% devono sconfinare per sempre le patologie mortali. Il giudizio sul livello di copertura farmaceutica garantito dal Servizio sanitario nazionale è in prevalenza positivo, ma aumentano coloro che reputano insufficienti i farmaci garantiti dal Sistema sanitario nazionale: il 35% oggi contro il 31% del 2012. Il ticket è una tassa iniqua per il 45% degli italiani, uno strumento inutile per il 22% e solo il 33% ritiene che sia uno strumento utile per limitare l'acquisto di farmaci. Il 42% degli italiani ha comprato più frequentemente i farmaci generici rispetto a quelli con marchio commerciale nell'ultimo anno, ma il 45% dichiara di preferire il farmaco di marca (contro il 35% del 2012).

Geivù

Intervista al Sen. Salvatore Margiotta
«Dico no alla separazione tra Rfi e Trenitalia»

Lucano di Potenza, 50 anni, ingegnere e docente universitario, Salvatore Margiotta è Senatore del Pd e prestigioso e competente membro della VIII Commissione Lavori Pubblici.

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

Ritengo di dare un voto pari a 8. Intanto, perché lo conosco da tempo (siamo stati insieme alla Camera in Commissione) e ho avuto modo, nelle scorse legislature, di apprezzarne le qualità. E poi, perché mi pare che sia fra i ministri più attivi, pure in un momento complesso della vita economica del Paese.

DERBY LINATE-MALPENSA. È alla fine arrivato il decreto Lupi di liberalizzazione di alcune tratte da Linate. A Malpensa temono un conseguente "declassamento". Numerose sono state le contestazioni a livello territoriale e istituzionale. L'interdipendenza fra le sorti dei due scali lombardi è teorica o è reale?

È certamente reale. Bisognerebbe discutere a lungo se fu o no positiva la scelta fatta a suo tempo di creare Malpensa. Ma una città come Milano merita un proprio aeroporto. Col cuore sono per Linate.

MATRIMONIO ALITALIA-ETIHAD. Finalmente, dopo mesi e mesi di estenuanti trattative e di continui colpi di scena è stato trovato un accordo strategico.

Ora Luca di Montezomolo è stato nominato Presidente con Silvano Cassano Amministratore delegato e James Hogan Vicepresidente.

È stata finalmente trovata la quadra?

Mi auguro di sì. Sono stato tra coloro i quali hanno tifato per l'operazione Etihad. Che in un momento come questo gli arabi decidano di investire in Italia e su una compagnia aerea come Alitalia è estremamente positivo.

Che la governance sia sostanzialmente italiana anche nell'immagine esterna è importante e Montezemolo gode anche di quel prestigio internazionale che potrà essere utile.



RISIKO AEROPORTUALE. Si va verso quattro grandi "poli" aeroportuali (F2i, Atlantia, Save e Corporation America) in fibrillazione per un ulteriore "shopping" aeroportuale volto ad acquisire partecipazioni azionarie su scali considerati appetibili, come Genova, Catania, Palermo, Cagliari. Come valuta?

Mi auguro di sì ed è un segnale positivo. Significa che vi è appetibilità verso i nostri scali e che ci sono imprenditori che hanno voglia di rischiare capitali. Trovo che gli scali nominati siano ben organizzati. L'afflusso di ulteriori capitali non potrà che migliorare gli assetti.

FERROVIE ITALIANE. Sono passati pochi mesi dall'insediamento di Michele Elia alla guida del gruppo Fsi. Come giudica i primi passi del nuovo Ad? Riuscirà a portare l'alta velocità ferroviaria all'interno dei primi tre scali aeroportuali italiani come chiesto dal Governo?

Abbiamo avuto in audizione in Commissione VIII tanto Elia che il Presidente Marcello Messori. Elia ci ha assicurato che ci saranno

collegamenti veloci e soprattutto frequenti fra scali aeroportuali e ferroviaria. Poi, se sarà vera e propria AV è da vedere perché ci sono problematiche tecniche da superare. Però certamente l'idea di collegare molto meglio Fiumicino con la stazione Termini è una prospettiva alla quale Elia ha assicurato di lavorare alacremente per arrivare al risultato in tempi brevissimi.

PRIVATIZZAZIONE FSI. Si parla di una prossima privatizzazione del gruppo entro il 2015/16 mediante la quotazione in Borsa e successiva vendita fino al 49% del pacchetto azionario ad altri soci.

La nomina di Messori alla Presidenza sembrava finalizzata anche a questo scopo. Ora lo stesso ha rimesso le relative deleghe, trasferite a Elia, contrario alla separazione proprietaria tra gestore della rete (Rfi) e impresa ferroviaria (Trenitalia) e favorevole alla quotazione dell'intero gruppo, senza spacchettamenti o scorpori. Ha prevalso, anche a livello dell'azionista Tesoro la linea realistica e prudentiale dell'Ad.

Chi ha ragione?

Ha assolutamente ragione Elia. Trovo peraltro inconsueta e non positiva questa sorta di polemica aperta che non fa mai bene a un'azienda, soprattutto se importante come Fsi. Io sarei contrarissimo allo spacchettamento, perché il gruppo si tiene se riesce a lavorare globalmente.

Faccio un esempio. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha recentemente abbassato il canone di accesso alla rete per cui Italo di Ntv ha risparmiato e Rfi ci ha perso dei soldi.

Per fortuna, però, i soldi che ha perso Rfi li ha recuperati Trenitalia, per cui alla fine il gruppo Fsi ne esce alla pari.

Ciò detto, io che sono un liberale in economia, sarei contrarissimo alla privatizzazione. Lo dico brutalmente. Faccio un esempio. Fsi ha un fiore all'occhiello nel sistema AV, ma ha un tpl mediamente scarso. Io stesso vengo da una regione (la Basilicata) che ne è una testimonianza. D'altronde, Fsi ragiona in ottica aziendale, per cui non fa investimenti su una linea non redditizia. Ed è completamente pubblica! Figuriamoci se ci fosse l'ingresso di un privato! Io sono per il servizio pubblico sia per la Rai che per le Fsi.

Poi, che si possa vendere una quota di assoluta minoranza per fare cassa, ci può anche stare!

ART. In merito al taglio del canone di accesso alla rete che lei ha menzionato, pensa che Ntv, che ha appunto ottenuto un risparmio, potrebbe rivedere il taglio dei 248 esuberanti che ha annunciato?

Sì, io penso che lo dovrà rivedere. Anzi, penso che andrebbe anche rivisto il costo dei biglietti da entrambi i fronti.

NUOVO COMMISSARIO UE AI TRASPORTI. Lo slovacco Maros Sefcovic era stato nominato al posto dell'ultraliberista estone Siim Kallas, fautore della separazione tra gestore della rete e dell'impresa ferroviaria. Ora, dopo pochi giorni, è subentrata a sorpresa la slovena Violeta Bulc. Come giudica?

La Commissione europea aveva nei mesi scorsi mandato in Parlamento un testo più vicino all'idea della separazione, che lo stesso Parlamento non ha fatto passare. Sono fermo all'idea che la separazione non funzionerebbe. Non conosco l'orientamento della Bulc, ma mi auguro che non ci sia questa costrizione sulla separazione.

PROROGA DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI. È contenuta nel decreto Legge 133 Sblocca Italia.

Alcuni ambienti politici hanno parlato di "regalo" del Premier Matteo Renzi ai gestori autostradali, con il marchingegno dell'unificazione di tratte interconnesse e con la motivazione di facilitare la costruzione di nuove tratte. In pratica verrebbero evitate le gare per i rinnovi delle concessioni. Lo stesso Lupi, con dichiarazioni sbalorditive, ha affermato che il prolungamento quarantennale delle concessioni sarebbe un bene. Ma si profilano obiezioni anche a livello europeo.

Per il futuro, come andrebbe regolata la materia?

Mi verrebbe da dire che ormai il futuro è fra 30 anni! Questa norma è stata contestata anche nel mio partito. Io invece penso che il Governo abbia fatto bene. C'è stata una piccola forzatura a favore dei concessionari. Ma l'idea di sbloccare 7 miliardi di investimenti fa premio su tutto.

Per quanto mi riguarda, a condizione che questi 7 miliardi di euro siano spesi effettivamente, la scelta del Governo può essere giustificata. Certo, poi bisognerà controllare e verificare.

RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Dopo più di quindici giorni dall'approvazione in Consiglio dei Ministri del citato Sblocca Italia, ancora non si capiva bene se la riforma della legge 84 del 1994 sulla portualità fosse dentro o fuori la stesura definitiva. Ma una riforma così delicata, che potrebbe anche determinare accorpamenti e riduzioni da 24 a 14 del numero delle autorità portuali, può semplicisticamente essere approvata con lo strumento del decreto legge omnibus e senza una legge specifica utile anche a gestire la complessa fase transitoria?

Noi, in verità, stavamo lavorando in Commissione con il collega Marco Filippi ad una legge specifica. Anche per noi questa novità è stata come un fulmine a ciel sereno. Probabilmente, sarebbe stato meglio seguire l'iter parlamentare del testo Filippi.

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.

L'equo e solidale ci ha cambiati

«Approccio alternativo al commercio convenzionale, rivolto soprattutto ai paesi in via di sviluppo, al fine di promuovere giustizia sociale ed economica e sviluppo sostenibile», è questa la definizione che l'enciclopedia Treccani dà del commercio equo e solidale. È una realtà che un tempo era di nicchia e oggi è un punto di riferimento per i consumatori cosiddetti consapevoli, tanto che i prodotti equi si trovano facilmente nei supermercati.

I prodotti equosolidali vengono garantiti secondo due modalità complementari. Da un lato c'è la certificazione che garantisce l'eticità del prodotto. Dall'altro c'è il sistema di garanzia di **Agices**, Assemblea generale italiana del commercio equo e solidale, il quale garantisce che le organizzazioni che producono abbiano una modalità etica di operare. «In pratica vogliamo che non solo la materia prima rispetti i criteri equosolidali ma anche chi produce – spiega il Vicepresidente **David Cambioli** - Per questo motivo non apprezziamo prodotti provenienti da aziende che su altri piani continuano a sfruttare i lavoratori e l'ambiente».

Come funziona la certificazione?

Ci rifacciamo alle indicazioni dell'Organizzazione mondiale del commercio equo (Wfto). Il nostro sistema di garanzia è un sistema certificato dall'Istituto per la certificazione etica e ambientale, che è un ente nazionale. Il processo funziona così: abbiamo un disciplinare che le organizzazioni devono rispettare, gestito da Icea la quale ci controlla, certifica che noi svolgiamo il lavoro di verifica, che questo disciplinare venga applicato da tutte le organizzazioni che ne fanno parte e che



tutto il processo sia trasparente. Il nostro marchio è "Equo garantito".

Oltre a questo voi fate attività di lobbying a livello nazionale e locale.

Sì, da questo punto di vista in diverse regioni sono state votate leggi per il commercio equo, che danno possibilità di promozione delle organizzazioni e delle tematiche. Con questa attività siamo arrivati ad avere una legge nazionale che è oggi all'esame della X Commissione Attività Produttive della Camera: "Disposizioni per la promozione e la disciplina del commercio equo e solidale".

Quali sono i progressi fatti nel campo dei diritti umani grazie al commercio equo?

Sicuramente è cresciuta la coscienza dei consumatori e della società in generale,

anche di politica e istituzioni.

Le aziende e le multinazionali nel mondo hanno cominciato a modificare dei comportamenti su pressione dell'opinione pubblica e forse questo senza di noi non sarebbe stato possibile. I paesi nord-europei sono molto più avanti da questo punto di vista. La nostra preoccupazione, però, è che alcune di queste aziende siano cambiate solo in maniera superficiale, per ripulirsi l'immagine.

Ci tengo a dire che il commercio equo è stato il primo a porre nel mondo il tema della giustizia in campo economico cercando una soluzione pratica. Poi sono nate altre realtà come finanza etica, chilometro zero, micro credito eccetera. Oggi ci chiediamo se è il caso di unire tutte queste forze e stiamo lavorando per invitare alla collaborazione tutto il settore dell'economia sociale in Italia. In rete si trova un documento che parla di ciò: "L'equosolidale in movimento".

Anche voi sarete coinvolti da Expo 2015?

Dal 23 al 31 maggio 2015 Agices e Wfto organizzano un evento internazionale, la World Fair Trade Week. L'occasione è l'assemblea mondiale di Wfto, alla quale partecipano 300 delegati da tutto il mondo e che si tiene a Milano con vari eventi ad essa connessi. L'appuntamento ha il supporto e il patrocinio del Comune di Milano. Non è interno all'Expo e cercherà di cogliere questa occasione per mostrare ai consumatori una modalità radicalmente diversa di praticare e costruire un'economia di giustizia.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

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

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




onservizi
 Fondo Formazione Servizi Pubblici Industriali

La formazione a servizio dell'impresa e dei lavoratori

CONSERVIZI
Asstra • Federambiente • Federutility


ASSTRA
ASSOCIAZIONE TRASPORTI


federambiente
Federazione Italiana Servizi Pubblici Igiene Ambientale


FederUtility

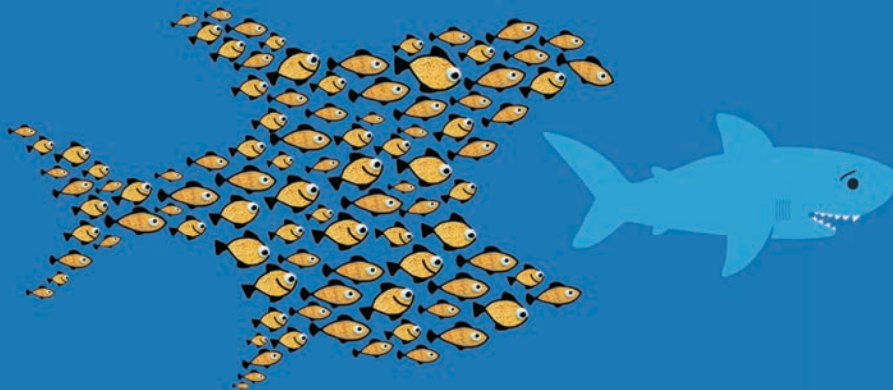
CGIL



CISL


UIL
IL SINDACATO DEI CITTADINI

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



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