

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 1

Gennaio 2015

LXV anno dalla fondazione

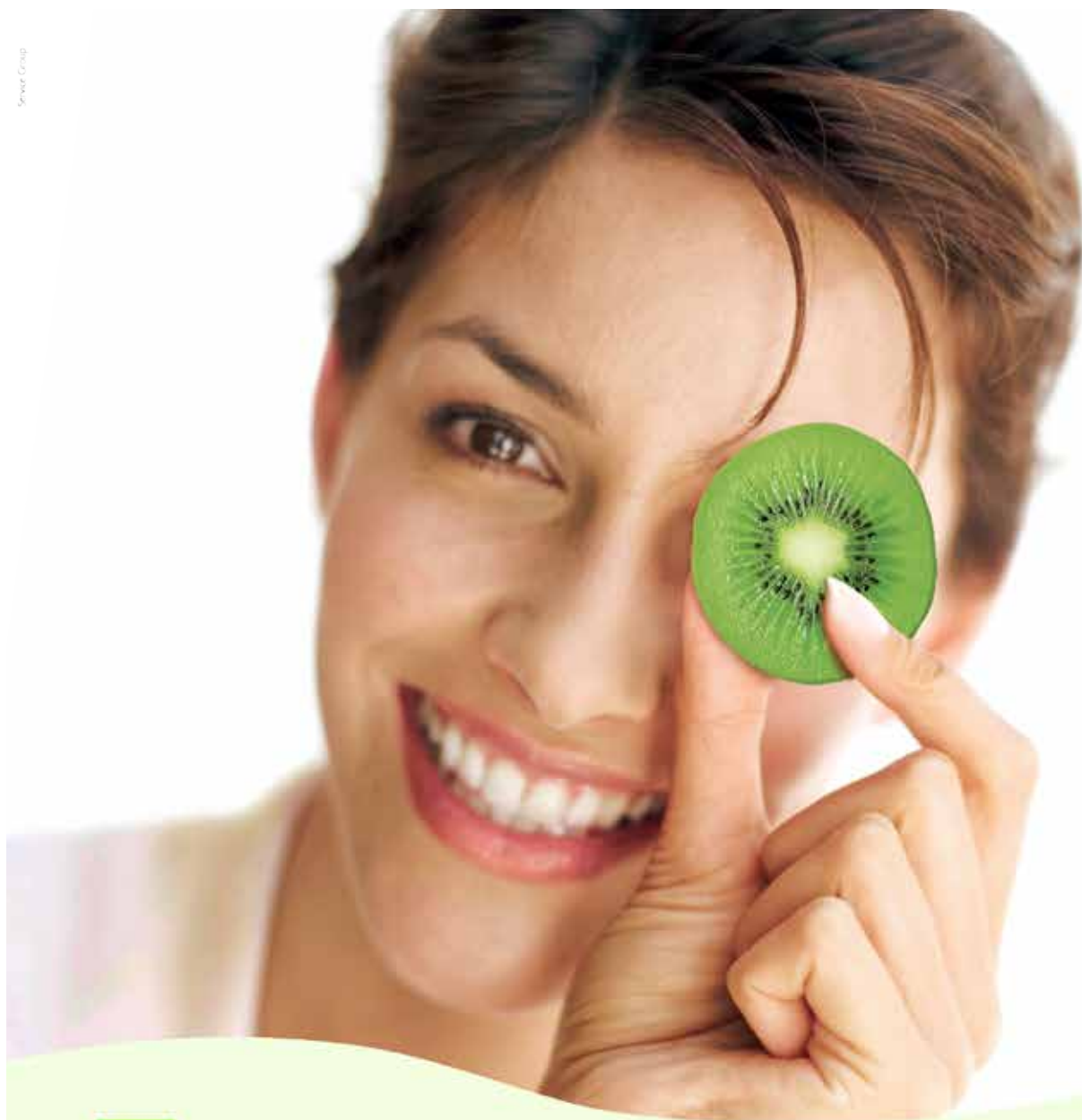
Poste Italiane spa - spediz. in a.p. DL.353/03 (conv.L.46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16./06/1987. Una Copia € 0,51



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Franço Andiver



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Sommario

Editoriale

2 *Cambiare verso... cosa?*

Sindacato & Strategie

6 *Come sarà il 2015 delle Ferrovie dello Stato*

8 *Rfi: una grande opportunità*

9 *La sicurezza e la formazione in Rfi*

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

N. 1 Gennaio 2015

LXV anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Giovanni Luciano**

Direttore Responsabile: **Giulia Dellepiane**

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

Impaginazione: **Fabio Grassini**

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

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

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

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

Chiuso in redazione il 15/01/2015

Finito di stampare nel mese di gennaio 2015

Tiratura: 28.000 copie

10 *Le contraddizioni di Trenitalia sulla Manutenzione Rotabili*

11 *Pari opportunità e gruppo Fsi: un bilancio delle iniziative 2014*

13 *Le questioni aperte dell'area contrattuale*

14 *Rinnovo del contratto: la prima tappa con Fise Assoambiente*

19 *Per la prima volta anche il trasporto aereo ha un Ccnl*

20 *Porti. La Fit scrive a Lupi: Ecco le nostre proposte per la riforma del settore*

21 *Tpl. Ecco la bozza di disegno di legge*

23 *Autostrade. Le proposte della Fit al Ministro Lupi per superare le storture delle concessioni*

25 *Inat, si cambia: Vasco eletto Presidente*

26 *Salute e sicurezza: le ultime novità legislative*

28 *Jobs Act: aspettando il lavoro*

30 *Legge di Stabilità: le politiche sociali e per la famiglia*

32 *Jobs Act: nuove regole per agevolare l'occupazione giovanile*

34 *L'impegno della Fit contro il lavoro forzato in Pakistan*

International

35 *IV Pacchetto ferroviario: a Bruxelles si propone a Roma si dispone*

38 *Un fine anno di importanti impegni per i marittimi*

42 *Ritirata dalla Commissione europea la proposta di revisione della direttiva sull'handling*

Regioni

44 *Sicilia, Alto Adige, Puglia, Toscana*

Opinioni & Colloqui

47 *La ricerca delle cause e non dei colpevoli (parte 1)*

49 *L'Italia e le sue sette giare*

50 *Intervista all'On. Sandro Biasotti*

Intorno a noi

52 *Un'oasi per chi non ha nulla, nemmeno la salute*

Cambiare verso... cosa?

Uno spettro si aggira...

Lo Stato è indebitato fino alla cima dei capelli. Il debito pubblico italiano opprime la nostra economia col suo enorme peso che sfiora i 2200 miliardi di euro, a voi il conto di quanto fa in banconote del vecchio conio. La nostra ricchezza privata, di contro, è circa il doppio. Come può essere? La spiegazione non è poi così complicata, in una società avveza da decenni a privatizzare i profitti pubblicizzando le perdite. Lo abbiamo visto fare spesso questo gioco sporco che fa il paio con l'enorme corruzione infiltrata negli interstizi della cosa pubblica. Appalti docent. Non è un caso, poi, che con un'economia in deflazione aumenti il risparmio privato, come ci dicono le ultime statistiche sull'ammontare dei conti correnti bancari stimati in circa 1100 miliardi, con un incremento di 30 solo nell'ultimo anno. In questa situazione il paradosso è che non si sa più come trovare i soldi per mettere la benzina nelle macchine delle nostre polizie, mentre dobbiamo fronteggiare la minaccia sempre più concreta di un terrorismo figlio di una sorta di crociata alla rovescia che, dopo duemila anni, ripropone sempre lo stesso problema irrisolto. Solo che questa volta il nemico non è alle porte ma dentro le mura, e non lo vedi finché, insospettato e insospettabile, agisce.

Si è avuta la brillante idea di seguire i Paesi che hanno deciso stoltamente di abbattere Gheddafi in Libia e solo ora ci si accorge che la situazione è fuori controllo e che le bandiere nere del califfato Islamic State non sono solo in Iran e Siria ma in Nigeria e, appunto, anche in Libia. L'acronimo Isis ha perso le seconde I e S, appunto per dire al mondo che non lo si trova solo lì, dov'è stato fatto nascere, lo Stato Islamico, appunto Iran e Siria, ma ovunque. In Libia, alle porte dell'Italia. C'è da essere non preoccupati ma spaventati. Spaventati all'idea di come possiamo noi, l'Italia, fronteggiare una situazione di questo tipo con la classe dirigente che ci ritroviamo. Non solo, c'è da essere spaventati perché, mediamente, dopo settant'anni di pace non si capisce che dallo schermo televisivo alla realtà fuori dalla porta di casa propria il passo può essere più breve di quanto si pensi. Non siamo stati cresciuti per questa eventualità. Non abbiamo più quella tensione ideale o quello spirito nazionale, forte ancora in altri Paesi europei, che possa fare coagulo per difenderci. Non so quanto saremmo in grado di produrre una sorta di nuova resistenza. A



sentire le dichiarazioni e le prese di posizione di moltissimi siamo messi molto male in tal senso. Certo che l'unica cosa da evitare è quella di sviluppare discriminazioni o persecuzioni contro i musulmani integrati, cittadini delle nostre terre. Sarebbe un regalo formidabile a chi, nella cultura dell'odio, trova l'humus per la crescita di uno scontro tra religioni. Altrettanto sbagliato è sottovalutare o indulgere eccessivamente. Il presepe e il crocifisso sono presenti da noi da sempre e ci devono rimanere. Bisogna avere rispetto per gli altri, certamente, ma prima per i padroni di casa. Ha ragione anche Papa Francesco quando dice che non bisogna ridicolizzare la religione. Sicuramente di questi tempi non aiuta fare da innesco a fenomeni che possono portarci ad una colonizzazione alla rovescia. Lo dico senza infingimenti perché si rischia un bene troppo prezioso: la libertà, non solo quella di stampa o di espressione. Quella vera. Quella, per esempio, che permette alle donne di essere pari agli uomini. Si aggira uno spettro per l'Europa dall'Islanda a Lampedusa e bisogna reagire a questo problema avvertendolo come prioritario. Prima di tutto. Sapendo

che ha un impatto economico, perché non si combatte un problema del genere con i fichi secchi. Una nazione e la sua economia sono forti se c'è una consapevolezza che comportamenti degeneri rischiano di mettere a repentaglio l'esistenza stessa dei diritti fondamentali del suo popolo. Appunto...come siamo messi noi? Non penso molto bene, ma spero di sbagliarmi.

E noi, lavoratori dei trasporti, possiamo pensare che questo problema non incida sulle nostre imprese e sul lavoro di oggi e sulle possibilità di poterlo sviluppare piuttosto che difenderlo?

Saremmo degli illusi se lo facessimo. Le stesse privatizzazioni che lo Stato vuole fare per cercare di racimolare qualche miliardo lo testimoniano e noi dei trasporti siamo interessati per quelle dell'Enav e del Gruppo Fsi.

Privatizzazioni Enav e Ferrovie dello Stato: cambiare verso... cosa?

In Italia siamo stati abituati per decenni a vedere accostate le aziende di Stato al concetto di "baraccone". Aziende che hanno contribuito non poco in passato a produrre quel debito pubblico oggi monstre. Poste, Ferrovie, Enel, eccetera, finché non si è giunti a un'inversione di tendenza, almeno in alcune di queste aziende, nelle quali sono stati fatti enormi sforzi, soprattutto dai lavoratori, oltre che da rari manager pubblici capaci, per passare appunto dal baraccone all'azienda risanata e produttiva. Da noi è successo con Enav e con Ferrovie dello Stato. Enav era in forte perdita, colpita anche da scandali e azioni della magistratura, com'è stato in un passato più remoto per le Ferrovie, ma poi si è fatto tanto per risalire la china e fare cose egregie. Enav è un piccolo gioiello oggi competitivo con tutte le altre aziende del settore in Europa, dove lo scenario è quello del cosiddetto "cielo unico europeo", ambito ove il servizio può andare anche oltre i confini nazionali. Il bilancio è in forte attivo, gli investimenti da fare tanti e la tecnologia prodotta molto performante. In piccolo e con altre carat-

teristiche è lo stesso miracolo fatto nelle Ferrovie.

Infatti, non è un caso che proprio a Enav e Ferrovie, così come a Poste, si è pensato per aprire al capitale privato. Ma c'è modo e modo. Se queste operazioni devono servire perché le dissanguate casse dello Stato ne hanno bisogno è comprensibile, purché si facciano le cose in modo equilibrato e, soprattutto, salvaguardando queste aziende. Non indebolendole.

Enav ha raggiunto la situazione che aveva grazie a un percorso che ha visto il suo manager di punta, che veniva dall'interno dell'azienda, fare molto bene. Per guerre intestine al Governo e per effetto della legge Madia sull'impossibilità di ricoprire quelle cariche quando si è pensionati, l'Enav è stata decapitata. Risultato? Ad oggi, dopo più di tre mesi, si è ancora con un management provvisorio di provenienza ministeriale, e l'azienda è paralizzata nella sua possibilità di portare avanti programmi di espansione, che sono l'unico antidoto all'invasione da parte di altri providers. Non solo, è già stato fatto un incredibile prelievo di cento milioni di euro a titolo di dividendo per l'azionista Stato. Non si sa ancora, alla data di redazione di quest'articolo, quando sarà scelto il prossimo Amministratore Delegato. Come a dire: stai fermo, aspetta, dammi un po' di soldi e, rispetto ai problemi d'im-

postazione strutturale che dovrebbero vedere scelte chiare e condivise su come muoversi in un ambiente molto concorrenziale su scala europea, poi vediamo. Poi vediamo!?! Vediamo cosa? I francesi o i tedeschi che si conquisteranno gli spazi lasciati liberi dall'Enav italiana? Intanto il manager che è stato mandato via perché "bisogna cambiare verso" se lo sono preso gli inglesi che, forse, lo pagano anche il doppio di quello che prendeva da noi. Certe capacità non si trovano facilmente.

Per le Ferrovie la cosa è diversa ma ancor più antipatica, soprattutto per chi come noi ha partecipato come Sindacato e come lavoratori al risanamento e al rilancio. Fermo restando il controllo pubblico, come per l'Enav, il capitale privato dovrebbe potersi assicurare il quaranta per cento lasciando alla Stato il rimanente sessanta. Questo se il Gruppo resta integro com'è ora e non si va verso azioni che portino al cosiddetto spezzatino societario. Bene, ragionando sulla prima opzione, l'ipotesi che la proprietà dei binari venga tolta a Rfi e passata allo Stato a noi sembra follia. E' un'operazione che tende evidentemente a ridurre il valore dell'azienda per una cifra che dovrebbe essere intorno ai trentacinque/quaranta miliardi di euro. Così facendo si favorirebbe l'ingresso di capitali in modo da farli "contare" negli organismi dirigenti. Sì. Ma se così fosse

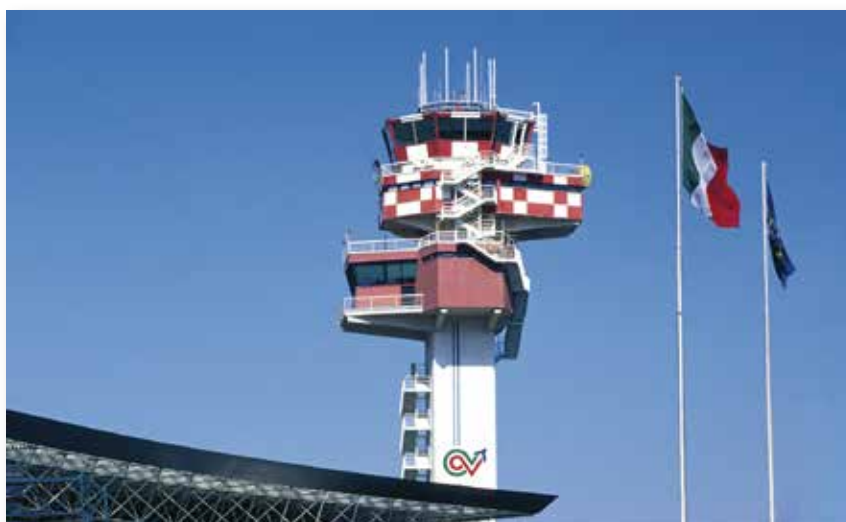




Foto di Frank Andiver

come sarebbero poi considerati gli investimenti per la rete ferroviaria? Investimenti o spesa pubblica? E, in quanto spesa pubblica come si arriverebbe alla loro effettiva utilizzazione?

Se anche, come sembra, l'Unione Europea togliesse gli investimenti dal calcolo del rapporto del 3% deficit/PIL ci si rende conto di quanto sarebbe indebolita un'azienda che oggi è un pezzo fondamentale dell'industria italiana e domani diverrebbe come quel padrone del ristorante che ne diventa il cameriere? Solo a pensare alle linee di credito e alle obbligazioni estere è evidente che sarebbe molto più debole l'appeal. Cambiamo pure questo verso, sono anni che noi lo chiediamo per mille cose, ma cambiamolo per aggiustare quello che non va, non per sfasciare cose che funzionano. Distruggere il valore aggiunto di aziende risanate e competitive come Enav e Ferrovie dello Stato Italiane è un "verso" giusto?

Ennesimo tentativo di riforma del T.p.l., senza risolvere prima il problema del Titolo V

Per il trasporto pubblico locale, invece,

non possiamo parlare molto di cose che funzionano. Non diffusamente, perlomeno. I motivi sono molteplici e ormai da anni sottolineiamo quali sono, secondo noi, i punti di forza, pochi, e quelli di debolezza, tanti.

Non vogliamo certo ripeterci anche stavolta ma se c'è un problema principale è, appunto, che questo è un settore produttivo dove di più si è sviluppata la ricaduta negativa del potere dato alle regioni per alcune materie, quali il trasporto locale. In primo luogo perché il Titolo V avrebbe dovuto dare non solo i poteri legislativi alle regioni, ma anche la cassa. Che responsabilità può avere un amministratore locale che, anche se il suo bilancio è in rosso, sa di poter "piangere" a Roma? Infatti il giochino è durato fino a che Roma aveva come asciugare le lacrime...quando è finita la cassa il settore è impleso quasi ovunque. Ora, per l'ennesima volta dal 1997 a oggi, lo Stato, tramite il Ministero dei Trasporti, prova a far uscire una riforma ma senza capire che effettività possa avere rispetto alle Regioni che sono titolari della legislazione in materia sul loro territorio. Ora, ammesso e non concesso, che nessuna Regione invochi la

Corte Costituzionale, se il testo del cosiddetto "decreto Nencini" diventa norma operativa c'è da avvilirsi. Avvilirsi, perché la preoccupazione è superata dall'avvilimento nel leggere il testo dell'attuale vice ministro.

Non c'è verso di far capire che la frammentazione estrema del tessuto delle aziende del t.p.l. è un problema. Che quelle pubbliche sono troppe e che è ora di promuovere meccanismi di incentivazione alle aggregazioni, non il contrario. Che non si può prescindere da gare, certamente, ma che siano per bacini di servizio

che possano avere un senso industriale. Se invece l'idea è quella di tenere in piedi un meccanismo linea per linea e allora stiamo tornando indietro e di tanto. E' indubitabile che o questo settore saprà avere una metamorfosi: da assistenza pura a contabilità industriale; dove il potere politico locale deve essere sempre meno invasivo sulla gestione, oppure non si cambierà il verso.

Le aziende italiane devono sapersi aggregare, come ha fatto recentemente la regione Abruzzo unificando le sue tre aziende pubbliche Arpa, Gtm e Sangritana, in un'unica entità.

I bacini di traffico non possono essere individuati con un numero di abitanti com'è scritto in quel testo: minimo 350.000. Non ne capiamo il significato. 350.000 abitanti è meno di un quartiere di Roma ma è anche la popolazione della Regione Molise. Perché un numero e non un ambito geografico? Non continuiamo oltre sul testo, non è ancora ufficializzato e, pertanto, soggetto a possibili cambiamenti, ma vi assicuriamo che non è quello che piacerebbe a noi.

Non è possibile ricostruire un settore così strategico su solide basi, per poi farne un traino della nostra economia, pensando di espropriare tutti i beni strumentali alle aziende che perderanno le gare pagandoli al prezzo stabilito dall'Ufficio Tecnico Erariale. Che ne sa quest'ultimo quanto vale un'azienda? Troppo forte il dubbio di moral suasion politica.

Così come non è certo un buon viatico prevedere che vi sia la sola applicazione del Contratto nazionale (quale?) in caso di subentro, senza capire neanche tanto bene se il personale trasferito al subentrante è tutto o no.

Vedremo come si svilupperà questa tematica, ma bisognerebbe prendere atto tutti che poche Regioni investono veramente sul trasporto locale e che lo Stato non dimostra certo di puntarci. Ed è un vero peccato, sia dal punto di vista sociale ma anche in termini di potenziale e formidabile azione economica anticiclica che avrebbe un enorme impatto positivo sul Pil, se solo ci si credesse.

Grazie Presidente

Mentre scriviamo siamo nei giorni successivi alle dimissioni di Giorgio Napolitano dalla carica di Presidente della Repubblica.

Ha resistito finché ha potuto alla biologia, poi, credo molto giustamente, ha preso atto che l'età è quella che è. Personalmente penso che sia stato un grande Presidente. Molti non la pensano allo stesso modo ma credo che senza

la sua azione avremmo corso brutti rischi. E' stato l'ultimo argine per evitarci rovine cadute. Credo anche che abbia adempiuto in modo egregio ai compiti che la Costituzione affida a quella carica. Certo il Parlamento non è stato quasi mai alla sua altezza. Anzi. Si dice che ha ecceduto nei poteri che aveva a disposizione? E meno male. Con lo spettacolo inverosimile che spesso è somigliato ad un caravanserraglio cosa doveva fare? Già la sua rielezione è stata un esempio di come eccessiva litigiosità, frammentazione, scarsissima idea di interesse nazionale siano tra i mali più grandi che affliggono la nostra classe politica. Le istituzioni dovrebbero essere abitate da cittadini,



certamente eletti, ma in possesso di maggiori idealità e valori, non intendendo per tali quelli di uso bancario. Siamo nel bel mezzo della giostra di nomi per il prossimo Presidente. Non possiamo far altro che auspicare che questa volta il Parlamento sappia perdere meno tempo e trovare la massima convergenza possibile su una personalità all'altezza di quel compito. E' un interesse di tutti, sicuramente. Grazie Presidente Napolitano.

Chiudiamo con un grazie anche ad un altro Presidente, non della Repubblica. Non sembri blasfemo il passare dal Quirinale all'Inat. E' solo una coincidenza di svolgimento degli argomenti di questo Editoriale se parliamo del nuovo Presidente dell'Inat, per oltre trentacinque anni sindacalista attivo, da delegato d'impianto del Saufi a Segretario Generale della Fit Cisl Puglia. Pietro Vasco ha lasciato quest'ultima carica perché il compimento del 65° anno ha posto la questione dell'impossibilità a continuare. Ormai era il decano tra i Segretari regionali, personalità autorevole, rispettata e fortemente considerata. Gli abbiamo chiesto un ulteriore impegno nel sostituire Cesare Gradassi alla carica di Presidente dell'Inat. Accettando ha dimostrato quanto grande sia il suo attaccamento a questo Sindacato. Al suo, al nostro Sindacato. E' quindi con grande affetto che a nome di tutti voi gli dico: "Grazie Presidente".



Mobilità ferroviaria

Come sarà il 2015 delle Ferrovie dello Stato

*Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Fit,
spiega i nodi che il gruppo dovrà affrontare*

Per il mondo ferroviario il 2015 si apre con una serie di importanti questioni da definire, a partire dalla privatizzazione e dall'assetto del gruppo Fsi per arrivare alla revisione dello piano industriale del gruppo stesso con un occhio particolare alle prospettive del trasporto merci su rotaia.

Su quest'ultimo aspetto va evidenziato che il Governo nella legge di Stabilità ha fissato nuove regole per il servizio universale delle merci a favore di tutte le imprese ferroviarie. In pratica il contratto di servizio con Trenitalia del valore annuo di circa 130 milioni di euro non è stato più rinnovato, anche perché su questa vicenda vi era stato il ricorso da parte delle altre imprese ferroviarie alle sedi di giustizia comunitarie, evidenziando la presenza di "aiuti di stato". A seguito di ciò vi è stata un'indagine conoscitiva con la successiva apertura di una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea e la conclusione è stata quella del mancato rinnovo del contratto di servizio.

Per risolvere il problema, tra le varie soluzioni si era anche ipotizzata la formulazione di gare a libero accesso, ma i tempi sarebbero stati più lunghi e alla fine il Governo ha optato per l'idea che è stata recepita nella legge, ovvero "assegnare le risorse a Rfi, che provvede a destinarle alla compensazione (...) del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia". In pratica qualunque impresa ferroviaria potrà organizzare treni per il trasporto di merci che interessino le regioni del sud Italia (compreso il Lazio) e beneficiare di un notevole abbattimento del costo delle tracce.

E adesso staremo a vedere se, in considerazione del notevole abbattimento dei costi, l'intraprendenza dei "capitani coraggiosi" dell'imprenditoria nazionale ed europea porterà a nuovi investimenti nel trasporto ferroviario delle merci per il sud o se si affosserà definitivamente questo tipo di servizio lungo questa direttrice in mancanza del "sussidio" del contratto di servizio.

Le conseguenze di ciò saranno quelle di una forte concorrenza in quei territori dove già adesso c'è maggior traffico, mentre potrebbero essere disastrose per le regioni meridionali che verrebbero completamente abbandonate sia da Trenitalia che dalle altre imprese ferroviarie per l'assenza di una politica di sostegno al traffico ferroviario.



Ed ecco il testo del comma 294 della legge di Stabilità 2015:

«Ai fini del rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea (...), a partire dall'annualità 2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di

euro annui. Dette risorse sono attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia. La predetta compensazione (...) è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie. La rendicontazione delle risorse è effettuata dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo i meccanismi previsti dal contratto stesso.

Conseguentemente il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto delle merci su ferro non viene rinnovato».

La privatizzazione di Fsi

Abbiamo appreso dalla stampa che la privatizzazione di Fsi è slittata all'anno prossimo anche se, tra i vari articoli del decreto Milleproroghe varato alla vigilia di Natale, il Governo ha inserito un comma con cui si chiede all'azienda di piazza della Croce Rossa di versare 100 milioni di euro a valere sul bilancio delle controllate del gruppo che fa capo al Ministero dell'Economia.

Non solo: nel decreto è scritto che la prima tranche è retroattiva, perché 40 milioni sono a valere sull'esercizio 2014, ed è stata versata a gennaio. In autunno poi la seconda scadenza: prima del 30 settembre 2015 le Ferrovie – che hanno chiuso il 2013 con ricavi per 8,3 miliardi di euro, un risultato operativo di 818 milioni e utili per 460 milioni – dovranno devolvere ulteriori 60 milioni di euro sull'altare del contenimento della spesa. Il Milleproroghe introduce il nuovo contributo aggiungendo un comma a uno degli articoli del “decreto Irpef” del giugno 2014. Ricordiamo che quel decreto prevedeva che tutte le partecipate dello Stato dovessero ridurre i costi operativi di un minimo del 2,5% nel 2014 e del 4% nel 2015. Ma dalla novità erano esplicitamente escluse le “società per le quali alla data di entrata in vigore del presente decreto risultano già avviate procedure volte ad una apertura ai privati del capitale” (come Fsi, la cui privatizzazione attraverso la quotazione in Borsa del 40% del capitale la primavera scorsa era data per imminente). Il successivo slittamento al 2016 ha quindi fatto scattare il contributo aggiuntivo per quest'anno per il gruppo.

Ricordiamo che questo ulteriore esborso va ad aggiungersi alla diminuzione del 37% dei pedaggi incassati dai treni che passano sulla rete di Rfi dopo la decisione dell'Authority dei trasporti dello scorso novembre.

Ecco il testo dell'articolo 10 del Milleproroghe che al comma 12 recita così:

«All'articolo 20 del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, per il conseguimento degli obiettivi ivi previsti, è aggiunto in fine il seguente comma: 7-ter. Per il raggiungimento degli obiettivi di cui al presente articolo, le società controllate da Ferrovie dello Stato italiane S.p.a. concorrono, nell'ambito del bilancio consolidato della capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015. Il termine per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato è fissato rispettivamente al 10 gennaio 2015 e al 30 settembre 2015».

Nell'insieme ci sono abbastanza argomenti per dire che, purtroppo, la preoccupazione espressa dal Segretario generale della Fit Giovanni Luciano al nostro convegno del 29 maggio scorso in-

titolato “Nessuno fermi il treno! Le ferrovie secondo noi” era più che fondata: sono tanti, infatti, i “pescecani” che girano attorno all'azienda risanata per spolare il frutto di tanti anni di lavoro e dei tanti sacrifici fatti anche dai lavoratori!

Ddl sul trasporto pubblico locale

E come se non bastasse vi è in discussione nelle Commissioni competenti di Camera e Senato la nuova versione, elaborata dalla Direzione generale del Ministero dei Trasporti, aggiornata al 9 dicembre, del Disegno di Legge riguardante il trasporto pubblico locale, che interessa anche quello regionale ferroviario e che contiene novità abbastanza allarmanti per i settori interessati.

In questa sede ci limitiamo a commentare le significative modifiche rispetto alla versione precedente apportate all'articolo 3, nel quale sono indicate le misure per la liberalizzazione del settore. Il nuovo comma 4 di detto articolo così recita: «L'Ente committente del servizio adotta le misure necessarie ad assicurare agli operatori (...) le condizioni per un accesso effettivo e non discriminatorio a beni strumentali, compreso il materiale rotabile, idonei a detto trasporto. Lo stesso Ente committente ha il diritto di imporre all'operatore di servizio pubblico di cedere i beni strumentali e il materiale rotabile, alla scadenza del contratto di servizio pubblico al nuovo operatore cui è aggiudicato l'appalto. (...) La cessione è effettuata alle quotazioni di mercato, così come definite dall'Ufficio Tecnico Erariale e, per il materiale rotabile, sulla base del valore d'acquisto opportunamente indicizzato, tenuto conto degli ammortamenti già realizzati, di eventuali contribuzioni e delle innovazioni che possono aver determinato aumenti o diminuzione di valori». E, se i beni strumentali e il materiale rotabile sono ceduti ad un nuovo operatore di trasporto pubblico, «il gestore cessante fornisce all'autorità competente tutte le informazioni particolareggiate sul costo di manutenzione e sullo stato e le caratteristiche dei beni strumentali (compreso il materiale rotabile) messo a disposizione al fine di garantire l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie allo svolgimento di tutte le fasi di gara».

Sono evidenti le conseguenze che avrebbe l'applicazione di una simile norma in occasione di gare per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali come quella che ci apprestiamo a vivere in alcune regioni con «l'imposizione della cessione dei beni strumentali e del materiale rotabile (...) a quotazioni di mercato definite dall'Ufficio Tecnico Erariale»!

La rilevanza delle problematiche in discussione è tale che non può passare nella più assoluta indifferenza: qui la posta è alta e occorre innanzitutto far sentire la voce di tutti ed è fondamentale portare all'attenzione del Paese, con più forza di prima, il problema del trasporto regionale.

Mobilità ferroviaria

Rfi: una grande opportunità

Il trascorrere inesorabile del tempo non lascia segni solamente di stampo anagrafico, ma avvicina scadenze che un attimo prima sembravano di là da venire.

Se circa due anni fa parlavamo di prime indicazioni per avviare un processo riorganizzativo di Rete ferroviaria Italiana e il perimetro di riferimento era esclusivamente quello della stessa società, ai primi giorni del 2015 ci troviamo a dover far conto con più questioni su una pluralità di fronti.

Infatti, impattano considerevolmente temi quali la scelta del modello di privatizzazione per il gruppo Ferrovie dello Stato italiane, gli interventi legislativi come quello sul costo dell'energia di trazione ferroviaria e quelli dell'Authority dei Trasporti che, dimostrando una particolare attenzione al campo ferroviario, ha deliberato ad ampio raggio, riducendo del 37% il costo delle tracce AV/AC. Auguriamoci che tale solerzia da parte dell'Authority sia riservata anche ad altri settori.

Inoltre a breve bisognerà capire che scenario si manifesta per quanto riguarda il IV Pacchetto ferroviario (a tal proposito si veda l'articolo a firma Marinig nella sezione Fit International di questo numero de La Voce) e il recepimento in Italia della direttiva 34/2012/Ue che impatta considerevolmente sul modello organizzativo del Gestore Infrastruttura. Infine rimane da definire la tematica della riorganizzazione per quanto riguarda il settore Movimento e quello della Manutenzione Infrastrutture.

Quanto sopra descritto è lo scenario che abbiamo di fronte nei prossimi mesi, tenendo conto dell'impatto sui conti di Rfi di interventi quali quello sul costo dell'energia di trazione ferroviaria e sul costo delle tracce AV/AC. A ciò dobbiamo sommare gli impegni sottoscritti da Rfi con il Ministero dei Trasporti all'interno del Contratto di Programma, che registra un saldo negativo di 250 milioni di euro. Ciò fa sì che debba essere presumibilmente rivisto il piano industriale di Rfi oltreché dello stesso gruppo Fsi.

In questo contesto si innesta il progetto di riorganizzazione in ambito Direzione Produzione che interessa i settori Movimento e Manutenzione Infrastrutture. Il processo riorganizzativo che riguarda la manutenzione ha molteplici sfaccettature in quanto, se l'obiettivo principale dichiarato dalla società è quello di accorciare la catena di comando intervenendo sull'eliminazione del Got e della figura di Capo Zona/Tronco nelle Unità territoriali, si

sono aggiunti altri elementi quali quello di efficientare il sistema manutentivo riducendone il costo, anche per rispondere agli impegni sottoscritti nell'ambito del Contratto di Programma. A ciò si aggiunge l'opportunità di internalizzare attività manutentiva pregiata, con tutti i benefici economici e qualitativi del caso, oltreché di crescita professionale, che permetterebbe finalmente l'avvio e la successiva concretizzazione di un consistente numero di assunzioni dal mercato esterno. Ricordiamo a tal proposito che il 30 luglio 2013 sono state gettate le basi per quanto riguarda il cosiddetto ricambio generazionale, su cui il sindacato - e in particolare la Fit-Cisl - si è speso molto.

Quindi un'operazione quale quella del progetto di riorganizzazione ha risvolti che esulano dal semplice ambito organizzativo inteso come una riduzione delle posizioni dirigenziali e da quadro. Però il tutto non può fare a meno di una ridefinizione del potere decisionale con una spinta verso i territori, nonché un incisivo taglio della burocrazia che è quanto mai imperante e costosa.

In aggiunta a ciò il confronto con Rfi non può prescindere dall'affrontare le tematiche riguardanti altre strutture quali Direzione Tecnica, Diagnostica, Officine Nazionali, Sanitario.

Una cosa va sottolineata ed è quella che accorciare la catena di comando non può voler dire intervenire esclusivamente sulle Dtp: ciò implica che i processi decisionali siano più rapidi di quanto non siano realmente. A titolo di mero esempio su Direzione Tecnica, che è una struttura che ha espresso ed esprime eccellenze, come è possibile continuare ancora a rimandare l'avvio di un sistema meritocratico e degli innesti mirati di personale per lo sviluppo e il consolidamento del know-how in particolar modo tecnologico?

Ribadiamo la grande opportunità che la ripresa del confronto sulla riorganizzazione offre, in funzione anche degli interventi degli enti regolatori, legislativi e di controllo (Ansf), che richiedono scelte di notevole caratura e che esulano dalla pura contrazione organizzativa in ambito Dtp per rendere quanto mai aderente una società come Rfi a un ruolo di faro di eccellenza in ambito europeo.

Mobilità ferroviaria

La sicurezza e la formazione in Rfi

Il 2014 è stato un anno contrassegnato purtroppo da eventi funesti che hanno colpito duramente il personale della Manutenzione Infrastrutture di Rete ferroviaria italiana e il personale delle ditte appaltatrici.

Il trend decrescente degli infortuni registrato negli anni precedenti aveva forse lasciato presagire altri scenari ma, come la storia insegna, in campi come quello della sicurezza non bisogna mai lasciarsi andare a facili entusiasmi e abbassare il grado di attenzione necessario.

Senza voler in questa sintesi entrare nel merito di ogni singolo evento, vogliamo però approfittare per riportare lo stato dell'arte delle questioni poste e delle proposte che, come sindacati e in particolare come Fit, abbiamo in più occasioni avanzato.

È innegabile che il contesto di riferimento è mutato radicalmente, non solamente da un punto di vista tecnologico ma anche organizzativo e operativo: in conseguenza di ciò vanno attivate subito le specifiche misure correttive. Misure che non possono essere esclusivamente di tipo tecnologico, oppure formativo, ma devono intervenire in più ambiti.

Sul lato delle procedure in essere, non ne servono di nuove ma serve una rivisitazione tesa a una migliore applicabilità, che passa da una più chiara comprensione, in modo tale da avere un quadro completo e funzionale, senza che le stesse possano dare adito a una sorta di scarico di responsabilità verso talune figure.

Inoltre, per quanto riguarda la tecnologia, ancora dopo molti annunci - seppur tenendo conto di tutte le difficoltà e i passi in avanti su progetti quali il rilevatore di tensione, la scaletta per salire sull'imperiale del locomotore, i totem, Atws che intervengono per fermare la marcia dei treni - siamo a constatare che i passi in avanti sono stati pochi.

Gli interventi realizzati in maniera più concreta riguardano la formazione, anche per i preposti. Ma come Fit-Cisl più di una volta abbiamo sollecitato una verifica della formazione erogata, sia in quantità che in qualità, senza peraltro mettere in discussione la progettualità e la validità dei piani formativi stessi. Infatti, nell'oceano della formazione va fatta una scaletta di priorità, tra le quali rientra quella attinente alle disposizioni di esercizio (D.E.). Atteso che tale formazione debba essere erogata al personale

prima dell'entrata in vigore delle D.E., il meccanismo va registrato anche in considerazione dei consistenti impegni derivanti dall'applicazione del decreto 04/2012/Ansf. Così come va verificata la qualità della formazione effettuata, in modo da apporre gli specifici correttivi.

Poi, sulla tematica della formazione sono opportuni due incisi. Uno riguarda la sua estensione a tutto il personale - quindi il ragionamento non va fatto prendendo a riferimento esclusivamente i volumi erogati. L'altro aspetto ha reso possibile il mantenimento del bagaglio abilitativo del personale di esercizio, che per un periodo di oltre sei mesi si trova ad operare in strutture non di esercizio. Problematica che anche come Fit avevamo posto e che ha trovato la condivisione dell'Ansf.

In sostanza, quello che come Fit siamo a ribadire è che serve un approccio articolato alla tematica della sicurezza e che un suo miglioramento richiede una serie di azioni, partendo dalle regole che devono essere pratiche e funzionali, dalle procedure, dai controlli, dalle innovazioni tecnologiche, dalla formazione che deve essere dinamica, anche per fare le opportune correzioni, e dall'inserimento di un congruo numero di assunzioni. Assunzioni che si portano dietro anche correzioni di tipo organizzativo: come si può parlare di sicurezza quando si utilizza del personale con spostamenti di oltre 100 km? Inoltre rimane aperta la tematica dell'interruzione del/i binario/i ogniqualvolta si accede alla sede ferroviaria e su cui anche Ansf si è già espressa.

In ultimo una considerazione. Pur apprezzando alcune iniziative avanzate da Rfi, dobbiamo registrare che, da parte della stessa Società, vi è una spiccata tendenza a procedere in maniera autonoma. La regola vuole la massima compartecipazione di tutte le parti, come anche le molteplici "buone prassi" lo evidenziano. Fondamentale è il coinvolgimento di lavoratori e dei loro rappresentanti, nonché degli Rls. Ma allora come mai di ciò, nella migliore delle ipotesi, si registrano scarse tracce? Come definire altrimenti il fatto che si dedicano pochi minuti per l'informativa - e non il coinvolgimento attivo - degli Rls? Come può un datore di lavoro dedicare solamente tre minuti per incontrare gli Rls? Come Fit, pur tenendo conto dell'irritazione indotta da certi ottusi atteggiamenti aziendali, raddoppieremo gli sforzi per arrivare a dei risultati concreti.

MM

9

*Mobilità ferroviaria***Le contraddizioni di Trenitalia sulla Manutenzione Rotabili**

Come abbiamo avuto modo di riferire in precedenti numeri del giornale, la presentazione del piano industriale da parte dell'Amministratore delegato di Trenitalia, avvenuta nel luglio 2014, per quanto riguarda il settore della Manutenzione Rotabili ci aveva lasciati sostanzialmente soddisfatti nell'apprendere i dati positivi relativi alla produzione e gli investimenti annunciati per il quadriennio di valenza del piano.

È un piano che prevede oltre 600 milioni di euro per il potenziamento e adeguamento infrastrutturale degli impianti, un imponente inserimento di nuovi treni e - aspetto di nostro maggiore interesse - il mantenimento delle attuali quote di lavorazioni effettuate all'interno delle officine dal personale Fsi 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.

Rispetto a tale impostazione ci saremmo aspettati comportamenti conseguenziali e quindi di avere concreta evidenza del rientro di attività. Invece, nel corso di questi mesi non solo non abbiamo avuto modo di registrare alcuna operazione in tal senso, ma c'è evidenza di iniziative che confermano che in Trenitalia non si è abbandonato il vecchio sistema del ricorso alle esternalizzazioni.

Infatti, nei primi giorni del mese di dicembre abbiamo appreso da comunicati stampa del contratto del valore di 250 mln di euro sottoscritto da Trenitalia con la società AnsaldoBreda per il servizio di manutenzione globale dei nuovi Frecciarossa 1000 che cominceranno a entrare in servizio nei prossimi mesi. Il contratto, della durata di dieci anni, riguarda la manutenzione preventiva, di primo livello e correttiva dei veicoli e verrà svolto con proprio personale presso gli impianti di Napoli e Milano.

Trascorse appena due settimane, sempre dalla suddetta società è stata annunciata la sottoscrizione di altri due contratti del valore totale di circa 100 mln di euro per la manutenzione dell'attuale flotta Frecciarossa Etr 500 e di treni regionali.

Il primo accordo, del valore di 67 ml di euro e della durata di tre anni con la possibilità di una proroga per un altro anno, prevede, oltre alla fornitura di materiali, anche prestazioni di riparazione e revisione di rotabili nelle officine di Napoli, Milano e Vicenza.

Il secondo contratto, del valore di 29 mln di euro, ha una durata di cinque anni e comprende la fornitura di materiali e la manutenzione di primo e secondo livello della flotta delle nuove carrozze doppio piano appartenenti alla Passeggeri Regionale, da realizzarsi in sette impianti del reticolo manutentivo della divisione stessa.

Inoltre, a confermare la nostra tesi sono gli innumerevoli bandi di gara per l'affidamento di attività manutentiva dei rotabili delle diverse divisioni, riscontrabili sul sito www.gare.trenitalia.it. Tra i tanti bandi pubblicati è di rilievo quello emanato di recente dalla Divisione Passeggeri Lh per l'effettuazione della manutenzione ciclica della tipologia Vis (visita intermedia di sicurezza) e Ro (revisione ordinaria) ai rotabili dei complessi Etr 500.

L'impresa aggiudicatrice della gara, con base d'asta di oltre 23 mln di euro, avrà un contratto della durata di 39 mesi per eseguire un nutrito programma di interventi su locomotori e carrozze dell'Alta Velocità presso l'Imc di Napoli.

Non condividiamo affatto queste decisioni intraprese dall'azienda, in particolare quelle con cui viene affidata totalmente la manutenzione globale dei convogli alle imprese costruttrici accrescendo in tal modo una rischiosa dipendenza di Trenitalia nei loro confronti.

Non ne comprendiamo la convenienza, vista la disponibilità di proprio personale dalla indiscussa e riconosciuta professionalità che quotidianamente riesce in ogni caso a garantire lo svolgimento del servizio, tantissime volte sopperendo alle inefficienze degli operatori delle imprese appaltatrici sui materiali a essi assegnati.

Vorremmo confrontarci su quest'aspetto, avendo a disposizione i dati economici complessivi del settore, per avere la possibilità di dimostrare ciò che ripetiamo da sempre e cioè quanto sia vantaggioso il lavoro dei nostri manutentori rispetto a quello fornito dagli appalti.

Ora però è prioritario, anche per dare tranquillità negli impianti, procedere con sollecitudine e con atti concreti a internalizzare quote di attività da quella enorme quantità di oltre 4,5 mln di ore di lavorazioni effettuate da altre imprese.

Mobilità ferroviaria

Pari opportunità e gruppo Fsi: un bilancio delle iniziative 2014

Il piano delle iniziative realizzato nel 2014 dal Comitato Pari Opportunità presente all'interno del gruppo Fsi sia a livello nazionale che territoriale si è concluso con la terza edizione del "Frecciarosa per le donne del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane": una serie di incontri svoltisi a Roma e Milano nei mesi di novembre e dicembre 2014 che hanno visto al centro del dibattito i temi della prevenzione, della salute e della sicurezza delle ferrovie.



«Individuare e proporre strumenti e iniziative dirette a promuovere comportamenti e azioni positive coerenti con i principi di parità tra uomo e donna nonché i principi di pari opportunità nell'accesso al lavoro, nelle organizzazioni e condizioni di impiego e nella formazione di percorsi professionali», è questa la mission del Comitato Pari Opportunità del Gruppo Fsi.

Nel rispetto di questo mandato contrattuale, i Cpo, grazie all'impegno delle delegate che ne fanno parte, hanno realizzato nel tempo numerosi progetti, alcuni dei quali, nel corso delle tre giornate Frecciarosa, sono stati presentati a nome di tutti i comitati, dalla dottoressa Milena Marchesini, Presidente nazionale: il turno di lavoro "rosa" dedicato alle donne che, al

rientro dalla maternità, intendono riprendere l'attività a bordo treno anziché essere impiegate a terra, grazie al quale è oggi per loro possibile coniugare meglio le esigenze familiari con quelle aziendali; la "campagna antiaggressione" diretta a contrastare le aggressioni sia a bordo treno che a terra attraverso il training on the job del personale femminile di bordo e l'uso del tablet per semplificare la denuncia di episodi di aggressione o molestie; la realizzazione di un sondaggio attraverso l'utilizzo di un questionario strutturato compilato da 342 donne, che ha analizzato le tematiche della percezione delle politiche e delle azioni di valorizzazione della diversità di genere, età e cultura nel gruppo, al quale sono seguiti otto focus group di approfondimento dei risultati emersi e numerosi convegni sul tema della violenza alle donne corredati da esposizioni fotografiche in stazione, divenuta luogo di sen-

sibilizzazione e di costruzione di una più radicata cultura a favore della donna.

Oltre alle componenti dei Cpo, illustri ospiti hanno preso parte agli incontri con le donne del gruppo tra i quali, la professoressa Alessandra Servidori, Consigliera nazionale di Parità del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la dottoressa Marta Clemente, Dirigente

medico di II livello del Comitato unico di Garanzia Inail, e le professoressse Adriana Bonifacino, Maria Rosaria Giovagnoli e Debora Rasio rispettivamente Presidente, Segretario generale e Consigliere di Incontradonna Onlus, un'associazione no profit nata nel giugno 2008 nell'ambito del percorso senologico dell'azienda ospedaliera S. Andrea di Roma con lo scopo di «rispondere ai bisogni delle donne, di fornire loro strumenti per affrontare sì il percorso di diagnosi e cura, ma soprattutto, per non sentirsi abbandonate nel "dopo"».

Vista l'elevata professionalità dei relatori, i temi trattati non potevano che essere di grande spessore e suscitare largo interesse tra i presenti. La Consigliera nazionale di Parità ha aperto il dibattito facendo il punto sullo stato dell'arte della Carta per le Pari Opportunità e l'Uguaglianza sul Lavoro. Lanciata in Italia il 5 ottobre 2009

sulla scia di Francia e Germania, portata avanti dal comitato promotore e da numerosi partner sostenitori tra i quali la Cisl, la Carta per le Pari Opportunità è una dichiarazione di intenti che può essere sottoscritta volontariamente da imprese di qualsiasi dimensione «per la diffusione di una cultura aziendale e di politiche delle risorse umane inclusive, libere da discriminazioni e pregiudizi, capaci di valorizzare i talenti in tutta la loro diversità».

Ad oggi 674 aziende italiane e 221 pubbliche amministrazioni con 700mila dipendenti, sottoscrivendo la Carta, si sono impegnate a individuare funzioni aziendali, alle quali attribuire chiare responsabilità in materia di pari opportunità, e politiche aziendali volte a superare gli stereotipi di genere; a integrare il principio di parità di trattamento nei processi che regolano tutte le fasi della vita professionale; a sensibilizzare e formare adeguatamente tutti i livelli dell'organizzazione sul valore della diversità e sulle modalità di gestione delle stesse.

In tale contesto, di grande importanza è la figura della Consigliera di Parità. Nominata dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro per le Pari opportunità, istituita a livello nazionale e presso le Regioni e le Province, così come previsto dal decreto legislativo 11 aprile 2006 n. 198, la Consigliera di parità ha il compito di promuovere e controllare l'attuazione dei principi di uguaglianza di opportunità e non discriminazione tra uomini e donne nel lavoro, di vigilare contro le discriminazioni e segnalare all'autorità giudiziaria i reati di cui viene a conoscenza.

Nel prosieguo della discussione ampio spazio è stato riservato al tema della prevenzione e sicurezza sul lavoro in ottica di genere. Dopo molti anni in cui la normativa del lavoro ha orbitato intorno a una visione "neutra" del lavoratore, il legislatore, con il Testo unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, stravolgendo completamente la visione consolidatasi nel tempo, ha finalmente dimostrato di avere preso

coscienza del fatto che le differenze esistenti tra uomini e donne debbano necessariamente essere prese in considerazione anche nella scelta dei dispositivi di protezione individuale da utilizzare sul luogo di lavoro. Il testo unico, infatti, come ricordato dalla dottoressa Servidori, stabilisce oggi che qualsiasi attrezzatura destinata a essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro, debba tener conto delle esigenze ergonomiche del lavoratore e adattarsi alle sue necessità.

L'assenza di qualunque forma di discriminazione, diretta e indiretta, relativa al genere, all'età, all'orientamento sessuale, alla razza, all'origine etnica, alla disabilità, alla religione e alla lingua, estendendola all'accesso, al trattamento e alle condizioni di lavoro, alla formazione, alle progressioni in carriera e alla sicurezza, è oggi garantita, nell'ambito del lavoro pubblico, dal Cug, Comitato unico di Garanzia, previsto dalla legge 183/2010 che è andata a modificare il d.lgs n. 165/2001.

Sempre rimanendo in tema di salute e prevenzione, è stato presentato il "vademecum della salute", una raccolta di informazioni e suggerimenti riguardanti gli stili di vita, la vaccinazione Hpv (Human Papilloma Virus), la prevenzione del tumore al seno e quella per i tumori al colon, realizzato con il patrocinio del Ministero della Salute, di Incontradonna e Ferrovie dello Stato Italiane e distribuito nel corso delle tre giornate Frecciarosa.

Come spiegato dalla professoressa Giovagnoli, i papilloma virus - molto diffusi fra le persone giovani - sono virus che si trasmettono prevalentemente per via sessuale e che infettano cute e mucose di uomini e donne. I tipi di Hpv cosiddetti ad alto rischio possono causare vari tipi di tumori soprattutto al collo dell'utero, mentre i tipi di Hpv cosiddetti a basso rischio possono causare lesioni cutanee e alle mucose, come ad esempio verruche, condilomi, papillomi delle vie respiratorie e

non solo. Basterebbe sottoporsi periodicamente a un Hpv-test o ad un Pap-test per verificare se si è portatori di infezione virale oppure di alterazioni cellulari e per poter così intraprendere le giuste cure. L'attenzione a mantenere un buon stato di salute attraverso stili di vita sani, vaccinazioni, conoscenza di eventuali fattori ereditari è la migliore arma da usare anche per prevenire e combattere il tumore al seno.

La professoressa Bonifacino ha chiarito che, ferme restando le specificità di ogni soggetto, per le giovani donne fino a 30/35 anni l'esame più indicato oltre alla visita clinica è l'ecografia, mentre per le donne tra i 35 e i 50 anni e oltre i 70 il tipo di esame da eseguire viene stabilito dal medico in base al tipo di seno e ai fattori di rischio. Per tutte le donne di età compresa tra i 45 e i 69 anni, ogni due anni è possibile usufruire di una mammografia con esenzione dal ticket come previsto dalla legge 23 dicembre 2000 n. 388.

La cura dell'alimentazione, l'astenersi dal fumo, il mantenere un adeguato peso corporeo e un buon regime di attività fisica accompagnati da test e indagini sono tutti accorgimenti che potrebbero impattare positivamente sul decorso di molte malattie.

L'attenta partecipazione, la curiosità e la voglia di acquisire il maggior numero di informazioni per poter migliorare il proprio stile di vita manifestate dai presenti agli incontri Frecciarosa sono stati senza dubbio motivi di grande soddisfazione e orgoglio per tutti i Cpo che, con dedizione e fatica, hanno organizzato e creduto in questo progetto. Consapevoli dei sempre presenti margini di miglioramento, a questa terza edizione ne seguirà molto probabilmente una quarta nel 2015.

Mobilità ferroviaria

Le questioni aperte dell'area contrattuale



Il 19 novembre si è svolta a Torino la riunione dell'area contrattuale Mobilità ferroviaria della Fit-Cisl. Ha aperto l'incontro il Segretario generale della Fit piemontese Claudio Furfaro, il quale ha ribadito le valutazioni critiche fatte dalla Federazione sulle politiche economiche del governo e ha sottolineato la poca attenzione data al dialogo e al confronto con le parti sociali da parte dell'Assessorato regionale ai Trasporti in Piemonte.

Concludendo Furfaro ha presentato e incoraggiato il nuovo Coordinatore piemontese della Mobilità ferroviaria Federico Chiariello, nominato in sostituzione del pensionato Stefano Alacqua.

Chiariello nel suo intervento ha portato a conoscenza della platea le principali criticità che si stanno vivendo in Piemonte all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane. Per quanto riguarda Rete ferroviaria italiana, settore Circolazione, l'introduzione della tecnologia Scc sulla tratta Torino-Padova nella primavera prossima porterà all'impresenziamento di decine di stazioni con l'inevitabile esubero di diversi posti di lavoro. Circa il settore Manutenzione, invece, la riorganizzazione e la mancanza di personale e del rispetto delle regole e delle norme contrattuali rendono giorno per giorno più duro il lavoro dei colleghi.

Riguardo a Trenitalia, il neo Coordinatore si è soffermato sulle prospettive di Cargo e sul suo possibile ridimensionamento, soprattutto in considerazione del mancato rinnovo del contratto di servizio universale. Parlando del settore passeggeri, Chiariello ha esplicitato l'esigenza di migliorare i servizi di vendita e di servizio nella Passeggeri Long Haul e ha inoltre ribadito che proseguirà l'impegno della Fit sulla ricerca di procedure lavorative volte ad incrementare il livello di sicurezza per il personale di bordo, e non solo, contro le aggressioni.

Il neo Coordinatore ha evidenziato come sia necessario affrontare in modo serio e costruttivo i problemi derivanti dalla tecnologia e dalle riorganizzazioni aziendali, attivando veri tavoli di contrattazione a livello decentrato per poter agire con efficacia. Infine ha ricordato la necessità del rinnovo delle rsu, ancora in carica dopo dieci anni dalla loro ultima elezione: «La Fit-Cisl è a disposizione di chi vorrà candidarsi – ha dichiarato – Si adopererà per la loro formazione anche con seminari di approfondimento. In questo preciso momento storico è fondamentale continuare a credere in un'idea il più possibile aperta e inclusiva del sindacato. Le nostre sono battaglie difficili e proprio per questo non deve venire mai meno la nostra "fede". Mettiamoci al passo con i tempi e rendiamo la nostra organizzazione più forte e coesa, nell'interesse ultimo e supremo dei lavoratori».

La conclusione dei lavori ha visto l'intervento del Coordinatore nazionale Gaetano Riccio, il quale ha illustrato ai presenti i tavoli di confronto attualmente aperti a livello nazionale, che vedono in prima linea la nostra organizzazione. In particolare si è soffermato sul processo di privatizzazione del gruppo Fsi, evidenziando come la Fit è contraria ad una "privatizzazione a spezzatino" del settore, che avrebbe effetti nefasti in termini di occupazione e di qualità del servizio reso.

Riccio ha infine comunicato che sono stati avviati i tavoli di confronto con il gruppo Fsi per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, nonché l'avvio delle consultazioni per indire le nuove rsu e ha terminato il suo intervento ricordando i morti in servizio e invitando a tenere alti ancor di più l'attenzione e l'impegno per lavorare in sicurezza.

*Servizi ambientali***Rinnovo del contratto: la prima tappa con Fise Assoambiente***Angelo Curcio, Coordinatore nazionale Fit, introduce l'accordo appena firmato illustrandone i contenuti e il valore strategico*

Recuperare del salario in una fase di deflazione è difficile, farlo ad un anno dalla scadenza del contratto collettivo nazionale di lavoro con un indice inflattivo reale vicino allo zero è complicato, farlo con le imprese private in un settore che soffre del ritardo dei pagamenti e dell'adeguamento dei canoni è stata un'impresa.

Dopo una lunga trattativa con Fise Assoambiente, è stato firmato l'accordo sulla copertura economica del periodo 1 maggio – 31 dicembre 2014 con 150 euro: una risposta concreta alla sospensione dell'erogazione dei 15 euro dell'E.C.E. (elemento copertura economica) dopo il mese di aprile 2014.

Considerato che l'Ipca (lo strumento che ha sostituito il paniere Istat) del 2014 si è

attestata su una media dello 0,2% e che, conseguentemente, sul livello medio 3A il valore complessivo dell'anno è pari a 51,80 euro, l'importo di 150 euro aggiunto ai 60 euro già erogati nel periodo gennaio-aprile 2014 chiude in maniera più che soddisfacente la copertura totale con 210 euro.

Si è inoltre concordato da gennaio 2015 un importo di 13 euro al mese sul parametro 3A come anticipo sui futuri miglioramenti contrattuali, lasciando così uno spazio per il recupero salariale alla chiusura del rinnovo contrattuale.

In premessa all'accordo le parti si sono impegnate a definire un avviso comune sulle regole per gli appalti da proporre a tutte le istituzioni, ribadendo la necessità di ria-

prire il tavolo su tale problematica con l'Associazione nazionale dei Comuni italiani per condividere un protocollo sulle linee guida nella definizione dei capitolati e il rispetto delle clausole sociali.

Sul fronte delle imprese pubbliche, al di là della novità politica sulla fusione tra le associazioni datoriali Federambiente e Federutility e la nascita di Utilitalia (servizi a rete di energia, gas, acqua e ambiente), non arrivano segnali di ripresa delle trattative. Noi crediamo che, dopo l'accordo con Fise Assoambiente, vada riattivato il tavolo anche con le imprese pubbliche e definito un percorso condiviso per rinnovare il ccnl dei servizi ambientali.

ACCORDO NAZIONALE

Addì, 22 dicembre 2014 si sono incontrate in Roma

FISE ASSOAMBIENTE - Sezione Rifiuti Urbani rappresentata dal Presidente Monica Cerroni e 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 Cenciotti

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.

Nel quadro

del rinnovo del cenì 21.3.2012, scaduto il 31.12.2013, in attuazione del Protocollo di intesa 5.11. 2014,

LE PARTI HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE.

A) AGGIORNAMENTO DELLE TABELLE DEL COSTO DEL LAVORO E COMPENSO FORFETTARIO UNA TANTUM 2014

PREMESSA

Con il Protocollo di intesa 5.11.2014, le parti, nell'impegnarsi a procedere al rinnovo del ccnl, scaduto il 31.12.2013, si sono poste l'obiettivo di renderlo più competitivo per estenderne l'area di applicazione, in considerazione della crescente espansione di aree di mercato nelle quali non si realizzano corrette condizioni di concorrenza, compromettendo i cc.cc.nn.ll. di settore, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la tenuta economico-finanziaria delle imprese che si attengono normalmente

alle disposizioni dei ccnl dei servizi ambientali e assicurano ai lavoratori dipendenti e ai committenti pubblici l'ottemperanza, in particolare, ai requisiti di regolarità e correttezza contributiva.

In tale quadro, le Parti ribadiscono la necessità di attivare sollecitamente iniziative, anche congiunte, per la definizione di un Protocollo di intesa partecipato dall'ANCI, che prospetti idonee soluzioni in merito all'adeguamento dei canoni agli aumenti attestati dalle Tabelle ministeriali del costo del lavoro, alla predeterminazione dei tempi di pagamento dei canoni di servizio, alla formulazione di bandi di gara sulla base di Linee guida - che tengano conto anche dell'osservanza delle "clausole sociali" - definite in sede ANCI sentita anche l'AVCP.

A tal fine, le Parti si impegnano alla rapida definizione di un Avviso Comune con l'obiettivo di elaborare una posizione congiunta sui temi evidenziati, agevolando il percorso con le Istituzioni preposte.

Il Protocollo di intesa 5.11.2014, al punto n. 2, ha impegnato le parti a individuare soluzioni per l'aggiornamento delle Tabelle del costo del lavoro del settore, periodicamente sottoscritte dalle parti in relazione agli aumenti di costo previsti dall'accordo di rinnovo del ccnl nel corso del triennio di vigenza contrattuale e conclusivamente ratificate dal Ministero del lavoro, ai fini della revisione dei canoni di servizio e della partecipazione alle gare di appalto/affidamento.

L'impegno in parola è stato assunto dalle parti in quanto, con riguardo ai progressivi aumenti del costo del lavoro previsti contrattualmente nell'anno 2014, l'insorgere tra di loro di una controversia interpretativa in ordine alla corresponsione dell'Elemento di Copertura Economica (E.C.E.) di cui all'art. 2, lettera A), comma 6 del vigente ccnl - relativamente al periodo seguente i primi quattro mesi del nuovo triennio di vigenza contrattuale 2014/2016 - non ha consentito di procedere alla sottoscrizione delle Tabelle aggiornate.

Al termine di un approfondito confronto nel corso di più sessioni di trattativa su quanto disposto dalla richiamata disposizione contrattuale, le parti si danno atto reciprocamente che permane sostanziale divergenza interpretativa al riguardo.

Nondimeno, tenuto conto del fatto che il ccnl è scaduto da 12

mesi, nella volontà di osservare l'impegno assunto con il Protocollo di intesa 5.11.2014 e procedere al rinnovo del ccnl, le parti hanno individuato una soluzione che permette di aggiornare i valori delle Tabelle del costo del lavoro, pur riconfermandosi ognuna di esse nella rispettiva posizione.

In tale presupposto, le parti hanno identificato una soluzione economica, a carattere straordinario, con la quale viene corrisposto ai lavoratori dipendenti un compenso forfettario "una tantum" procapite, a totale saldo e definizione di ogni e qualsiasi spettanza per il primo anno del triennio contrattuale 2014/2016, ivi compreso quanto attiene alla non risolta divergenza interpretativa, nei termini di seguito indicati.

COMPENSO FORFETTARIO "UNA TANTUM"

1 A integrale copertura economica del periodo 1.5.2014 - 31.12.2014, ai lavoratori dipendenti in forza alla data di stipulazione del presente accordo - esclusi i dipendenti in aspettativa non retribuita - è corrisposto, con la retribuzione relativa al mese di febbraio 2015, un compenso forfettario "una tantum" procapite, che per l'intero periodo di cui sopra - con riguardo al rapporto di lavoro a tempo pieno - è pari ai seguenti importi:

| LIVELLI | PARAMETRI | IMPORTI PRO CAPITE A TEMPO PIENO INTERO PERIODO 1.5.2014 – 31.12.2014 |
|---------|-----------|--|
| | | € |
| Q | 230 | 265.24 |
| 8 | 204.67 | 236.03 |
| 7A | 184.41 | 212.66 |
| 7B | 175.36 | 202.23 |
| 6A | 166.84 | 192.4 |
| 6B | 159.15 | 183.53 |
| 5A | 151.29 | 174.47 |
| 5B | 144.86 | 167.05 |
| 4A | 138.57 | 159.8 |
| 4B | 134.36 | 154.94 |
| 3A | 130.07 | 150 |
| 3B | 124 | 143 |
| 2A | 123.51 | 142.43 |
| 2B | 111.11 | 128.13 |
| 1 | 100 | 115.32 |

2 Ai lavoratori di cui sopra assunti successivamente all'1.5.2014 il compenso forfettario è corrisposto in misura proporzionale ai mesi di servizio prestati dalla data di assunzione al 31.12.2014. A tal fine, le frazioni di mese di servizio pari o superiori a 15 giorni sono computate come mese intero, trascurandosi quelle inferiori.

3 L'onere della corresponsione del compenso in parola è del datore di lavoro alle cui dipendenze il lavoratore avente titolo si trovi alla data di pagamento di cui al comma 1; fermo restando quanto previsto al successivo comma 10.

Sono comunque fatti salvi gli eventuali, diversi accordi, relativi all'onere di corresponsione del compenso in parola, stipulati tra imprese nel periodo 1.5.2014/31.12.2014 impegnate nell'avvicendamento nella gestione dell'appalto/affidamento ex art. 6 del vigente ccnl.

4 Il compenso in parola non è utile ai fini di alcun istituto contrattuale o legale.

5 La contrattazione aziendale di secondo livello è delegata a definire possibili modalità di remunerazione alternativa/sostitutive di importo pari a quello del compenso in parola.

6 Il compenso spettante a termini dei precedenti commi è proporzionalmente ridotto al personale con contratto di lavoro a tempo parziale, in relazione alla ridotta prestazione lavorativa.

7 Per i lavoratori passati nel periodo considerato da contratto a tempo parziale a quello a tempo pieno o viceversa la misura del compenso spettante sarà data dalla somma dei ratei mensili rispettivamente maturati nelle distinte condizioni contrattuali.

8 Ai lavoratori che, nel corso del periodo considerato, passino al superiore parametro retributivo o livello d'inquadramento, l'importo spettante sarà riferito alla posizione in atto al 31.12.2014; ovvero, se precedente, riferito alla posizione in atto alla data di cessazione del rapporto di lavoro che non sia seguita da assunzione ex novo a termini dell'art. 6 del vigente ccnl.

9 Nel periodo 1.5.2014/31.12.2014, le assenze retribuite a vario titolo ai sensi di legge o di contratto nonché le giornate di assenza per malattia, infortunio sul lavoro, gravidanza e puerperio, congedo matrimoniale, che hanno dato luogo al pagamento di indennità a carico dell'Istituto competente e/o a integrazione retributiva a carico delle aziende, sono utili ai fini della maturazione del compenso

forfettario “una tantum”.

- 10 Ai lavoratori aventi titolo, in forza alla data di stipulazione del presente accordo, che cessino dal servizio prima della data di corresponsione di cui al comma 1, l'importo spettante verrà erogato con le competenze di fine rapporto di lavoro.

AGGIORNAMENTO DELLE TABELLE DEL COSTO DEL LAVORO

In allegato al presente Accordo, le Parti hanno concordato e sottoscritto le Tabelle del costo del lavoro delle imprese private che gestiscono servizi ambientali, aggiornate ai valori progressivamente in essere dal 1 gennaio 2014 al 28 febbraio 2015, ivi compreso quanto disciplinato dalla presente lettera A).

Le Tabelle predette sono trasmesse, a nome delle parti, da Fise Assoambiente alla competente Direzione del Ministero del lavoro per la consueta procedura di pubblicazione.

B) NORMA TRANSITORIA - CORRESPONSIONE COMPENSO CFT 2015

- 1 Nelle more della formulazione dell'articolo 2, lettera A), comma 6, del vigente ccnl, che le parti si impegnano a definire nell'ambito del rinnovo contrattuale, a partire dall'1.1.2015 e fino al 30 settembre 2015 viene erogato eccezionalmente ai lavoratori dipendenti in forza all'azienda, esclusi i dipendenti in aspettativa non retribuita, un importo mensile, a titolo di anticipazione, denominato “Compenso forfettario transitorio 2015 (CFT 2015)”.
- 2 In considerazione del complesso negoziato prospettato dal perseguimento del comune obiettivo richiamato nella lettera A) del presente Protocollo, nel mese di maggio 2015 le parti, valutato lo stato del rinnovo contrattuale, assumeranno le necessarie determinazioni circa l'eventuale prosecuzione della corresponsione del CFT 2015 dopo il 30 settembre 2015.
- 3 Il predetto compenso forfettario è di importo mensile pari a € 13,00 al livello 3/A, con riguardo al rapporto di lavoro a tempo pieno, da parametrare per le altre posizioni inquadramentali e da ridurre proporzionalmente al personale con contratto di lavoro a tempo parziale, in relazione alla ridotta prestazione lavorativa, e non è utile ai fini di alcun istituto contrattuale e legale.

Con riguardo alle distinte posizioni parametriche del vigente sistema inquadramentale, gli importi mensili corrisposti a ti-

tole di CFT 2015 sono i seguenti:

| LIVELLI | PARAMETRI | IMPORTI MENSILI |
|---------|-----------|--------------------------------|
| | | CFT 2015 1.1.2015/30.9.2015 |
| | | € |
| Q | 230 | 23 |
| 8 | 204.67 | 20.47 |
| 7° | 184.41 | 18.44 |
| 7B | 175.36 | 17.54 |
| 6° | 166.84 | 16.68 |
| 6B | 159.15 | 15.91 |
| 5° | 151.29 | 15.13 |
| 5B | 144.86 | 14.49 |
| 4° | 138.57 | 13.86 |
| 48 | 134.36 | 13.44 |
| 3° | 130.07 | 13 |
| 3B | 124 | 12.4 |
| 2 | 123.51 | 12.35 |
| 2B | 111.11 | 11.11 |
| 1 | 100 | 10 |

4. In sede di Accordo di rinnovo del ccnl, qualora il CFT 2015 sia stato erogato fino a tale data, le parti stabiliranno condizioni, criteri e modalità per l'integrale definizione del periodo decorrente dal mese di gennaio 2015 alla data di decorrenza degli aumenti retributivi stabilita dall'Accordo di rinnovo del ccnl, data alla quale il CFT 2015 cesserà definitivamente di essere erogato.

CALENDARIO NEGOZIALE

Le date delle prossime sessioni di trattativa nel 2015 sono le seguenti:

venerdì 30 gennaio ore 9,30;
mercoledì 4 febbraio ore 9,30;
giovedì 19 febbraio ore 15,00;
venerdì 20 febbraio ore 9,30.

ASSOAMBIENTE
FISE

FP CGIL
FIT CISL
ULTRASPORTI
FIADEL



LO SCIOPERO DEI MEZZI È SU UN BINARIO MORTO

CON UNA FIRMA PUOI DEVIARLO SUI TUOI DIRITTI

Cambiamo insieme le norme sul diritto di sciopero:

- Vogliamo che in caso di sciopero, i contributi che le aziende comunque percepiscono anche non erogando servizi agli utenti, siano versati nei fondi bilaterali di solidarietà per il sostegno alla riqualificazione professionale e alle crisi occupazionali.
- Chiediamo, quindi, l'annullamento dell'arricchimento indebito delle aziende dei trasporti che, attualmente ricevono sovvenzioni pubbliche anche nei giorni di sciopero nazionale a discapito di cittadini e lavoratori che pagano di persona con disagi e trattenute in busta paga.
- Anche le aziende, proprio come lavoratori e cittadini, non devono guadagnare in caso di sciopero. Se non si cambia la legge sullo sciopero, gli unici a pagare sono i cittadini ed i lavoratori. Passa in sede per la firma o informati su www.scioperointelligente.it

FIT CISL Reti
Comunicazioni-Energia-Transporti

FIRMA ANCHE TU

PER LO SCIOPERO INTELLIGENTE

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

Trasporto aereo

Per la prima volta anche il trasporto aereo ha un Ccnl

*Emiliano Fiorentino, Coordinatore nazionale Fit,
illustra l'importanza e i contenuti del contratto collettivo nazionale*

Dal 9 al 15 dicembre scorsi si sono svolte in tutta Italia le votazioni per l'approvazione del primo contratto collettivo nazionale del trasporto aereo italiano e ha vinto il sì con il 77%. Si tratta di un risultato che non lascia spazio a equivoci e che dimostra ancora una volta che la strada intrapresa dalle organizzazioni sindacali confederali è quella giusta. Questo articolo è il primo di una serie pensata allo scopo di illustrare i contenuti del Ccnl, analizzando così nello specifico ogni singola sezione.

Il Ccnl, come detto, è il primo del genere per il trasporto aereo italiano e nasce dal lavoro dei sindacati coinvolgendo tutti, dal livello nazionale a quello regionale fino ai delegati di base; la sua durata è triennale (gennaio 2014-dicembre 2016) ed è stato pensato prima di tutto per contribuire a risolleverare un settore profondamente in crisi non solo a causa della perdurante congiuntura economica internazionale, ma anche per colpa degli esiti nefasti di una liberalizzazione senza paletti e punti di riferimento.

Non è un caso che la maggioranza delle aziende del settore sia in forte difficoltà. La mancanza di regole valide per tutti ha reso l'Italia ormai da anni una terra di conquista per molte compagnie straniere che macinano utili attraverso lo strumento del dumping sociale, ovvero sulla pelle (e i portafogli) dei lavoratori. Prima tra tutte c'è Ryanair, che è già stata condannata in Francia proprio per questo (ha assunto 127 dipendenti a Marsiglia con contratto di lavoro irlandese) e che anche qui in Italia è stata portata in tribunale proprio dalla Fit-Cisl per comportamento antisindacale (ma si sa, i tempi della giustizia italiana non sono rapidi come quelli francesi!). Questa situazione ha causato una corsa al ribasso, in cui ogni azienda ha cercato di diventare più competitiva tagliando i propri costi, in primis quello del personale.

Il Ccnl ambisce a risolvere proprio questo problema, come si legge ad esempio all'allegato 3, intitolato "Clausola di salvaguardia armonizzazione CCNL/CCAL aziendale": «Il CCNL definisce un contesto, prima non disponibile, di norme. La sua corretta applicazione interviene sulla competizione sleale e interrompe il dumping che si è creato nell'industria in questi lunghi anni di crisi».

Queste regole non vogliono ingabbiare la libera impresa o mor-

tificare le professionalità esistenti: al contrario, attraverso gli integrativi aziendali che ne deriveranno, sarà possibile entro limiti stabiliti, venire incontro alle peculiarità delle aziende e alle loro esigenze di crescita o rilancio e allo stesso tempo, e grazie alle parti specifiche, saranno ancora più valorizzate le peculiarità e le competenze dei lavoratori e delle loro categorie di appartenenza. Il Ccnl infatti ha una struttura precisa, ha una parte generale, che contiene principi comuni, e sei parti specifiche, che prendono il nome dalla relativa associazione datoriale: Assaeroporti, Assaereo, Assocatering, Assocontrol, Assohandling e Fairò.

La parte generale

Nella parte generale del Ccnl vengono definiti i modelli di relazione industriale tra aziende e sindacati per creare un sistema di regole certe e definite e valide per tutti gli operatori del trasporto aereo, siano essi piloti, controllori, assistenti di volo, impiegati, tecnici eccetera. In questa sezione generale sono quindi illustrate le tutele sociali (ad esempio dispositivi di protezione individuale, tutela della privacy, mobbing, salvaguardia del lavoratore anche in tema di molestie sessuali, pari opportunità, tutela della maternità e paternità e via elencando), il mercato del lavoro (determina i tipi di contratto applicabili quali contratti parziali, a tempo determinato e indeterminato, formazione continua e aggiornamenti professionali e così via), il rapporto di lavoro (inteso come documentazione da presentare all'atto dell'assunzione, trattamento di fine rapporto, norme di comportamento e via dicendo) e la previdenza complementare.

È da sottolineare che la parte generale è stata firmata dai sindacati confederali e da tutte le associazioni datoriali, anche Assohandling e Fairò, per cui risulta ancora più incomprensibile che queste due controparti ora rinviino la firma delle rispettive sezioni specifiche. La Fit continuerà a lavorare per superare quest'impasse e includere sotto la tutela del Ccnl anche i lavoratori dell'handling aeroportuale e dei vettori stranieri.

All'interno del nostro sito Fit, nell'area Trasporto aereo è riportata nello specifico la documentazione riguardante ogni singola sezione.

Porti

La Fit scrive a Lupi: Ecco le nostre proposte per la riforma del settore

Il Coordinatore nazionale Fit Ugo Milone ha redatto una lettera aperta al Ministro, firmata dal Segretario generale Luciano, per ribadire le posizioni della Federazione

Non si può pensare allo sviluppo del Paese senza i porti e non si può pensare allo sviluppo dei porti senza la loro riorganizzazione. Per questo il Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano ha firmato una lettera aperta, scritta dal Coordinatore nazionale Ugo Milone e recapitata al Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi lo scorso 18 dicembre, con la quale la Federazione ribadisce la sua linea sulla portualità: occorre un cambio di rotta per evitare il rischio di un progressivo scivolamento dei porti italiani verso l'irrelevanza strategica a livello internazionale.

Il Coordinatore ha spiegato che «affinché l'arrivo delle merci produca ricchezza, occorre che ad attenderle vi sia un sistema industriale che consenta all'area interessata di maneggiarle, trasformarle e rispettarle agevolmente. È in quest'ottica che, oltre la necessità di un superamento dei localismi ad oggi esistenti e tracciati dal Titolo V della Costituzione, occorre una ridefinizione dei poteri delle Autorità Portuali». Oggi infatti ogni porto è una sorta di repubblica autonoma, che «sfruttando le maglie larghe della legge, ha gestito il processo di trasformazione secondo percorsi non omogenei che restituiscono un modello progressivamente indebolito con conseguenti ripercussioni sul fattore lavoro».

La Fit riconosce che il Governo si è già mosso per superare quest'impasse attraverso il decreto Sblocca Italia che potrebbe consentire una prima razionalizzazione del sistema portuale nazionale. Ma da solo non basta; occorre essere più incisivi: la proposta avanzata dalla

Federazione è quella di «Authority di sistema con maggiori poteri» che travalichino i confini geografici del singolo ambito portuale. Per evitare equivoci, il Coordinatore ha esplicitato che la Federazione non chiede una inutile spending review, ma una razionalizzazione nel senso proprio della parola, salvaguardando i livelli occupazionali.

Infatti l'altro cardine della linea della Fit è quello del lavoro: «Nonostante le innovazioni tecnologiche che hanno segnato gli ultimi anni – ha scritto Milone – resta centrale il fattore umano per lo svolgimento delle attività di movimentazione delle merci all'interno dei porti e non solo. È per questa ragione che il pensare a nuovi modelli che integrino i porti e la logistica, senza affrontare i risvolti sul tema lavoro, sarebbe affare pericolosamente riduttivo».

A questo proposito il Coordinatore ha osservato: «In questo senso la volontà da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di istituire un "Comitato scientifico" che elabori, avvalendosi di un advisor privato, il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, senza giovare di un contributo prezioso come quello del sindacato, non è sembrata la strada corretta da percorrere».

Precisando il modello di autorità portuale proposto dalla Fit, Milone ha chiesto che sia «maggiormente autonomo in termini sia finanziari sia amministrativi, dotato delle competenze necessarie per il coordinamento dell'intera filiera logistica della merce all'interno dei porti e verso gli interporti» e che abbia «cognizione del mer-

cato del lavoro» di sua attinenza, «tramite cui determinare organici coerenti».

In questo senso la Fit è disponibile «partendo dall'art.17 della L.84/94, a rivedere e rilanciare quei soggetti totalmente flessibili all'interno dei porti, dando loro la possibilità di allargare i propri ambiti di azione lavorando anche a squadre e non più solo per singoli avviamenti».

Il Coordinatore è anche tornato sulla questione critica del «"blocco" delle retribuzioni per i dipendenti delle Autorità Portuali fino al 2015 analogamente a quanto disposto per i "pubblici dipendenti" ai sensi del D.L.78 del 2010 e s.m.i.» e ha chiesto al Mit «un'interpretazione autentica sul merito della questione volta all'affermazione della non applicabilità del suddetto decreto ai dipendenti delle Autorità Portuali, per lasciar spazio a successive regolamentazioni della materia all'interno della riforma del sistema portuale».

Il cuore della questione per la Fit è quindi l'urgenza di superare la datata legge 84/94, perché «per dare un reale senso di cambiamento alla portualità, avremmo necessità di un modello di Autorità Portuale che non si limiti a svolgere il solo ruolo di "affitta camere"».

«La Fit-Cisl – ha concluso Milone – rivendica il diritto a dialogare nel merito di quei provvedimenti necessari a riformare la legge; laddove non ci venisse dato ascolto o si volessero smantellare quei punti saldi che hanno dato stabilità al mondo del lavoro portuale, dimostreremo tutta la nostra contrarietà».

*Trasporto pubblico locale***Ecco la bozza di disegno di legge per la riforma del settore**

Da lungo tempo si cerca di riformare il trasporto pubblico locale, che è un settore strategico per il Paese. Solo nell'ultimo anno hanno parlato di tpl sia il Piano di razionalizzazione delle società partecipate locali, promosso dal Commissario straordinario Carlo Cottarelli, sia il primo Rapporto annuale al Parlamento della ne-nata Autorità di regolazione dei trasporti (Art) sia il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Proprio quest'ultimo, nella figura della Direzione generale per il tpl, da febbraio 2014 sta lavorando all'elaborazione di un disegno di legge, giunto alla terza edizione nel dicembre scorso, che possa dare respiro e rilancio al settore. È un'operazione non facile perché coinvolge diversi soggetti in gioco - Governo, Regioni e parti sociali e datoriali -, non sempre avvezzi ai necessari cambiamenti da introdurre, in uno scenario caratterizzato da una continua riduzione di risorse, scarsi investimenti, assenza di una normativa organica di riferimento, nanismo aziendale, impossibilità di programmazione in base alle reali esigenze della domanda, conflitto di competenze normative.

Sono poche risorse per un settore in cui la domanda è in continuo aumento e che costituisce la seconda voce di spesa dei bilanci regionali dopo la sanità, generando un valore della produzione annuo di quasi 13 miliardi di euro, con circa 110 mila addetti. Il processo di razionalizzazione della spesa pubblica, iniziato nel 2010, è proseguito con importanti tagli alle risorse che sono stati di oltre 300 milioni di euro nel 2011 e di oltre 500 nel 2012 rispetto a quanto stanziato nel 2010. Fortunatamente nel 2012 è stato istituito il Fondo nazionale per il finanziamento del tpl, con una dotazione di circa 5 miliardi di euro, che ha permesso di individuare le risorse destinate al settore, erogate dallo Stato alle Regioni, senza il rischio di distoglimento delle stesse ad altri capitoli di spesa.

Il passato è caratterizzato da forte instabilità del quadro di riferimento, da una normativa nazionale e regionale spesso contraddittoria

che ha spinto alcune amministrazioni a mantenere la gestione inhouse e altre a introdurre forme di completa liberalizzazione, senza in ogni caso individuare soluzioni efficaci per i problemi legati alla sostenibilità economica e finanziaria del settore. Le conseguenze più sentite dai lavoratori e dalle lavoratrici interessate sono il mancato rinnovo del contratto collettivo di lavoro, che si protrae ormai da otto anni, la quotidianità di condizioni lavorative di grande sofferenza che fotografano un settore ormai al collasso e l'incertezza per il mantenimento dei livelli occupazionali.



La riforma dovrebbe coinvolgere i diversi livelli di governo, con la presenza di un'importante azione di coordinamento a livello nazionale, che si estenda dall'individuazione del quadro regolatorio fino alla pianificazione urbana tenendo nella giusta considerazione la finanza pubblica, la

tutela del servizio universale e dei livelli occupazionali. La Direzione Generale del Ministero del Lavoro è giunta nel dicembre scorso a un'articolata bozza di disegno di legge composto da dieci articoli raggruppabili in tre grandi temi: organizzazione, pianificazione del servizio e investimenti; risorse finanziarie; liberalizzazione del settore.

Organizzazione, pianificazione del servizio e investimenti

Nelle Città metropolitane, nelle Provincie e nei Comuni con popolazione superiore a 100mila abitanti, vengono definiti i Piani urbani di mobilità sostenibile che tengano conto dello sviluppo della mobilità collettiva e dell'innalzamento della velocità commerciale e dell'introduzione di mezzi non inquinanti.

Dal 1 gennaio 2015 i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscriveranno per lo svolgimento dei servizi dovranno prevedere, a carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e il rinnovo del parco rotabile e degli impianti.

Per quanto riguarda le tariffe e gli abbonamenti saranno regolamentati dall'Art, che farà riferimento al metodo del limite massimo della variazione di prezzo vincolata per un periodo pluriennale. Per i cinque anni i contratti di servizio dovranno prevedere un incremento tariffario annuo medio almeno pari al tasso di inflazione effettiva dell'anno precedente.

Al fine di incentivare l'uso del trasporto pubblico, per le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti viene riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda nella misura del 19% per un importo delle spese stesse non superiore a 200 euro per ciascun componente del nucleo familiare. Inoltre, per i datori di lavoro saranno in ogni caso deducibili le spese sostenute per i servizi di trasporto collettivo o per servizi condivisi di trasporto, nonché l'attuazione dei piani per gli spostamenti casa lavoro per i dipendenti.

Nella lotta all'evasione tariffaria, sarà riconosciuta agli agenti accertatori la qualifica di agente di polizia amministrativa e quindi di pubblico ufficiale.

A favore dell'utenza si prevede il diritto al rimborso del prezzo del biglietto in caso di cancellazione o ritardo superiore a 120 minuti dalla partenza dalla fermata ovvero di 60 minuti per i servizi svolti in ambito urbano. Il pagamento del rimborso dovrà essere effettuato entro quattordici giorni e dovrà coprire il costo completo del biglietto e, in caso di abbonamenti, sarà pari alla percentuale giornaliera del costo completo dell'abbonamento.

Risorse finanziarie

Al fine di garantire i livelli minimi essenziali delle prestazioni di trasporto, rimane confermata l'istituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del tpl, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario, con una dotazione annuale complessiva pari a 4.929.254.469,00 euro. Tale dotazione sarà incrementata annualmente al tasso di inflazione programmata. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verrà impegnato ed erogato, a titolo di anticipazione tra le Regioni a statuto ordinario, il 70% dello stanziamento del Fondo, applicando le percentuali adottate nell'anno precedente.

A partire dal 2016 i risultati della determinazione dei costi standard saranno utilizzati dagli enti concedenti come elemento di riferimento per la determinazione delle compensazioni economiche. Inoltre, a decorrere dal 2015, una quota gradualmente crescente del fondo nazionale sarà definita tenendo conto dei costi standard e, dal 2017 nel riparto del fondo stesso, i livelli adeguati di servizio sostituiranno le quantità storiche.

Liberalizzazione del settore

I bacini di mobilità, anche distinti per modalità di trasporto, dovranno essere determinati dalle Regioni, sentite le Città metro-

politane, le Province e i Comuni capoluogo del proprio territorio, secondo logiche di programmazione e pianificazione della mobilità dell'utenza potenziale. I bacini dovranno avere una dimensione di utenza non inferiore a 350mila abitanti ovvero alla dimensione degli enti territoriali di area vasta nonché alle città metropolitane, e potranno essere articolati in più lotti di gara in ragione della promozione di un'ampia partecipazione alle procedure competitive e delle dimensioni di servizio ottimale.

A tutela della concorrenza e della contendibilità dei lotti di gara, la previsione di lotti di ampie dimensioni, con obbligo di integrazioni tra le diverse modalità di trasporto dovrà essere adeguatamente motivata secondo criteri di efficacia ed efficienza nell'erogazione del servizio.

Le risorse del fondo nazionale trasporti saranno ridotte per le regioni sul cui territorio i servizi non risultino affidati mediante procedura a evidenza pubblica ovvero non ne risulti pubblicato il relativo bando di gara per l'affidamento o che li stessi non rispettino gli schemi definiti dall'Art. La riduzione sarà pari al 10% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le procedure di cui sopra. Le risorse non erogate saranno ripartite tra le Regioni che avranno raggiunto gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi.

Per la partecipazione alle procedure di evidenza pubblica, l'operatore dovrà essere in possesso di un requisito di idoneità economica-finanziaria corrispondente a un patrimonio netto pari ad almeno il 20% dell'importo annuo posto a base di gara.

In tema di clausola sociale, in caso di cessazione dei servizi, il concedente assicurerà il trasferimento del personale dipendente dal precedente gestore all'impresa subentrante con la conservazione del trattamento economico e normativo derivante dai contratti collettivi nazionali di settore.

Da una sommaria valutazione, l'ultima versione del disegno di legge si mostra notevolmente ridimensionata rispetto agli interventi precedenti, che prevedevano più risorse destinate al rinnovo del parco veicolare, una maggiore detraibilità per le spese dell'abbonamento e maggiore incidenza alla lotta all'evasione tariffaria e che ponevano dei limiti più stringenti in merito al tema delle liberalizzazioni. In relazione a tale ultimo tema sono andate perse: la riduzione del 2% delle risorse del fondo per le Regioni sul cui territorio l'affidamento dei servizi non sia effettuato per bacini di mobilità a un unico operatore, anche sotto forma di associazione temporanea di impresa o consortile; il limite del 30% della quota contrattualizzata per l'affidamento in sub-appalto dei servizi; l'incentivo alle aggregazioni aziendali mediante riduzione del 50% dell'aliquota Irap fino al 2020.

Autostrade

Le proposte della Fit al Ministro Lupi per superare le storture delle concessioni

La Fit-Cisl negli ultimi mesi ha ulteriormente focalizzato la sua attenzione sull'intera materia delle concessioni autostradali, la sua disciplina, le sue leggi e regolamenti concernenti la tutela del patrimonio infrastrutturale. E ha approfondito ancor di più il tema della sicurezza nel settore, al quale sono collegate le inevitabili e preoccupanti ricadute sul fattore lavoro nel suo livello occupazionale.

Questo lavoro è stato guidato dalla supervisione dal Segretario generale Giovanni Luciano e sviluppato dal sottoscritto in collaborazione con il Coordinatore nazionale Marino Masucci ed è partito dall'osservazione delle proroghe alle concessioni - su cui l'Unione europea accenderà probabilmente un faro - del tradizionale rincaro dei pedaggi ogni Capodanno, al quale non corrispondono i dovuti investimenti, e delle difficoltà a livello regolamentare sui vari livelli di authority.

Alcune vicende che insistono nell'ambito di questa materia sono state dunque segnalate e denunciate sin da subito, grazie ad uno studio mirato e dettagliato che ha ricostruito in prima battuta l'intreccio legislativo (che ha ancora una volta servito buone carte al tavolo dei gruppi autostradali nella previsione di portare a casa quanti più rinnovi concessionari), l'evoluzione negli ultimi anni dei rincari eccessivi e ingiustificati delle tariffe, la materia sulla sicurezza e la qualità del servizio, attraverso comparazioni anche a livello europeo, e gli investimenti che nel tempo sono stati canterizzati contro quelli che non hanno mai visto la luce. Inoltre in seconda battuta, abbiamo costruito un percorso di sano e collaborativo dialogo con la Struttura di Vigilanza sulle Concessioni autostradali a seguito di alcuni provvedimenti della stessa, in materia di garanzia sulla presenza di personale di esazione e presidio fisico presso le barriere/caselli ad elevata automazione, cui hanno fatto seguito ricorsi al Tar del Lazio da parte di alcune società concessionarie.

In questo ultimo passaggio sono allora chiare le intenzioni della Fit di mantenere alto il livello di attenzione sul tema approfondendo, già nei primi giorni di gennaio, gli aggiornamenti dettati



dall'agenda di governo, anche attraverso una lettera firmata dal nostro Segretario generale Luciano e indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, con la quale la Federazione cislina chiede un incontro al fine di confrontarsi su alcune vicende che hanno particolarmente catturato la nostra attenzione.

Condividiamo, nello spirito di trasparenza e democrazia che ci ha sempre contraddistinto, i passaggi principali del documento realizzato, per ripercorrere insieme alcuni momenti importanti che sottolineano criticità espresse in particolar modo nell'ultimo anno.

Il 2 luglio scorso il responsabile della Struttura di Vigilanza sulle Concessioni autostradali (Svca) emanava un provvedimento in cui si disponeva di «garantire la presenza fisica di personale, per l'intero arco delle 24 ore, in ogni stazione (barriera/casello) e, laddove non necessaria alla singola porta, comunque, la garanzia come presidio fisico al fine di intervenire in caso di necessità per l'utenza in aggiunta ai sistemi preposti di assistenza da remoto».

Il 23 luglio veniva aperta al traffico la nuova Autostrada A35 la cui concessionaria è costituita dalla società Brebemi spa. La nostra organizzazione ha denunciato l'inosservanza del provvedimento appena richiamato, dal momento che in ben quattro

autostazioni, su un totale di otto, non era prevista la presenza di personale di esazione.

Il Direttore generale di Cal spa (Concessioni autostrade lombarde) in una sua nota giustifica tale inadempimento dichiarando che: «Tale organizzazione è stata approvata dalla C.A.L stessa nell'ambito di revisione del piano finanziario», che attualmente, oltretutto, è ancora in istruttoria da parte degli Enti governativi e ministeriali competenti.

Ci è stato, inoltre, comunicato che a far data dal 23 ottobre 2014 non sarebbe più stato attuato neanche il presidio minimo e non vi sarebbe, pertanto, alcuna presenza di personale dedicato in tali autostazioni.

La Fit ha già segnalato alla Svca e informato il dirigente responsabile presso il Ministero dei Trasporti (Mit) circa l'insufficienza di personale a presidio e garanzia del tempestivo intervento di assistenza all'utenza in caso di necessità, con riferimento a Società Autostrade Meridionali spa, Strada dei Parchi spa, Consorzio Autostrade Veneto e alla Autostrada Brescia-Padova spa, con particolare riferimento alle autostazioni "a diamante".

A seguito di tali fatti, il responsabile della Svca ci ha informati che le società appena citate hanno presentato ricorso al Tar del Lazio, sollevando questioni di legittimità delle funzioni in capo all'organismo di vigilanza.

Si ritiene, dunque, che sia importante interrogarsi sul come si possa non ritenere applicabile il provvedimento di Svca, date le finalità ad essa sottese, considerando l'obbligo di attuazione come avviene per tutte le altre società concessionarie autostradali italiane.

Sulla scia delle considerazioni appena descritte, sembra opportuno fare chiarezza anche su altre vicende inerenti l'intera materia delle concessioni.

Il Consorzio per le Autostrade Siciliane (Cas) rappresenta, purtroppo, una grande lente di ingrandimento per evidenziare le diverse criticità dell'intero sistema, che nel caso di specie riguarda una società vessata da gravi problemi finanziari e dal vizio di versare in numerosi contenziosi aperti con le imprese appaltatrici e con i dipendenti. Dal 2000 al 2007 è stato stimato che la differenza tra ciò che il Cas avrebbe dovuto investire a norma di legge (almeno il 35 per cento dei pedaggi) e ciò che effettivamente è stato investito è pari a 84 milioni di euro.

In ragione dello stato pericolante e dell'incuria delle autostrade, i pedaggi sono stati considerati ingiusti in rapporto ai gravissimi disservizi rilevati, dal momento che, come ipotizza anche la magistratura, non sembra che tali introiti siano stati utilizzati nel tempo in conformità agli obiettivi della concessione vigente. Ad oggi diversi risultano i procedimenti aperti dalla magistratura a

carico del Consorzio per irregolarità e sprechi di fondi pubblici, tuttavia non è stata ancora messa in discussione la sussistenza delle ragioni che hanno dato origine al contratto di concessione.

Il Governo attuale della Sicilia sembra non comprendere la gravità della situazione e di soluzioni, di risorse economiche e nuove regole per recuperare gli standard sulle tratte concesse, ad oggi, anche da parte delle istituzioni, non si vede nemmeno l'ombra.

Sembra non vi sia nemmeno la piena conoscenza dell'imminente decadenza anticipata in favore del Cas come è stato infatti confermato da informazioni apprese dal responsabile della Svca. Con nota prot. 5647 del 28 giugno 2013 il Mit ha avviato la procedura per la decadenza dalla Concessione del Consorzio. La procedura è fondata sul fatto che la concessionaria non ha adempiuto a tutta una serie di doveri contestategli con precedenti diffide. In primis non è stato aggiornato il piano finanziario dal 2005 e la convenzione di concessione non è stata revisionata nel 2007 al pari delle altre autostrade consorelle.

È opportuno, a questo punto, evidenziare che l'intero sistema delle concessioni pone diversi dubbi in tema di regolamentazione, di disciplina normativa, di investimenti, trasparenza e piani tariffari. Ricordiamo che l'intera normativa vigente, a oggi, è sotto il mirino di una nuova infrazione da parte dell'Europa che, con l'apertura di una pre-procedura a Bruxelles, intende approfondire la questione delle proroghe sulle concessioni.

È necessario, inoltre, evidenziare che gli investimenti sono sempre più avviati a ridosso della scadenza delle concessioni, segnando forti criticità in fatto di sicurezza e qualità del servizio e con evidenti e pesanti ricadute economiche in fatto di manutenzione. E oltre a ciò occorre sottolineare che la logica per cui i pedaggi furono introdotti per finanziare nuove tratte - e che quindi una volta terminato l'ammortamento e la concessione, questi venissero eliminati o quanto meno riportati a quanto necessario per coprire i soli costi di manutenzione - è una logica in pieno conflitto con la realtà dei fatti. In sintesi: sempiterni rinnovi, nessuna politica di ampia e vera concorrenza, aumento ingiustificato dei pedaggi.

È nella piena condivisione di nuove strategie politiche, più volte richiamate dal Ministro Lupi, di azioni mirate ad una sana cantierizzazione e velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, degli investimenti infrastrutturali, e soprattutto di una nuova ed efficace politica industriale dei trasporti del settore che la Fit-Cisl rinnova l'impegno e la volontà nell'operare in sinergia con le istituzioni. La nostra Federazione è quindi pronta ad essere protagonista nel dialogo con tutte le parti, per dare finalmente piena voce a una materia che non è interesse dei soli addetti ai lavori ma di tutti i lavoratori e cittadini.

Ci aggiorniamo presto nell'auspicio di ricevere vostri contributi a qualsiasi livello sul tema.

Inat, si cambia: Vasco eletto Presidente

Succede a Gradassi. Iacobazzi eletto Segretario generale della Fit interregionale Puglia-Basilicata

Cambio al vertice dell'Inat, l'Istituto nazionale assistenza trasporti. Al posto di Cesare Gradassi lo scorso 8 gennaio è stato eletto Presidente Pietro Vasco, il quale lascia così l'incarico di Segretario generale della Fit-Cisl interregionale Puglia-Basilicata al suo Segretario organizzativo Filippo Iacobazzi.

Fondata nel 1954 con il nome di Casaufrè, Casa del Sindacato autonomo uni-

ficato dei ferrovieri italiani della Cisl, e poi ribattezzata Inaf (Istituto nazionale assistenza ferrovieri), l'Inat prende il suo nome attuale nel 1997. Sin dalle origini la sua mission è quella di proporre polizze assicurative ritagliate sulle specifiche esigenze dei lavoratori delle ferrovie allora e dei trasporti oggi.

Pietro Vasco è un sindacalista della Fit dalla lunga storia: ha iniziato nel 1978 come delegato di impianto al Viaggiante di Roma Termini e ha continuato a lavorare per i lavoratori e per la Fit fino a diventare Segretario responsabile per i ferrovieri pugliesi nel 1997 e poi Segretario generale della Fit Puglia (successivamente unificata con la Basilicata), carica che ha ricoperto dal 2008 al 2014.

Quanto al suo nuovo incarico, Vasco ha dichiarato: «Penso da questo primo approccio con l'Inat (ma ho bisogno di tempo per approfondire) che l'Istituto abbia bisogno di una rinfrescata organizzativa e di una maggior penetrazione nelle aziende del-



l'Igiene ambientale. Il mio incarico sarà incentrato sulla tutela dei lavoratori e sulla cura dei bilanci, ma soprattutto sui lavoratori, visto che sono stato eletto Presidente anche come rappresentanza sindacale».

Quanto al suo predecessore Gradassi, il neo Presidente Vasco vuole ringraziarlo «per il suo lavoro che è stato molto utile e che voglio per alcuni aspetti continuare».

Gradassi è anche lui un veterano della Fit e in passato è stato anche Segretario regionale dell'Umbria e componente del Settore nazionale dei ferrovieri. Ha ricoperto la carica di Presidente dell'Inat dal 2001, succedendo a Umberto Calcagnini. Lascia l'Istituto più forte e più conosciuto dai lavoratori di come lo ha trovato. Tuttavia anche all'Inat la crisi economica si è fatta sentire, soprattutto negli ultimi due anni, poiché i lavoratori (soprattutto quelli del trasporto pubblico locale) hanno meno soldi da investire nella tutela di loro stessi, «ma sono sicuro – ha affermato Gradassi – che il neo Presidente Vasco, amico carissimo da 30 anni, e con cui ho avuto tra-

scorsi sindacali estremamente significativi, saprà superare questa difficoltà con le sue capacità riconosciute».

Allo stesso tempo si è aperta la successione nella Fit Puglia-Basilicata. Lo scorso 16 gennaio al posto di Vasco è stato eletto Segretario generale Filippo Iacobazzi («Lascio la Fit interregionale in mani solidissime», ha dichiarato Vasco) e con lui sono di-

ventati Segretari regionali Antonia La Sorsa, Nicola Merico e Franco Spinelli.

Iacobazzi ha iniziato il suo percorso nella Fit nel 1979, cominciando come delegato, fino a diventare Segretario degli autoferrottrantieri di Bari e successivamente Segretario generale territoriale della Fit barese. Nel 2008 è entrato nella Segreteria regionale come Segretario organizzativo. «Il mio percorso sarà la prosecuzione naturale di quello iniziato insieme a Pietro Vasco – ha affermato – Sono felice e conscio della responsabilità di questo incarico. Lavorerò molto sulla formazione perché intendo guardare al futuro».

Il neo Segretario generale ha concluso dicendo: «A Pietro, che conosco da più di 30 anni, dico veramente grazie, anche come amico, per quello che è stato e per quello che sarà, perché credo che nel suo nuovo incarico, con le sue capacità, darà ulteriore impulso all'Inat».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Salute e sicurezza: le ultime novità legislative

Il 25 novembre 2014 sono entrate in vigore delle modifiche al d.lgs n. 81/2008, che sono la risposta del nostro Paese alla procedura d'infrazione aperta dalla Commissione europea il 21 novembre 2012, a causa del non corretto recepimento nell'ordinamento nazionale di alcune disposizioni della direttiva quadro n. 89/391/Cee, concernente l'«Attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro».

Il legislatore è stato forzato a intervenire sul dettato del d.lgs n. 81/2008, per rivedere parte degli obblighi di valutazione dei rischi e di redazione del relativo documento (dvr) nel caso delle nuove imprese (art. 28, comma 3bis), nonché quello di aggiornamento del dvr in una serie di ipotesi (art. 29, comma 3).

Il provvedimento apporta anche ulteriori modifiche al d.lgs n. 298/1999 in materia di sicurezza per il settore della pesca.

Innanzitutto serve ricordare che la Commissione europea ha contestato all'Italia di aver previsto una proroga dei termini impartiti per la redazione del dvr per le nuove imprese o per modifiche sostanziali apportate da imprese esistenti.

L'art. 28, comma 3bis, infatti, concede per le nuove attività d'impresa novanta giorni di tempo per la redazione del dvr, mentre l'art. 29, comma 3 ne prevede trenta nei casi in cui è obbligatoria la revisione della valutazione dei rischi. La Commissione europea ha eccepito che in questi lassi di tempo i lavoratori e i loro rappresentanti non dispongono del dvr, indipendentemente dal fatto che la valutazione del ri-

schio stessa sia stata in precedenza effettivamente realizzata.

La Commissione ha ritenuto che ciò «può indurre certi datori di lavoro a omettere di effettuare una valutazione dei rischi o ad effettuarla meno accuratamente di quanto avrebbero fatto se avessero dovuto redigere un dvr cartaceo contenente i risultati della valutazione», quindi in contrasto con l'art. 9, n. 1, della direttiva n. 89/391/Cee.

A tali osservazioni, il legislatore italiano ha risposto con l'art. 13 della legge n. 161/2014. Pur mantenendo il principio contenuto nell'art. 28, comma 3bis del d.lgs 81/08, in base al quale, in caso di costituzione di nuova impresa, il datore di lavoro è tenuto a effettuare immediatamente la valutazione dei rischi elaborando il relativo dvr entro novanta giorni dalla data di inizio della propria attività, il citato articolo ha aggiunto che il datore deve comunque dare «immediata evidenza, attraverso idonea documentazione, dell'adempimento degli obblighi di cui al comma 2, lettere b), c), d), e) e f), e al comma 3, e immediata comunicazione al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza» e consentire l'accesso a

tale documentazione da parte del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (rls).

Con tale formulazione si deduce che, in tale fattispecie, il datore di lavoro continua ad avere novanta giorni per redigere il dvr, ma deve rendere disponibile fin dall'inizio dell'attività una non meglio precisata documentazione che dimostri di aver adempiuto agli obblighi previsti al comma 2, lettere b), c), d), e) e f), e al comma 3 dell'art. 28, e quindi riportare: l'indicazione delle misure di prevenzione e di protezione attuate e dei dispositivi di prote-



zione individuali adottati a seguito della valutazione dei rischi (art. 28, comma 2, lett. b); il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza (art. 28, comma 2, lett. c); l'individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, nonché dei ruoli dell'organizzazione aziendale che vi debbono provvedere, a cui devono essere assegnati unicamente soggetti in possesso di adeguate competenze e poteri (art. 28, comma 2, lett. d); l'indicazione del nominativo del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza o di quello territoriale e del medico competente che ha partecipato alla valutazione del rischio (art. 28, comma 2, lett. e); l'individuazione delle mansioni che eventualmente espongono i lavoratori a rischi specifici che richiedono una riconosciuta capacità professionale, specifica esperienza, adeguata formazione e addestramento (art. 28, comma 2, lett. f); le informazioni rela-

tive alla valutazione di rischi specifici (come, ad esempio, rumore, vibrazioni, agenti chimici e via dicendo) previsti dai titoli successivi al primo, ossia i cosiddetti rischi «normati» del d.lgs n. 81/2008 (art. 28, comma 3).

La nuova norma prevede che tale documentazione debba avere lo stesso contenuto del dvr, tranne la relazione nella quale sono specificati i criteri adottati per la valutazione stessa (art. 28, comma 2, lett. a).

Analogamente a quanto accaduto per la valutazione dei rischi nel caso di costituzione di nuova impresa, è stata introdotta una simile modifica all'art. 29, comma 3 del d.lgs. n. 81/08, in cui si stabilisce che tale valutazione deve essere immediatamente rielaborata al verificarsi di alcune causali tassativamente previste ovvero: in occasione di modifiche del processo produttivo o dell'organizzazione del lavoro significative ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori; in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione o della protezione o a seguito di infortuni significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità.

La legge n. 161/2014, ha mantenuto fermo che il dvr deve essere rielaborato nel termine di trenta giorni dalle rispettive causali, ma stabilendo che il datore di lavoro deve, comunque dare «immediata evidenza, attraverso idonea documentazione, dell'aggiornamento delle misure di prevenzione e immediata comunicazione al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza. A tale documentazione accede, su richiesta, il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza».

Anche in questo caso la concessione di trenta giorni per aggiornare il dvr appare più formale che sostanziale, visto che è obbligatorio documentare immediatamente le misure di sicurezza che sono state aggiornate.

Tali previsioni generano oggettive diffi-

coltà nel poter gestire l'intervallo di tempo tra il momento dell'elezione/designazione/individuazione degli rls/rilst nelle nuove imprese e la necessaria, preventiva e tempestiva consultazione dei rappresentanti in merito alla valutazione dei rischi e la compilazione del relativo documento, al fine di rispettare il concetto dell'«immediata evidenza» previsto dalla nuova norma. A livello confederale, con il coinvolgimento del sistema della pariteticità, si stanno elaborando possibili soluzioni per evitare criticità nell'interpretazione delle norme.

Infine c'è da segnalare che, con l'art. 15 della legge n. 161/2014, il legislatore è intervenuto sull'allegato II al d.lgs 17 agosto 1999 n. 298 in materia di salute e sicurezza per il lavoro a bordo delle navi da pesca, affermando che gli obblighi previsti dall'allegato in questione trovano applicazione, nella misura consentita dalle caratteristiche strutturali della nave, ogniqualvolta lo richiedano le caratteristiche del luogo di lavoro o dell'attività, le condizioni o un rischio a bordo di una nave da pesca esistente.

In effetti, con tale modifica sembra che sia stata data solo una prima risposta alla procedura d'infrazione n. 2011/2098, aperta con lettera di messa in mora del 30 maggio 2013 per il non corretto recepimento della direttiva n. 93/103/UE in materia di prescrizioni minime di sicurezza e salute a bordo delle navi da pesca.

Pare superfluo ricordare che da tempo si attende la riforma della disciplina antinfortunistica per l'intero settore marittimo, il cui modello di riferimento è ancora il d.lgs n. 626/1994 che, con il d.lgs n.271/1999, risulta ormai del tutto superato in molti profili, tali da non consentire una piena tutela delle condizioni di lavoro dei lavoratori che sono esposti a notevoli rischi sia per la salute che per la sicurezza.



Jobs Act: aspettando il lavoro

Il 15 dicembre 2014, sulla Gazzetta ufficiale n. 290, è stata pubblicata la legge 10 dicembre 2014, n. 183, contenente le deleghe al governo in materia di riforma degli ammortizzatori sociali, dei servizi per il lavoro e delle politiche attive, nonché in materia di riordino della disciplina dei rapporti di lavoro e dell'attività ispettiva e di tutela e conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro.

La legge, che dispiega i suoi effetti dal 16 dicembre 2014, comprende cinque deleghe legislative, che interessano considerevoli e estesi ambiti del diritto del lavoro:

- **delega in materia di ammortizzatori sociali** «Allo scopo di assicurare, in caso di disoccupazione involontaria, tutele uniformi e legate alla storia contributiva dei lavoratori, di razionalizzare la normativa in materia di integrazione salariale e di favorire il coinvolgimento attivo di quanti siano espulsi dal mercato del lavoro ovvero siano beneficiari di ammortizzatori sociali, semplificando le procedure amministrative e riducendo gli oneri non salariali del lavoro, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, uno o più decreti legislativi finalizzati al riordino della normativa in materia di ammortizzatori sociali, tenuto conto delle peculiarità dei diversi settori produttivi».

In sostanza la delega è finalizzata a riordinare le forme di tutela esistenti, differenziando l'impiego degli strumenti di intervento in costanza di rapporto di lavoro (cassa integrazione) da quelli previsti in caso di disoccupazione involontaria (Aspi). La finalità che il provvedimento si propone è quella di prevedere un sistema di garanzia universale per tutti i lavoratori, con tutele uniformi e legate alla storia contributiva di ciascun soggetto e, al tempo stesso, di razionalizzare la normativa in materia d'integrazione salariale;

- **delega in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive** «Allo scopo di garantire la fruizione dei servizi essenziali in materia di politica attiva del lavoro su tutto il territorio na-

zionale, nonché di assicurare l'esercizio unitario delle relative funzioni amministrative, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto, per i profili di rispettiva competenza, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, uno o più decreti legislativi finalizzati al riordino della normativa in materia di servizi per il lavoro e di politiche attive».

In questo caso l'obiettivo è quello di razionalizzare gli incentivi all'assunzione e all'autoimpiego attraverso l'istituzione di una regia giuridica nazionale che faccia da riferimento anche per le normative regionali e provinciali. La delega prevede l'istituzione dell'Agenzia nazionale per l'occupazione, l'unificazione della gestione delle politiche attive e passive e il potenziamento dei servizi per l'impiego, promuovendo forme di collaborazione tra servizi pubblici e privati. Il provvedimento prevede anche l'ottimizzazione delle funzioni di monitoraggio e valutazione delle politiche attive per il lavoro e interventi di semplificazione amministrativa in materia di lavoro e politiche attive;

- **delega in materia di semplificazione delle procedure e degli adempimenti** «Allo scopo di conseguire obiettivi di semplificazione e razionalizzazione delle procedure di costituzione e gestione dei rapporti di lavoro nonché in materia di igiene e sicurezza sul lavoro, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni di semplificazione e razionalizzazione delle procedure e degli adempimenti a carico di cittadini e imprese».

Con tale delega si tende a ridurre il numero di atti ammini-



strativi inerenti il rapporto di lavoro, attraverso modifiche che dovrebbero portare, ad esempio, all'unificazione, per gli stessi eventi, delle comunicazioni alle amministrazioni preposte, l'obbligo di trasmissione di dati tra le diverse amministrazioni, l'abolizione della tenuta di documenti cartacei e la revisione degli adempimenti in materia di libretto formativo del cittadino;

- **delega in materia di riordino delle forme contrattuali e dell'attività ispettiva** «Allo scopo di rafforzare le opportunità di ingresso nel mondo del lavoro da parte di coloro che sono in cerca di occupazione, nonché di riordinare i contratti di lavoro vigenti per renderli maggiormente coerenti con le attuali esigenze del contesto occupazionale e produttivo e di rendere più efficiente l'attività ispettiva, il Governo è delegato ad adottare, su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi, di cui uno recante un testo organico semplificato delle discipline delle tipologie contrattuali e dei rapporti di lavoro, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi, in coerenza con la regolazione dell'Unione europea e le convenzioni internazionali». Con tale delega si punta a riordinare i contratti di lavoro vigenti per allinearli – secondo il pensiero del legislatore – alle esigenze del mercato e per rendere più efficiente l'attività ispettiva. Si prevede quindi la stesura di un testo che disciplini le varie tipologie contrattuali come ad esempio la previsione, per le nuove assunzioni, del contratto a tempo indeterminato a tutele crescenti in relazione all'anzianità di servizio; l'introduzione, anche in via sperimentale, del compenso orario minimo; la ridefinizione della disciplina vigente in materia di "inquadramento professionale" introducendo la possibilità di operare "demansionamenti" e controllo a distanza dei lavoratori;
- **delega in materia di tutela e conciliazione delle esigenze di cura, di vita e di lavoro** «Allo scopo di garantire adeguato sostegno alle cure parentali, attraverso misure volte a tute-

lare la maternità delle lavoratrici e favorire le opportunità di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro per la generalità dei lavoratori, il Governo è delegato ad adottare, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto, per i profili di rispettiva competenza, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la revisione e l'aggiornamento delle misure volte a tutelare la maternità e le forme di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro».

Si prevede, in particolare, l'estensione del diritto alla prestazione di maternità alle lavoratrici madri cosiddette parasubordinate; il riordino e l'armonizzazione della normativa fiscale; la promozione del telelavoro; l'incentivazione di accordi collettivi volti a facilitare la flessibilità dell'orario di lavoro e l'impiego di premi di produttività; la possibilità di cessione dei giorni di ferie tra lavoratori per attività di cura dei figli minori; la promozione dell'integrazione dell'offerta di servizi per le cure parentali forniti dalle aziende e dagli enti bilaterali nel sistema pubblico-privato dei servizi alla persona.

Siamo di fronte all'ennesima riforma del mercato del lavoro che, fra l'altro, si sta sviluppando senza il sufficiente consenso delle parti sociali le quali dovrebbero poi tradurre le nuove leggi nei contratti di lavoro.

Intanto con la fine dell'anno l'Istat (Istituto nazionale di statistica) ha reso disponibili i dati dell'Annuario 2014, dai quali emerge che la criticità che desta maggiori preoccupazioni è il tasso di disoccupazione, attestatosi al 12,9%. Come se non bastasse, nel 2014 l'Italia è stata, per la prima volta dopo 50 anni in deflazione, per cui i prezzi sono scesi invece di salire e tale fenomeno ha contribuito ulteriormente all'incremento del numero dei disoccupati.

Il famigerato Jobs act, pur attribuendo ai temi del lavoro un ruolo importante, se non applicato nelle parti che prevedono interventi "sul sistema" atti a determinare le condizioni strutturali per creare "i nuovi posti", non produrrà i risultati attesi. Le leggi da sole non bastano per "generare" lavoro e, soprattutto, prima di intervenire sulle regole per l'ennesima volta (la quinta dal 2011 a oggi) occorre intervenire sul Sistema-Paese, sui settori produttivi e sulle aziende. Un'altra criticità è rappresentata dall'insufficienza, nei testi finora pubblicati, di riferimenti e rinvii alla contrattazione collettiva i quali, in altre realtà europee, attraverso lo scambio tra salari e produttività sono serviti a favorire significativamente la crescita.

Donne

Legge di Stabilità: le politiche sociali e per la famiglia

Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale Fit, illustra le novità contenute nella manovra economica a vantaggio delle donne e non solo

Le politiche sociali e per la famiglia trovano residenza positiva nella legge di Stabilità 2015. La manovra economica ha approcciato il tema del sostegno alle famiglie prevedendo appositi servizi e individuando anche apprezzabili trasferimenti economici.

Nonostante lo sforzo, gli interventi previsti mancano però di un reale spirito di riorganizzazione, in un'ottica di efficacia e efficientamento della spesa, che si riscontra per la mancanza di coordinamento con le misure già esistenti.

Rimane quindi insoluta l'opportunità di strutturare un sistema integrato di interventi e servizi sociali sul territorio, fondato sulla garanzia dei livelli primari necessari per dare risposte ai bisogni delle famiglie.



Rilancio del "piano nidi" e derrate alimentari

La manovra istituisce, presso il Ministero dell'Economia, il Fondo Famiglia per un ammontare complessivo di 112 milioni di euro, di cui 100 destinati a rilanciare il piano per lo sviluppo del sistema territoriale dei servizi socio-educativi alla prima infanzia. Tale intervento risulta fondamentale per incrementare il numero dei nidi presenti sul territorio e quindi per rispondere alle esigenze di conciliazione di lavoratori e lavoratrici.

I restanti 12 milioni sono indirizzati a sostenere la dotazione del Fondo per la distribuzione delle derrate alimentari.

Sostegno alle spese per le famiglie numerose

La legge prevede buoni per l'acquisto di beni e servizi a sostegno delle spese per il mantenimento dei figli, rivolti alle famiglie numerose con almeno quattro figli minori, con un Isee fino a 8.500

euro. Lo stanziamento, individuato solo per il 2015, è pari a 45 milioni di euro.

Rifinanziamento del Fondo per le politiche per la famiglia

Il Fondo in questione, costituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, viene rifinanziato e incrementato dal 2015 per sostenere il lavoro della Commissione per le adozioni internazionali per un ammontare pari a 5 milioni di euro. Tale somma ha lo scopo di rimborsare le famiglie adottive almeno di una parte delle spese effettuate lungo tutto l'iter.

Bonus bebè

Per gli anni 2015, 2016 e 2017 la manovra individua risorse da destinare ai nuovi nati. Il bonus sarà pari a un importo annuo di 960 euro, erogato mensilmente, ai bambini nati o adottati sino

ai tre anni di vita o dall'ingresso in famiglia. Avranno diritto al bonus i figli di cittadini italiani o di uno Stato membro dell'Ue, nonché di cittadini extracomunitari con permesso di soggiorno residenti in Italia, il cui nucleo familiare abbia un Isee fino a 25 mila euro. Per i nuclei familiari con un Isee inferiore a 7mila euro, l'importo del bonus sarà pari a 1.920 euro annui. Il bonus sarà corrisposto dietro apposita domanda da presentare all'Inps e non concorre a formare redditi a fini fiscali.

L'intervento rappresenta un importante sostegno economico alla maternità, definendo un livello minimo per chi non può usufruire di altre forme di assistenza primaria.

Fondo nazionale per l'infanzia e l'adolescenza

Si prevedono risorse strutturali per il Fondo nazionale per l'infanzia e l'adolescenza, istituito dalla legge n. 285/1997, finalizzato alla realizzazione di interventi per la promozione dei diritti, la qualità della vita, lo sviluppo, la realizzazione individuale e la socializzazione dell'infanzia e l'adolescenza. Lo stanziamento per il 2015 è pari a 28,7 milioni di euro, confermati anche per ciascun anno del biennio successivo, per le quindici città riservatarie del finanziamento (Bari, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Taranto, Torino, Venezia).

Sostegno all'Autorità garante per l'infanzia e l'adolescenza

È prevista l'assegnazione di risorse aggiuntive al Garante che ha la funzione di assicurare la piena attuazione e la tutela dei diritti e degli interessi dei minorenni. In tal modo si consente una piena operatività a questo organismo di tutela, soprattutto in seguito all'eliminazione delle risorse dirette all'Osservatorio nazionale per l'infanzia e l'adolescenza.

Sostegno alle politiche sociali e non autosufficienza

Sia il Fondo per le politiche sociali che quello per la non autosufficienza ricevono un sostegno economico maggiore rispetto al passato, anche se non ancora in modo adeguato rispetto ai bisogni emergenti. Inoltre gli interventi previsti non sono strutturali; permangono quindi importanti difficoltà di programmazione efficace.

Il finanziamento del Fondo per le politiche sociali viene ridotto dai 317 milioni di euro dello scorso anno ai 313 attuali.

Il Fondo per la non autosufficienza riceverà un finanziamento pari a 400 milioni per il 2015, a cui se ne aggiungeranno 250 dal 2016.

Contrasto alla povertà

Anche la manovra economica 2015 riutilizza lo strumento della social card per contrastare la povertà. Per questo anno vengono stanziati 250 milioni di euro e permangono le stesse condizioni e

requisiti per averne diritto.

Isee

La manovra introduce un sistema automatico di acquisizione, in capo all'Agenzia delle Entrate, della giacenza media dei Conti correnti bancari e postali per individuare il patrimonio mobiliare per il calcolo dell'Isee. In tal modo vengono semplificati gli adempimenti per chi effettua la dichiarazione ai fini Isee e si rafforza il sistema dei controlli sulle dichiarazioni patrimoniali mendaci.

Diritto al lavoro dei disabili

La legge di stabilità 2015 prevede un finanziamento strutturale pari a 20 milioni di euro a favore del Fondo nazionale per il diritto al lavoro dei disabili, che ha lo scopo di sostenere le aziende che assumono persone diversamente abili.

Inoltre, sono riconosciute all'Inail competenze in materia di reinserimento e di integrazione lavorativa delle persone con disabilità derivante dal lavoro attraverso progetti specifici diretti al mantenimento del posto di lavoro o alla ricerca di nuove opportunità lavorative.

Conclusioni

In conclusione, per una valutazione generale, la manovra economica pur introducendo apprezzabili interventi, alcuni dei quali proposti dalla Cisl (quali una modulazione equa dell'assegno per i nuovi nati, l'incremento del Fondo per le non autosufficienze e il rifinanziamento del piano per i servizi socio-educativi per la prima infanzia con l'istituzione del Fondo famiglia), non risponde alle esigenze reali delle famiglie.

Complessivamente il provvedimento risulta inadeguato rispetto alla condizione socio economica attuale, in cui cresce sempre più il livello di impoverimento delle famiglie e diviene sempre più insostenibile la contrazione dei redditi, a cui corrisponde la crescita dei bisogni socio sanitari e delle esigenze di conciliazione della vita lavorativa con quella familiare. Persiste l'assenza di uno strumento generalizzato volto a contrastare la povertà, dell'individuazione di un piano sulla non autosufficienza e di un coordinamento efficace tra le misure che tutelano la maternità e la prima infanzia.

A questo si aggiunge la permanenza di un sistema di finanziamento inadeguato, frammentato e non strutturale, che impedisce la programmazione pluriennale da parte di Regioni e Comuni.

Francesca Di Felice

Giovani

Jobs Act: nuove regole per agevolare l'occupazione giovanile

La Coordinatrice nazionale Francesca Di Felice spiega le chances offerte ai giovani da questo Governo

La fotografia che ci fornisce l'Istat della situazione occupazionale dei giovani mostra dati negativi. Il tasso di disoccupazione giovanile in Italia è pari al 43,3% con un aumento del 2,3% rispetto a un anno fa. In questo contesto il mercato del lavoro diventa sempre più segmentato e rivolto a profili specifici. In che modo il Jobs Act, la Garanzia Giovani e l'apprendistato potranno agevolare l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro?

Contratto a tutele crescenti

Il mercato del lavoro italiano è diviso in due. Se prima la linea di divisione era tra le grandi e le piccole aziende, ora con il Jobs Act è tra lavoratori giovani e lavoratori anziani. Ieri l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori permetteva il reintegro nel posto di lavoro, seppur attraverso l'intervento della magistratura, solo per i lavoratori di aziende con più di quindici addetti. Valeva l'equazione: dipendenti di grandi aziende più tutelati rispetto ai dipendenti di piccole aziende meno tutelati.

Il Jobs Act, introducendo il contratto a tutele crescenti e rimodulando l'articolo 18, forma una nuova linea di demarcazione di tipo generazionale: tra vecchi e nuovi assunti. Il contratto a tutele crescenti, che limita la possibilità del reintegro in caso di licenziamento illegittimo, sarà applicato solo alle nuove assunzioni. È quindi questa la soluzione tentata dal Jobs Act per combattere la disoccupazione giovanile. Giovani senza articolo 18, anziani con l'articolo 18.

Ma non solo questo prevede il Jobs Act. Molti interventi riguarderanno la generalità dei lavoratori come il tema del demansionamento, cioè la possibilità di affidare al lavoratore compiti inferiori rispetto a quelli della mansione originaria. In tal caso le regole cambiano per tutti, neo e vecchi assunti. Il principale cambiamento, però, che si misura con la sfida per rilanciare il lavoro, riguarda indubbiamente la diversa applicazione dell'articolo 18 e i suoi differenti effetti a seconda dei destinatari. A ciò si aggiunga il taglio dei contributi previsto nella legge di Stabilità.

Entrambi gli interventi proiettano la previsione di 800 mila as-



sunzioni in più nei prossimi tre anni in un contesto costituito da due mondi del lavoro - che per quanto tempo rimarranno separati e distinti ce lo dirà il futuro - dove la linea di frattura/differenza di trattamento si sviluppa sulla possibilità di trovare un'occupazione, sulle diverse tutele in costanza di rapporto di lavoro e sulla contrazione delle future pensioni.

Garanzia Giovani

Messi nel cassetto la vecchia impostazione del posto fisso e l'articolo 18, occorre, un attimo prima, individuare la ricetta giusta per agevolare l'ingresso nel mondo del lavoro dei giovani. Con quali sistemi si garantisce l'incontro tra domanda e offerta e attraverso quali strumenti orientiamo i giovani verso il loro futuro professionale? La riforma del mercato del lavoro non può prescindere, nella sfida per sconfiggere la disoccupazione giovanile, dall'individuazione di un sistema che in modo efficace svolga una reale funzione di connessione tra domanda e offerta sempre più specifica, né può esulare dall'introduzione di moderni servizi al lavoro ed efficienti programmi di ricollocazione e riqualificazione professionale.

Come non pensare allora a Garanzia Giovani, il piano europeo per la lotta alla disoccupazione giovanile, che prevede finanziamenti per i paesi membri con tassi di disoccupazione superiori al 25%, che saranno investiti in politiche attive di orientamento,

istruzione e formazione e inserimento al lavoro, a sostegno dei giovani che non sono impegnati in un'attività lavorativa, né inseriti in un percorso scolastico o formativo.

L'Italia ha ricevuto un finanziamento pari a 1,5 miliardi di euro per garantire ai giovani al di sotto dei 30 anni un'offerta qualitativamente valida di lavoro, il proseguimento degli studi, l'apprendistato o il tirocinio, entro quattro mesi dall'inizio della disoccupazione o dall'uscita dal sistema d'istruzione formale.

Il meccanismo è il seguente: ci si iscrive e si viene chiamati per un colloquio che serve a mettere a punto un profilo del candidato da inserire in un'apposita banca dati. Quest'ultima sarà lo strumento per far incontrare domanda e offerta di lavoro entro quattro mesi.

Non sarà necessariamente un'assunzione: potrà trattarsi di un periodo di stage retribuito nel rispetto del tetto minimo di 500 euro al mese, di una proposta di formazione, di un servizio civile, di un percorso per avviare un'attività autonoma. Ai giovani che non studiano e non lavorano verrà proposto un percorso di orientamento o formazione, retribuibile attraverso voucher.

Programmi, iniziative, servizi informativi, percorsi personalizzati, incentivi: sono queste le misure previste a livello nazionale e regionale per offrire opportunità di orientamento, formazione e inserimento al lavoro, in un'ottica di collaborazione tra tutti gli attori pubblici e privati coinvolti. I giovani che hanno aderito al progetto, a partire da maggio scorso, iscrivendosi attraverso il nuovo sito nazionale www.garanziegiovani.gov.it, sono 250 mila ad oggi. Di questi solo un quinto è stato contattato per il colloquio preliminare; pochi i posti di lavoro attivati; 200 mila i giovani in attesa nonostante le consistenti risorse stanziare.

Apprendistato

Il contratto di apprendistato è un contratto di lavoro, a tempo indeterminato, finalizzato alla formazione e all'accesso al mercato del lavoro da parte dei giovani, nel quale l'attività lavorativa è accompagnata dall'obbligo formativo, sia sul posto di lavoro con la presenza del tutor aziendale, sia con la formazione di base, di regola fornita dalle Regioni.

Con il Jobs Act vengono reintrodotti alcuni obblighi: la redazione in forma scritta del piano formativo, seppure in forma semplificata; l'integrazione della formazione in azienda con quella pubblica di base; la stabilizzazione di una percentuale di rapporti di apprendistato, per i datori di lavoro che occupano almeno 50 dipendenti.

Il Jobs Act modifica in più punti il Testo Unico sull'apprendistato, che disciplina le tre forme dell'istituto contrattuale in: apprendistato per la qualifica e per il diploma professionale, secondo il quale possono essere assunti per la qualifica e per il diploma pro-

fessionale, anche per l'assolvimento dell'obbligo di istruzione, i soggetti che abbiano compiuto 15 anni e fino al compimento del venticinquesimo anno di età; apprendistato professionalizzante o contratto di mestiere, secondo il quale possono essere assunti, per il conseguimento di una qualifica professionale i soggetti di età compresa tra i 18 e i 29 anni; apprendistato di alta formazione e di ricerca, secondo cui possono essere assunti, per il conseguimento di un diploma di istruzione secondaria superiore, di titoli di studio universitari e della alta formazione, compresi i dottorati di ricerca, per la specializzazione tecnica superiore, nonché per il praticantato per l'accesso alle professioni, i soggetti di età compresa tra 18 e i 29 anni.

Il contratto di apprendistato deve essere stipulato in forma scritta e deve contenere la clausola relativa al patto di prova e, in forma sintetica, il piano formativo individuale definito anche sulla base di moduli e formulari stabiliti dalla contrattazione collettiva o dagli enti bilaterali.

Per tutte e tre le tipologie contrattuali devono essere rispettati i seguenti principi: previsione di una durata minima del contratto non inferiore a sei mesi; divieto di retribuzione a cottimo; possibilità di inquadrare il lavoratore fino a due livelli inferiori rispetto alla categoria spettante, in applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro; individuazione di un tutore o referente aziendale; possibilità di finanziare i percorsi formativi aziendali per il tramite dei fondi paritetici interprofessionali, anche attraverso accordi con le Regioni; possibilità del riconoscimento della qualifica professionale ai fini contrattuali e delle competenze acquisite ai fini del proseguimento degli studi; possibilità di prolungare il periodo di apprendistato in caso di malattia, infortunio o altra causa di sospensione involontaria del rapporto, superiore a trenta giorni; divieto per le parti di recedere dal contratto durante il periodo di formazione in assenza di una giusta causa o di un giustificato motivo; possibilità per le parti di recedere dal contratto con preavviso decorrente dal termine del periodo di formazione. Se nessuna delle parti esercita la facoltà di recesso al termine del periodo di formazione, il rapporto prosegue come ordinario rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato.

Per quanto riguarda l'obbligo di integrare la formazione con quella di base fornita dalle Regioni, il testo definitivo del Jobs Act stabilisce che la Regione è tenuta a comunicare al datore di lavoro, entro 45 giorni dalla comunicazione dell'instaurazione del rapporto, le modalità di svolgimento dell'offerta formativa pubblica, anche con riferimento alle sedi e al calendario delle attività previste. Continuano, poi, ad essere validi i principi base in materia di formazione, 120 ore nel triennio, che sono ridotte a: 80 ore se l'apprendista è in possesso del diploma di scuola secondaria di secondo grado o di diploma professionale; 40 ore se l'apprendista possiede una laurea.

FDF

L'impegno della Fit contro il lavoro forzato in Pakistan



Il 1 dicembre è stato firmato un accordo tra Fit e Iscos per una donazione da parte della Federazione cislina alle attività che Iscos sta svolgendo in Pakistan, in aiuto ai lavoratori e alle lavoratrici nelle fornaci di mattoni.

Il Pakistan è attanagliato da forti tensioni politiche e sociali, che nascono e si sviluppano in un contesto di estrema disuguaglianza economica e si connotano anche secondo linee etniche, religiose e tribali. Con quasi 180 milioni di abitanti, è il sesto Paese più popoloso al mondo e, in base all'indice di sviluppo umano delle Nazioni Unite, si colloca al 146° posto su 188 paesi.

Il mercato del lavoro è fortemente informale e non fornisce reddito adeguato né protezione sociale, ma anzi favorisce discriminazioni di genere, sfruttamento del lavoro minorile e del lavoro forzato. In quest'ultima categoria ricade il fenomeno del bonded labour, forme di lavoro forzato in cui sono intrappolate le fasce più marginali della popolazione. E bonded labour è la caratteristica dominante nelle fornaci di mattoni: secondo stime dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro in Pakistan sono presenti tra le 8mila e le 10mila fornaci e vi lavorano 1,5 milioni di persone.

In Pakistan il fenomeno del lavoro forzato è ancora largamente diffuso, a causa di un sistema di anticipi (peshgi) sul futuro paga-

mento del lavoro che vincola i lavoratori ai datori di lavoro. Nelle fornaci di mattoni donne, uomini, ragazzi e bambini (in maggioranza migranti, cristiani e profughi afgani) lavorano ininterrottamente nel difficile tentativo di uscire dal circolo vizioso del debito, ma lo stipendio è così basso da non consentire il rimborso totale dell'anticipo entro la fine della stagione lavorativa. Senza istruzione, formazione o competenze, adulti e minori non hanno altre possibilità e per loro trovare altre vie di sopravvivenza è estremamente difficile.

Isco, insieme al sindacato pakistano, cerca di sviluppare una strategia che riduca il circolo vizioso dell'indebitamento delle famiglie, della povertà e della dipendenza nelle fornaci e allo stesso tempo che sostenga il ruolo delle donne e in particolare di quelle lavoratrici che sono le principali vittime di molestie sessuali, verbali e di discriminazioni.



La strategia dell'intervento si basa sulla formazione e l'assistenza sia legale sia sociale, in modo da rendere i lavoratori capaci di opporsi alle violazioni dei propri diritti (mancato rispetto dei termini contrattuali di lavoro, mancato pagamento di compensi, licenziamenti senza giusta causa, maltrattamenti e molestie, schiavitù per debiti), mantenendo il posto di la-

voro e permettendo alle loro famiglie la sopravvivenza. Il primo passo è aiutarli a ottenere i documenti di identità, procedura non scontata né di facile adempimento.

Alle donne che vivono e lavorano in fornace il progetto Iscos dà anche una formazione specifica su pratiche di igiene e nutrizione infantile e ai bambini si cerca di garantire almeno due anni di scolarizzazione.

IV Pacchetto ferroviario: a Bruxelles si propone a Roma si dispone

Mentre a Bruxelles si continua a discutere sul IV Pacchetto ferroviario, in Italia si progetta come rendere possibile la privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato italiane. Tra le soluzioni in campo, da non escludere a priori, potrebbe esserci quella dello spaccettamento. Se così dovesse essere, come già accaduto in passato, l'Italia anticiperebbe le volontà della Commissione europea, facendo pendere anche in Europa la bilancia verso le posizioni dei Paesi più liberisti, da sempre sostenitori della separazione delle holding ferroviarie.

Le posizioni degli Stati membri sono molto differenziate, come riportano le cronache della riunione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti, tenutasi lo scorso 3 dicembre. In tal consesso, la Presidenza italiana non è riuscita a produrre, come avrebbe voluto, un "orientamento comune" sul pilastro politico, per potersi intesare un buon risultato e forse crearsi l'alibi ("ce lo chiede l'Europa") per quello che sta disponendo a Roma. Invece, si è dovuta accontentare di presentare un report che rappresenta un "minimo comune denominatore" di indicazioni utili per futuri sviluppi della discussione dei provvedimenti. Parallelamente si registra un rallentamento del percorso di discussione sul pilastro tecnico, determinato da una scelta precisa della Commissione che vorrebbe arrivare a una contemporanea approvazione di tutti e due i pilastri. Riteniamo pertanto importante riportare uno stralcio del report della riunione del Consiglio dei Ministri, al fine di comprendere dove è arrivata la discussione e cercare di indovinare dove si andrà a parare.

Suggerimenti per ulteriori negoziati

Di seguito si riportano le criticità e le indicazioni utili per le prossime discussioni all'interno del Consiglio dei Ministri dei Trasporti, che non costituiscono una lista esaustiva degli argomenti e tanto meno pregiudicano le posizioni fino a ora espresse dagli Stati.

a) Direttiva 2012/34/Ue

Funzioni del gestore dell'infrastruttura

Solo le "funzioni essenziali" devono rimanere soggette al più alto

grado di separazione. Maggiore flessibilità dovrebbe essere prevista per quanto riguarda l'esternalizzazione di funzioni ad altri soggetti, che comunque dovrebbero ricevere adeguate garanzie. Deve essere chiaro che per le funzioni relative al finanziamento e alla pianificazione degli investimenti rimangono delle prerogative in capo agli Stati membri, come previsto dalla legislazione nazionale.

Collaborazioni tra pubblico e privato

Le collaborazioni tra pubblico e privato devono rimanere importanti strumenti per l'implementazione delle politiche dei trasporti e potranno richiedere specifiche previsioni normative.

Modelli organizzativi

L'articolo 7 - sulla governance - deve essere rivisto al fine di riportare sullo stesso livello la possibilità che le imprese ferroviarie si strutturino utilizzando un modello integrato e non si privilegi quello che prevede la separazione tra gestore delle infrastrutture e le imprese di trasporto. Dovrebbe essere lasciato agli Stati membri lo scegliere in qualsiasi momento il modello organizzativo che ritengono più appropriato. Dovrebbero essere emanate poche, comuni regole per la governance atte a garantire l'effettiva imparzialità dei gestori dell'infrastruttura e la trasparenza dei flussi finanziari da applicarsi indipendentemente dalla struttura organizzativa delle imprese. Alcuni Stati membri chiedono che siano indicate specifiche regole da far applicare alle imprese che rimarranno integrate, per poter garantire parità di condizioni. Maggiore enfasi deve essere posta sulle regole, piuttosto che siano indicati specifici modelli organizzativi. Su questo punto sono necessari degli approfondimenti.

Verifiche di conformità

La Commissione non dovrebbe avere ex ante il controllo normativo sui sistemi di governance delle imprese presenti negli Stati membri. Alcuni di essi hanno sottolineato la necessità di discutere adeguate clausole di salvaguardia, nonché proposto una più accurata valutazione delle implicazioni di cui all'articolo 61 della direttiva 2012/34 / Ue.

Coordinamento delle strutture (comitati di coordinamento, rete dei gestori dell'infrastruttura)

Non ci dovrebbero essere duplicazioni di strutture, se già presenti negli Stati membri, a livello Europeo. Nel caso si decidesse di dotarsene, devono essere debitamente valutati i costi al fine di evitare ulteriori, impropri oneri amministrativi. Inoltre, dovrebbero essere cancellati i contenuti dei provvedimenti che implementano tali previsioni.

Apertura del mercato del trasporto ferroviario passeggeri nei singoli paesi – servizi commerciali

Considerato lo stretto legame tra i servizi commerciali a libero mercato e quelli soggetti agli obblighi di servizio pubblico, dovrebbero essere previste adeguate salvaguardie per garantire da un lato l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, dall'altro l'esercizio della libera concorrenza sui rimanenti servizi a mercato. Per sviluppare i propositi servono ulteriori lavori di approfondimento. Le salvaguardie dovranno evitare il fenomeno del "cherry picking". Nella stesura dei contratti che definiscono gli obblighi di servizio pubblico deve essere concesso agli Stati membri la possibilità di mettere assieme le linee profittevoli con quelle a scarso traffico.

Autorità di regolamentazione

Gli Stati membri condividono l'importanza e il ruolo dell'autorità di regolamentazione così come declinate nella direttiva 2012/34/UE, al fine di garantire un comune livello regole. Comunque alcuni di essi avvertono il bisogno di rafforzarne il ruolo.

Sistema di Informazioni comuni ai passeggeri e schemi di bigliettazione integrati

L'implementazione di tali sistemi e schemi dovrebbe rimanere volontaria.

Trasposizione ed entrata in vigore delle norme di liberalizzazione del mercato

Dovrebbe essere dilatata la data di entrata in vigore delle norme, affinché sia tenuta in considerazione la lunghezza delle procedure di implementazione previste dagli Stati membri. Dovrebbe essere contemplato un approccio più graduale per l'entrata in vigore delle norme.

b) Regolamento (Ec) n. 1370/2007

Assegnazione diretta e gare d'appalto per l'assegnazione dei contratti di servizio per il trasporto su ferro

Per affrontare le preoccupazioni di alcuni Stati membri, la Presidenza ricorda che l'attuale legislazione consente margini di di-

screzionalità alle Autorità competenti per organizzare le gare di appalto come più aggrada a ognuno di essi (ad esempio attraverso una manifestazione di interesse e una successiva negoziazione, adatta nei casi di piccoli volumi di servizi o di particolari complessità tecniche o di isolamento fisico della rete ferroviaria) nel rispetto generale dei principi del Trattato, quali trasparenza e non discriminazione. Comunque, qualche paese membro è preoccupato che i costi delle riforme proposte per l'apertura del mercato attraverso l'assegnazione con gara d'appalto possano in certi mercati essere superiori ai benefici, anche se fossero adottati ulteriori limiti alle assegnazione con procedure di gara.

Eccezioni al principio di assegnazione dei servizi di trasporto ferroviario attraverso gara d'appalto

Nel caso in cui venisse accettato il principio di assegnazione dei servizi di trasporto ferroviario solo attraverso l'indizione di gare d'appalto, gli Stati membri convengono sulle seguenti eccezioni come punto di partenza per le future discussioni:

- nel caso di operatore domestico controllato da una competente autorità locale – come definita dalla proposta della Commissione – tale definizione dovrebbe essere ampliata per cogliere al meglio le peculiarità presenti nei singoli mercati nazionali, nonché dell'organizzazione amministrativa dei singoli Stati membri, oppure cancellata e mantenuta la definizione attualmente in essere;
- nel caso di contratti di servizio di dimensioni ridotte, si propone di incrementare la soglia minima proposta dalla Commissione per bilanciare in modo adeguato i benefici dell'assegnazione attraverso gara d'appalto con i costi per organizzare le procedure per l'indizione delle gare medesime;
- si propone di adattare la definizione di situazioni di emergenza includendo le situazioni in cui le autorità competenti debbano riprogrammare le date di partenza delle procedure di gara, con la prospettiva di ottenere un maggior numero di partecipanti.

Dovrebbe essere valutato se definire altre eccezioni alla regola, comunque a patto che siano giustificate e ben precisate - ad esempio per problemi specifici come quelli relativi alle reti di alcuni Stati membri che possiedono particolari caratteristiche. Altri paesi membri auspicano un'ulteriore analisi sulla possibilità di ottenere eccezioni alla regola, collegando l'assegnazione a particolari indicatori di efficienza e qualità dei servizi ferroviari misurati attraverso appositi indicatori di performance.

Definizione degli obblighi di servizio pubblico (Pso) e piani del trasporto pubblico

Riguardo ai piani di trasporto pubblico, gli Stati membri auspicano la maggiore affidabilità possibile degli attuali documenti

sulle politiche pubbliche affinché gli scopi, le applicazioni e i livelli di dettaglio siano debitamente formulati per evitare indebiti costi amministrativi. Inoltre, per evitare rischi di contenzioso, dovrebbe essere fatta una riflessione sulla natura dei piani di trasporto pubblico e il loro legame con gli obiettivi e gli scopi degli obblighi servizio pubblico. Dovrebbe essere verificato se gli Stati membri possano accettare controlli ex-ante sulle procedure per la definizione degli obblighi di servizio pubblico e i loro scopi.

Dimensione massima dei contratti di servizio pubblico

Riguardo alla definizione di una dimensione massima per l'assegnazione di contratto di servizio pubblico, la Presidenza propone di riflettere se possa essere lasciato alle autorità competenti il compito di valutare la dimensione dei lotti economicamente più convenienti, al fine di contemperare gli obiettivi di efficienza del servizio e la giusta spesa per svolgerli.

Accesso non discriminatorio alla rete del materiale rotabile

Gli Stati membri condividono l'importanza di garantire un accesso non discriminatorio alle reti ferroviarie di tutto il materiale rotabile. A ogni modo, gli Stati membri indicano che le competenti autorità nazionali dovrebbero avere la possibilità di individuare idonee misure per assicurare un accesso non discriminatorio del materiale rotabile da scegliere all'interno di

una "cassetta per gli attrezzi" che contenga opzioni equiparabili e comparabili in tutta l'Europa.

Le autorità nazionali competenti sarebbero così libere di scegliere un approccio economicamente compatibile, che minimizzi l'impatto dei costi sulle imprese. Qualche Stato membro è preoccupato per il potenziale aggravio di costi per le imprese e si dichiara favorevole a un'applicazione volontaria delle norme e contrario a quella obbligatoria. Il testo emendato del regolamento dovrebbe essere sufficientemente preciso, in modo che non si debba ricorrere a ulteriori atti per la sua implementazione.

Disposizioni transitorie

La Presidenza suggerisce di non modificare le disposizioni transitorie per le altre modalità non ferroviarie. Per il trasporto su ferro ci dovrebbe essere maggiore flessibilità, come la data di introduzione del principio di assegnazione attraverso gara d'appalto rispetto a quella proposta dalla Commissione (3 dicembre 2019) e i contratti in essere dovrebbero proseguire fino alla loro naturale scadenza. Le disposizioni che riguardano la durata massima dei contratti che saranno stati assegnati con gara d'appalto durante il periodo transitorio dovrebbero prevedere una clausola legale che consenta di evitare costose rinegoziazioni dei contratti. Ci sono state richieste per un'apertura graduale del mercato domestico durante il periodo transitorio. Infine ci sono state richieste per discutere ulteriori misure aggiuntive.



Foto di Frank Andiver

Un fine anno di importanti impegni per i marittimi



A fine anno vi sono in genere molti contratti da rinnovare: il Total Crew Cost (Tcc), l'International Bargaining Forum (Ibf) e quello delle crociere e ciò impegna molto, visti gli innumerevoli armatori italiani ed esteri con cui dobbiamo trattare.

I primi due contratti riguardano le navi da carico e, in particolare, il Tcc è deciso nei

contenuti all'interno dell'Fpc Steering (Comitato delle pratiche legali) dell'Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, a cui la Fit aderisce, mentre l'Ibf viene discusso con l'armamento a livello mondiale (il Joint Negotiation Group).

Nell'ultima riunione di Bali abbiamo concordato gli aumenti salariali e le modifiche

degli articoli Ibf. Il Tcc è di costo più elevato rispetto all'Ibf e questo discrimina i vari armatori. Per questo abbiamo tenuto fermo l'aumento salariale del Tcc usando peraltro una formula molto bizantina, ovvero il mantenimento per il 2015 dello status quo ante.

È bene ricordare che ogni contratto sottoscritto deve essere approvato dal Vetting group, il Centro di controllo dell'Itf e quindi il margine di manovra nella trattativa con l'armatore è spesso molto limitato. Se così non fosse si creerebbero disparità tra i sindacati nel mondo, ovvero una forma di dumping. Le decisioni assunte negli organismi Itf sono oggetto di istruzioni che ogni sindacato deve seguire.

A complicare le cose, però, vi è tutta la parte dei "funding elements" (benefici sociali) che, entro il limite del 10% per totale per grado, possono essere forniti dai sindacati e vengono inclusi come fossero "cash" al marittimo. Se per esempio il salario nel Tcc di un marinaio abilitato (Ab) è di 1805/Usd al mese, nel 2014 180 Usd del totale come massimo possono essere forniti in benefici sociali (training, medical care, welfare e così via). Questa parte per i sindacati dei paesi asiatici, quali Nusi e Mui in India, Kpi in Indonesia, Amosup nelle Filippine, è molto importante poiché di fatto in quei paesi non esistono sistema sanitario pubblico, formazione pubblica e via elencando. Occorre comunque veramente vigilare poiché, se i presunti servizi forniti sono fittizi, di fatto la deduzione diventa un abbassamento dei costi per l'armatore ed elemento per strappare contratti ad altri sindacati.

Senza ulteriormente scendere nei particolari diciamo che anche per "vigilare" è positivo avere il "bilateral Agreement" con i sindacati dei paesi fornitori di manodopera. Nel caso della Fit-Cisl con Nusi e Mui, Kpi e Amosup abbiamo accordi che tra l'altro ci permettono nei contratti da noi sottoscritti di applicare il loro contratto collettivo nazionale e quindi dare ai loro marittimi, attraverso i loro stessi sindacati, benefici importanti quali assistenza medica, pensione eccetera.

A complicare però la situazione quest'anno c'è il fatto che da poco è subentrata a Thomas Abramson, a capo del Maritime Operation, Jackie Smith già Presidente del sindacato marittimo norvegese. Come sempre in occasione di un cambio in una posizione così importante, a fronte anche della ristrutturazione del Maritime stesso, c'è un po' di confusione con carenza di istruzioni chiare sulla contrattualistica. Spesso i contratti devono essere riformulati con sconcerto degli armatori e aggravio del nostro lavoro.

Siamo dovuti intervenire con Steve Cotton (peraltro senza dover rompere gli ottimi rapporti con la gente del Maritime) pregandolo di accelerare il processo di riorganizzazione e quindi di produrre chiare istruzioni. Nel frattempo, però, dovendo coprire centinaia di navi con molte decine di armatori le ore di lavoro si sono grandemente moltiplicate.

Diciamo che in questo periodo l'attività non si è limitata al solo lavoro contrattuale. Infatti ci sono stati due momenti importanti cui abbiamo partecipato e nei quali la Fit Cisl ha svolto un ruolo importante.

Dal 27 al 28 novembre si è tenuta a Manila la conferenza sull'occupazione marittima organizzata dall'agenzia di Manning Elburg e il Registro navale italiano (Rina). Assieme hanno creato a Manila una scuola di formazione per ufficiali (Ima). Alla conferenza sul tema "Occupazione marittima, analisi e proposte" hanno partecipato i più importanti armatori italiani e agenti. A parte

il sindacato filippino Amosup, l'unico sindacato invitato è stata la Fit-Cisl.

Il Presidente di Elburg Nicolò Terrei ha svolto una relazione ricavata dallo studio a livello internazionale della società Dreyry di cui riportiamo alcuni grafici. Chiaramente si evince che a livello mondiale nel 2018 mancheranno ben 38mila ufficiali e ciò conferma la validità del progetto sugli allievi italiani che stiamo portando avanti a livello di rinnovo contrattuale. Gli armatori italiani non imbarcano gli allievi italiani, visto l'alto costo (oltre 3000 euro/mese), e preferiscono quelli di altre nazionalità il cui costo è attorno ai 500 Usd/mese.

L'allievo deve effettuare un periodo di imbarco di dodici mesi prima di sostenere l'esame che lo abilita al comando di una guardia. È a bordo per completare la formazione scolastica seguito da un tutor. Occorre portare il suo costo a essere competitivo, così come ci chiedono le centinaia di ragazzi che usciti dal nautico non trovano imbarco.

Diciamo che, se vogliamo partecipare a coprire le carenze di ufficiali, occorre modificare l'impostazione contrattuale, sapendo che vi sono in termini generali più marittimi in bandiera estera che in bandiera nazionale, in particolare nel mondo delle crociere.

Citiamo ad esempio la Princess Cruise Line che impiega ufficiali italiani e inglesi. Gli italiani sono circa mille (più di quelli dell'intero cabotaggio italiano) ma rischiano in futuro di non avere ricambi, visto che per motivi di costi l'armatore preferisce assumere allievi inglesi.

Non si tratta quindi di tagliare i salari ma di riportare l'allievo all'interno di un percorso di formazione vero che dura dodici mesi. Basta pensare quanto riceve un laureato in legge che fa tirocinio in uno studio per capire che la nostra proposta non vuole in alcun modo penalizzare il giovane ma favorirgli la carriera. Del resto è quello che ci stanno chiedendo centinaia di giovani.



Tornando alla Conferenza di Manila, diciamo che i lavori si sono aperti con tre allievi che, a similitudine di quanto avviene in una accademia militare, marciavano con tanto di fucile (pur se con la canna occlusa) per portare le bandiere al tavolo della presidenza. È seguito l'inno nazionale e poi un allievo ha recitato in tagalog la prima lingua ufficiale delle Filippine (la seconda è l'inglese) una preghiera di augurio per il buon esito dei lavori. Vi erano in sala, attorno ai tavoli, circa 150 marittimi filippini.

Senza scendere nei particolari diciamo che l'intervento della Fit-Cisl ha riguardato la Mlc 2006 e la presentazione del medico dottor Benuya che, in base ad un programma finalizzato su nostra richiesta dalla Itf, (costo di circa 300mila euro) ha lavorato per tre anni nel reparto di ematologia dell'ospedale di Genova San Martino per una esperienza professionale e unica visto che il centro è noto in tutto il mondo. Tornando nelle Filippine il dottor Benuya lavorerà nei quattro ospedali del sindacato, fornendo assistenza ai marittimi e ai loro familiari per quel tipo di

malattia. Nel suo intervento il medico ha naturalmente elogiato la Itf e la Fit-Cisl per quanto fatto, suscitando lunghi applausi dei partecipanti. Naturalmente i molti agenti e armatori italiani presenti, compreso il Ministro del Lavoro filippino e il nostro ambasciatore, si sono congratulati per quanto fatto dalla nostra organizzazione. La sera nell'ambasciata italiana c'è stata un ricevimento in nostro onore.

Il giorno successivo la Fit-Cisl ha avuto l'onore di porre la prima pietra per la costruzione di una nuova ala dell'ospedale filippino a Manila (gli altri nosocomi sono in altre isole dell'arcipelago).

Gli impegni sul versante marittimo non si sono fermati qui; infatti l'11 dicembre abbiamo avuto a Londra l'incontro per il rinnovo del contratto delle navi da crociera della Disney (quattro navi alle quali ne se-



guiranno altre quattro ore in costruzione). La nostra controparte ha visto la presenza della Senior Vice President HR Yvonne Sweeney, la quale è responsabile non solo della parte del personale marittimo, ma anche di quello di tutti i centri che Disney ha nel mondo (Parigi - Port Canaveral eccetera). La trattativa non ha presentato grandi difficoltà, anche perché la tipologia del prodotto offerto dalla Disney riguarda le vacanze familiari con i bambini, e bisogna dire che la società non ha conosciuto la crisi che hanno visto altre compagnie crocieristiche. Non ha avuto l'esigenza, quindi, di ridurre il costo dei biglietti e di conseguenza le entrate.

Contrattualmente abbiamo ancora qualcosa da migliorare per allinearci alle Miami Guide Lines, che sono il riferimento contrattuale della Itf. Con il prossimo rinnovo dovremmo completare il percorso. Rientrati in Italia siamo dovuti subito ripartire il 13 dicembre per Jakarta via Doha, per alcune trattative Ibf e il Congresso del Kpi, il sindacato dei marittimi indonesiani.

Dopo i filippini (500mila a bordo più le riserve a terra) gli indonesiani sono i marittimi più numerosi assieme agli indiani. Moltissimi sono impiegati sulle nostre navi, in particolare da crociera, e quindi di fatto sono nostri associati rispetto ai quali, in base alla Seafarers' charter della Itf, abbiamo degli obblighi. La parte Ibf è importante poiché sulle nostre navi da carico dove sono indonesiani viene applicato loro il contratto Kpi-Ibf, affinché possano beneficiare come i filippini di interventi sociali per i loro familiari.

È importante sottolineare come sia con Amosup che con Kpi abbiamo da anni come Fit-Cisl un "bilateral agreement" di collaborazione. In passato assieme alla Itf il nostro apporto fu molto importante,

poiché il sindacato Kpi era controllato dai militari che erano presenti in maggioranza in tutti gli organismi. Dopo un lavoro internazionale non semplice oggi il Kpi è un sindacato totalmente indipendente.

Il congresso di Kpi si è svolto alla presenza del Ministro del Lavoro e ha seguito più o meno il rituale visto a Manila. Da notare che l'Indonesia per numero di abitanti è il



più grande paese musulmano ma, salvo in alcune isole, la società è aperta. Tra l'altro quasi tutti i marittimi indonesiani provengono da Bali dove la religione predominante è quella induista.

Come Fit-Cisl abbiamo avuto spazio per un intervento molto apprezzato dal Ministro del Lavoro, che ha sottolineato l'importanza della collaborazione per la crescita della società marittima indonesiana. Erano presente anche allievi ufficiali donne a dimostrare come la comunità marittima sia sempre più aperta anche in un paese "teoricamente" islamico.

Gli impegni non sono finiti qui, infatti il 23 dicembre c'è stato l'incontro a Sorrento con la Msc per il rinnovo dei contratti delle navi da carico e da crociera. Inoltre si dovrà concordare una serie di punti oggetto di un incontro col Sottosegretario

al Lavoro brasiliano, che da noi vuol meglio comprendere il contenuto contrattuale per le navi da crociera da noi sottoscritto e verificare che sia in linea con le norme internazionali. La Msc ha infatti difficoltà con le navi da crociera in Brasile, in quanto le autorità locali creano continuamente problemi. Si dice che dietro questi comportamenti vi sia la lobby degli hotel brasiliani che si vedono sottrarre i clienti dalle navi da crociera.

Come si vede molti sono gli impegni contrattuali che si sono accumulati a fine anno, ma che come sempre porteremo a termine.

Sul piano organizzativo dei marittimi vi è una novità. Innanzitutto la Itf ha chiesto a Francesco Di Fiore di restare a Londra fino giugno prossimo e anche per questo, visto che è il responsabile per il Sud Europa, la Itf ha deciso di inserire a Genova una assistente, naturalmente a carico di Itf. La stessa operazione è stata fatta per il Nord Europa assegnando una assistente ad Annica Barning, Coordinatrice proveniente dal sindacato svedese Seko. C'è stato chiesto di selezionare una donna con esperienza di bordo in grado di visitare le navi e fare in qualche modo le veci dell'ispettore. La scelta è caduta su Katia Geissberger, svizzera di Zurigo che parla e scrive correttamente sei lingue. Ha fatto il nautico in Italia e ha navigato come primo ufficiale su navi da carico Msc. Ha ottenuto la cittadinanza italiana e si stabilirà a Genova. A suo tempo fu allievo ufficiale sul Global Mariner, una nave acquistata dalla Itf che toccò come mostra itinerante i porti del mondo. Dovrà recarsi a Londra per un periodo di training e crediamo sia per noi un ottimo acquisto.

Ritirata dalla Commissione europea la proposta di revisione della direttiva sull'handling



Poco tempo fa la nuova Commissione europea ha pubblicato il suo programma di lavoro, nel quale è stato proposto, fra l'altro, il ritiro della bozza di regolamento europeo che andava a rivedere la direttiva europea sulla liberalizzazione del mercato dei servizi aeroportuali.

Tale progetto è stato motivo di lunghe discussioni tra le associazioni imprenditoriali europee delle compagnie aeree, degli aeroporti e degli handlers indipendenti con Etf, ma il confronto, volto

sulla ulteriore volontà di liberalizzare i servizi di handling negli aeroporti europei, non ha scaturito risultati in quanto le parti sono rimaste sulle proprie posizioni.

Nemmeno le istituzioni europee hanno fatto meglio. Infatti sia il Parlamento che il Consiglio e la Commissione non hanno trovato un accordo e hanno bloccato più volte l'iter senza trovare una via d'uscita. Evidenziamo l'operato di Etf, il quale ha messo in campo tutte le risorse e gli sforzi possibili affinché la situazione

nei nostri aeroporti non peggiorasse ulteriormente.

Ricordiamo che sono state organizzate due grandi manifestazioni, una a Bruxelles davanti al Parlamento, dove anche la nostra Federazione ha partecipato attivamente, e un'altra a Strasburgo. Tali manifestazioni hanno ottenuto un risultato eccellente, tanto da aver influito in modo incisivo sulle decisioni dei politici. La volontà di ritiro del provvedimento è per noi e per Etf una grande vittoria di cui andiamo altamente fieri.

Crediamo che la Commissione in futuro valuterà molto più attentamente, prima di proporre simili tentativi di scellerate liberalizzazioni a vantaggio esclusivo delle compagnie aeree che incrementano il dumping sociale e salariale nei confronti dei lavoratori aeroportuali.

Ci rammarica il fatto che in questa proposta, ormai ritirata, eravamo riusciti a introdurre alcuni elementi positivi, come la clausola sociale e il contratto nazionale di riferimento per gli operatori del settore. Ci auguriamo che tali argomenti saranno tenuti in considerazione dagli organi istituzionali competenti per introdurli nei futuri prossimi provvedimenti.

In Italia anche Enac era favorevole a questo regolamento, auspicando di poter risolvere le molte lacune che negli anni indietro hanno portato il nostro settore a una condizione devastante. Poche regole e spesso eluse senza che nessuno facesse qualcosa per evitare che il settore aeroportuale finisse nella giungla più selvaggia, dove i lavoratori ne hanno pagato le conseguenze con peggiori condizioni salariali e lavorative, nonché con perdite di posti di lavoro.

In questi anni le aziende di handling, in modo molto vergognoso, si sono fatte una reciproca spietata concorrenza abbassando le tariffe offerte ai vettori più di qualsiasi paese europeo, arrivando al punto di chiudere i bilanci in perdita, erogando così un pessimo servizio all'utenza ma anche strumentalizzando la situazione per ottenere la possibilità di avere più ammortizzatori sociali. Dal momento che Enac sperava in questa soluzione europea per poter risolvere tale problematica, crediamo che ora sarà costretta a prendere quelle posizioni che spesso, per motivi politici o di lobby, finora non ha assunto. Speriamo che sia arrivato il momento in cui il settore si doti di regole certe, applicabili e controllate. Siamo convinti che in questa situazione di confusione ci siano state già troppe vittime e che continueranno a esserci in un mercato volutamente autoregolamentato.

Purtroppo siamo in Italia e l'autonomia nelle regole ha prodotto solamente migliaia di lavoratori ridotti al collasso e inferociti pronti a sfociare la loro rabbia in tutte le forme di lotta possibili. Il culmine di tutto questo si è verificato in queste settimane a Fiumicino dove la maggiore società di handling, Groundcare, è fallita ed è stata spartita tra le altre aziende concorrenti. Dalla sera alla mattina 450 persone si sono viste notificare la lettera di licenzia-

mento perché sono rimaste fuori dal processo. Lavoratori che in più di trent'anni hanno fatto la storia dell'aeroporto con la loro dedizione e professionalità, ma hanno pagato il fatto di costare di più rispetto a quelli assunti dopo, perché purtroppo il tempo che hanno dedicato in tutti questi anni ai passeggeri, a far grande un aeroporto intercontinentale anche durante le feste non è stato riconosciuto. Ciò che hanno visto è stato un costante peggioramento delle loro condizioni di lavoro a causa della mancata applicazione della clausola sociale che avrebbe dovuto tutelare l'occupazione. La vicenda è ancora più vergognosa se si pensa che stiamo parlando del settore del trasporto aereo che è in costante crescita e del più grande polo industriale del centro-sud, con un incremento del traffico passeggeri su cui si progetta ampliamento e sviluppo, ma continua a esserci una cospicua perdita di posti di lavoro.

In queste settimane si è consumata questa tragedia umana tra disperazione e sconcerto, tra il silenzio generale, tra l'indifferenza dell'Enac, del Direttore aeroportuale e di Aeroporti di Roma, la società di gestione con concessione governativa. Come è anche inaccettabile che il governo in questa vicenda abbia avuto un ruolo da semplice spettatore. Continuano a operare piccole aziende arroganti e arretranti, senza requisiti e con mezzi e strumenti fatiscenti o spesso inesistenti (visto il continuo rincorrere al prestito) grazie alle autorità competenti compiacenti o distratte. Forme assurde di lavoro sono all'ordine del giorno per i ricattati lavoratori. Sembra quasi che ci si sia assuefatti a questo modello di precarietà, al fatto che ci si licenzi facilmente, scaricando il costo dell'occupazione sulla collettività, in questi settori dove non c'è crisi, per poi utilizzare maestranze occasionali, sottopagate. Il mostro sociale che si sta costruendo in aeroporto sta deindustrializzando il settore nel disinteresse di chi dovrebbe garantirne il potenziamento. Un settore in cui lo sviluppo non può essere fondato sulla speculazione, ma deve corrispondere al rilancio dell'occupazione.

Il sindacato insisterà nella sua azione di persuasione sia verso il potere politico che verso quello istituzionale, convinto più che mai della necessità di introdurre regole per tutti. Vigilerà ancora più di prima, a cominciare dall'applicazione di un unico contratto di settore e dall'applicazione della clausola sociale per tutte le aziende, affinché non ci siano più "aziende furbette" che cannibalizzano il settore e schiavizzano i lavoratori. La Fit si adopererà con tutti i mezzi possibili affinché a Fiumicino, finalmente, vi sia il bando di gara per definire limitati handlers operanti e che siano in grado di avere i requisiti idonei e di rispettare le regole del mercato, per il bene dei lavoratori e per lo sviluppo dell'aeroporto, contrastando fortemente la volontà di chi vorrà ostruire questo processo per i propri tornaconti.

Dobbiamo far sentire la nostra presenza, la presenza dei lavoratori, lo dobbiamo a loro, a noi stessi, anche perché in questo settore non paga mai nessuno tranne loro.

Sicilia, il caso del "non crollo" del viadotto Scorciavacche

Il clamore suscitato dal commento su Twitter del Premier («Il responsabile pagherà tutto») sul caso del "crollo" avvenuto a Capodanno del viadotto Scorciavacche in Sicilia è emblematico di un clima e di uno scenario di caccia alle streghe e di strumentalizzazione che nel Paese ormai è questione ordinaria.

Il fatto in sé è di estrema gravità, ma certamente non era quello il modo di interessarsi al caso. Si è rimasti basiti per il modus (incomprensibile l'uso così violento di un hashtag fuorviante: #finalafesta), le imprecisioni che esso conteneva (non si è trattato del crollo di un viadotto ma del cedimento del corpo stradale alla spalla del viadotto stesso in un tratto di strada già chiusa al traffico per disposizione dei funzionari dell'Anas siciliana, addetti all'Alta Sorveglianza, che avevano già ordinato al contraente il suo ripristino e pertanto non v'era più alcun rischio per l'incolumità pubblica) e la volontà di creare un caso mediatico che potesse focalizzare l'attenzione di tutti e distoglierla da altri casi (ad esempio dal volo di stato utilizzato dallo stesso Premier per raggiungere i familiari in vacanza).

Questo gravissimo avvenimento, contestualizzato in tale clima, ha fatto urlare allo scandalo scatenando un'aspra polemica contro tutti gli attori di un processo produttivo che è la costruzione di un'opera pubblica. Ma è lo scenario normativo nel caso di specie che rappresenta la vera anomalia: un quadro legislativo nel quale al contraente generale (soggetto aggiudicatore di gara d'appalto attraverso la legge Obiettivo n. 443/2001) viene attribuita la

responsabilità operativa complessiva di un progetto di costruzione, dell'esecuzione dei lavori di realizzazione dell'opera, delle nomine del Direttore dei lavori e del Responsabile per la sicurezza, mentre alla stazione appaltante restano soltanto le nomine del Responsabile del procedimento, dell'Ufficio di alta sorveglianza e dei collaudatori.

È evidente quindi la distonia di una norma che pone squilibrio tra gli attori in campo, attribuendo al contraente la nomina dei suoi controllori e all'appaltatore (ovvero all'Anas) la sola sorveglianza da esercitare sulle attività di D.L. e di esecuzione dei lavori con il personale tecnico interno, sempre impegnato in più fronti, e, stante i limiti normativi relativi al blocco delle assunzioni, con il ricorso sistematico all'ausilio di collaboratori esterni con contratti fittizi e precari. Co.co.pro. che gravano sul finanziamento delle opere (alla voce "oneri di investimento") e non sul costo del personale aziendale e senza i quali non si sarebbe in grado di sorvegliare alcunché. Nonostante tale estrema necessità di controllo, si registra anche l'incomprensibile riluttanza della Direzione tecnica romana ad attivare tali collaborazioni, con il paradosso che le risorse assegnate non vengano spese e devono quindi essere restituite all'ente finanziatore.

In tale contesto si sottolinea e stigmatizza inoltre la "pressione" esercitata dal vertice aziendale, responsabile della conduzione tecnica, sul contraente e sull'Ufficio di alta sorveglianza per l'apertura anticipata, al fine di far testimoniare ai media, più che l'efficienza, il presenzialismo del manage-

ment stesso. Pressione che si concretizza sulle strutture locali che non possono ignorare le imposizioni della gerarchia aziendale e si associa oltre che a un presenzialismo del vertice romano, a premi di risultato per le imprese e gli stessi vertici aziendali.

L'apertura di tratte funzionali è prevista per legge ed è utile all'utenza perché riduce i disagi di percorsi alternativi, ma ciò non presuppone per forza una cerimonia con annesso taglio del nastro, illustri convenuti e conferenza stampa. Negli ultimi anni Anas ha inaugurato in pompa magna tantissimi pezzetti di opere in esecuzione, facendo sì che al completamento di un'opera pubblica corrispondano due, tre o più cerimonie di inaugurazione dell'opera stessa. Tutto ciò inserito in un diktat aziendale in cui si sono spostate tutte (o quasi) le disponibilità finanziarie sulle nuove opere, trascurando fatalmente la manutenzione della rete esistente.

Solo in Sicilia lo scorso anno sono crollati tre ponti di strade statali in esercizio, senza contare le carenze e necessità complessive di una rete viaria nazionale, che si presenta come una groviera e che necessita di interventi per garantire sicurezza e comfort ai milioni di utenti che circolano su strade e autostrade statali.

*Amedeo Benigno
Segretario generale Fit-Cisl Sicilia*

La FitSgbCisl di Bolzano presenta il suo nuovo sito

Die FITSGBBCISL Bozen hat ihre eigene Web Site



Da alcuni mesi anche la Fit-SgbCisl di Bolzano è in rete con il suo nuovo sito web www.fitsgbcisl.it, che è una finestra sempre aperta sulle attività sindacali svolte.

Il sito è organizzato in maniera attuale e dinamica, quindi fruibile tanto su pc quanto su tablet e smartphone.

La homepage è divisa in più parti, tra le quali si segnalano il menù, che include un collegamento diretto con tutti i settori da noi seguiti e il coordinamento donne, le ultime notizie della Fit bolzanina e il calenda-

rio dei suoi eventi, ma anche una finestra sulle ultime novità di rilievo della Cisl nazionale. Proprio il coordinamento donne è una fonte di informazioni sugli avvenimenti locali e nazionali, con un suo blog e con varie documentazioni di genere e informazioni sulle pari opportunità.

A breve la nostra pagina sarà bilingue e accessibile anche in lingua tedesca.

Auguriamo a tutti una buona navigazione!

Seit einigen Monaten hat auch die FITSGBBCISL Bozen ihre eigene Web Site, www.fitsgbcisl.it, die wie ein offenes Tor, ein Blick auf die gewerkschaftlichen Aktivitäten wirft. Die Internet-Site ist aktuell und dynamisch gestaltet und man kann sich von PC, sowie von Tablet oder Smartphone verbinden.

Die Homepage ist in verschiedene Sektionen untergeteilt, unter denen der Index - der auch eine direkte Verknüpfung zu den von uns verwalteten Branchen und der Frauenbe-

wegung enthält -, unsere letzte Neuigkeiten und Abkommen, sowie die News der Cisl. Gerade die Seite der Frauenbewegung ist reich an Informationen über die lokalen und nationalen Ereignissen, besitzt einen Blog und verschiedene Gender Dokumente, sowie Infos zur Chancengleichheit. Sehr bald wird die Seite auch in deutscher Sprache zur Verfügung stehen. Wir wünschen allen ein gutes surfen!

Priska Degasperi

*Verantwortliche der Frauen - Responsabile Coordinamento Donne
Fit-Cisl Bolzano - FITSGBBCISL Bozen*

Bari, ecco com'è andato il corso di formazione sindacale



Un corso di formazione sindacale e quattro testimonianze di giovani: Angela Arpa, Leonardo Borraccia, Martino Carrieri e Andrea Lorenzo Pilin. Le abbiamo raccolte il 18 e 19 novembre a Bari e di seguito ve le proponiamo.

Il potere della formazione è valorizzare il capitale umano, recuperare competitività, fare innovazione, diffondere la qualità. (Angela Arpa)

Sono state due giornate

intense, dense di contenuti che hanno consentito ai 30 corsisti di acquisire la formazione di base, tanto necessaria per svolgere un ruolo attivo all'interno del sindacato. (Martino Carrieri)

Il sindacato non è una piccola realtà, ma una grande organizzazione ramificata e sviluppata. Questo è il concetto principale che ho percepito nel corso. (Andrea Lorenzo Pilin)

Io sono un patito di corsi e aggiornamenti. Passerei ore e giornate intere seduto dietro a un banco. I corsi che la Fit-Cisl organizza sono sempre interessanti e i relatori sono sempre competenti e chiari nell'esposizione. (Leonardo Borraccia)



Toscana, aggressioni al personale dei trasporti

La pratica delle aggressioni al personale impegnato in servizio di front line nel mondo dei trasporti, e in particolare in quello ferroviario e degli autoferrotranvieri, è una squallida pratica che sembra non trovare né soluzione né fine.

Gli episodi che si sono verificati in questi ultimi mesi sono tantissimi. Sui treni, sugli autobus, nelle stazioni succede di tutto, dagli insulti, alle spinte, fino alle risse vere e proprie.

Quindi il tema della sicurezza diventa prioritario e non dobbiamo pensare che ri-

guardi solo il personale in servizio, ma anche gli stessi viaggiatori, che spesso sono esposti a situazioni incresciose.

Come sindacato abbiamo sollecitato sia Trenitalia che le aziende del trasporto pubblico locale, affinché vengano presi provvedimenti, come monitorare le corse più a rischio, aumentare il personale in servizio, interessare le prefetture di competenza e le forze di sicurezza. Inoltre come sindacato abbiamo specificamente organizzato corsi con psicologi e corsi per autodifesa personale, ma che comunque

non sono sufficienti, né risolutivi per arginare il fenomeno.

Le problematiche sono più ampie e secondo noi chi deve scendere in campo direttamente sono le forze dell'ordine. Pertanto sollecitiamo gli enti locali a mettere in campo tutte le azioni possibili affinché vi sia un maggiore controllo del territorio, scongiurando le chiusure dei presidi Polfer volute dal Governo.

*Stefano Boni
Segretario generale Fit-Cisl Toscana*

La ricerca delle cause e non dei colpevoli (parte 1)

Vorrei iniziare la rubrica di questo mese salutando il Comandante Alessandro Cenci, amico e compagno di tanti anni di attività sindacale. Ciao Alessandro e buon viaggio!

La premessa

In questo articolo è necessario per me spezzare in più parti la storia che andrò a raccontare, poiché non è possibile sintetizzarla in sole due pagine. Cercherò di essere sufficientemente esaustivo e tralascierò alcuni aspetti che non servono per i nostri obiettivi. È mia intenzione semplicemente cercare di trasportare il lettore verso le finalità di un'indagine aeronautica e non verso la ricerca dei colpevoli.

Negli ultimi mesi abbiamo parlato di human factor, di come l'errore umano si inserisce all'interno della catena degli eventi e del modo in cui l'essere umano sia, in alcune situazioni, l'ultimo baluardo per evitare un incidente. Nel mondo aeronautico si usa dire: "safety is paramount", la sicurezza prima di tutto, e proprio nel nome della sicurezza è cresciuta la necessità e la consapevolezza di dover agire sulla capacità dell'elemento umano (Live-ware) all'interno del sistema, incrementando gli strumenti a sua disposizione per minimizzare i rischi di incidenti.

Gli uffici dedicati allo human factor interni alle aziende di trasporto aereo hanno come obiettivo quello di accrescere, attraverso dei piani didattici e delle sessioni di formazione di tipo esperienziale, la consapevolezza da parte dei professionisti del settore, in particolare quella dei piloti, nel proprio ambito lavorativo e soprattutto a bordo degli aeromobili. Le normative nazionali e internazionali prevedono l'inserimento degli uffici human factor all'interno delle compagnie aeree e li separano completamente da qualsiasi influenza funzionale di altri uffici che potrebbero, soprattutto per motivi economici, influenzarne lo sviluppo e la libertà di azione. La sicurezza prima di tutto, in questo caso anche prima delle voci di costo. È un bel successo, in particolare per il passeggero.

Su questo mensile, dedicato ai lavoratori del Trasporto, ci è stata data l'opportunità di parlare di questi argomenti importanti che pian piano stanno permeando anche altri settori, in particolare quello della sanità. Negli ultimi anni, infatti, il Ministero della Salute ha recepito le indicazioni fornite dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) che ha caldeggiato l'introduzione di

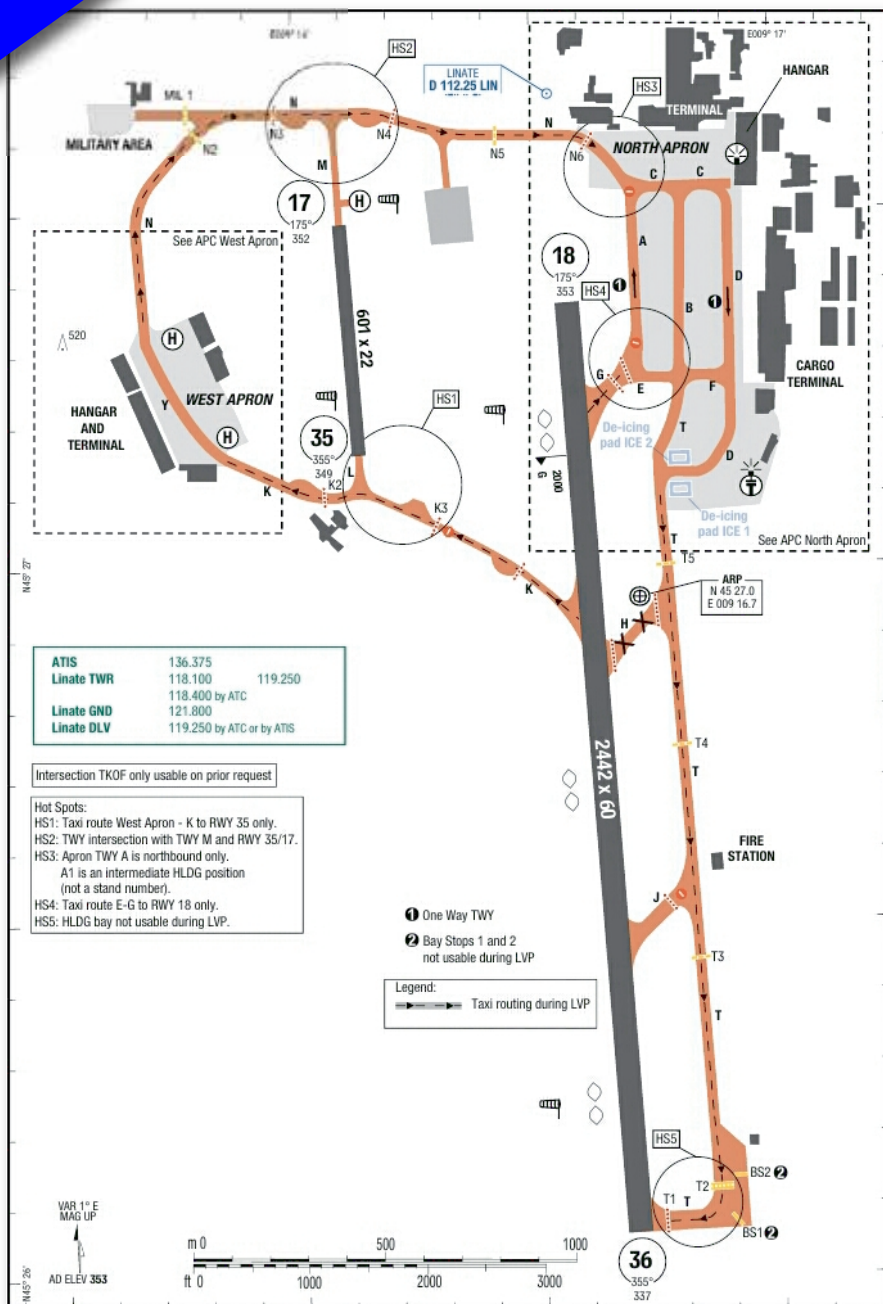
sistemi e procedure che potessero in qualche modo ridurre gli errori medici causati dal fattore umano. Human factor, l'elemento umano al centro del processo per ridurre gli errori che possono portare a eventi più o meno gravi. L'Oms ha addirittura sperimentato con successo l'introduzione delle check list (liste di controllo delle procedure effettuate), ispirandosi a quelle di tipo aeronautico, utilizzandole in particolare nelle sale operatorie dove l'elemento umano è formato da un team (una squadra) di professionisti che ha letteralmente in mano la vita di un paziente.

In seguito a queste importanti e vitali iniziative, personalmente, mi domando come mai non ci sia ancora una forte spinta di tipo culturale che ci renda tutti più consci del fatto che anche in molti altri settori sarebbe necessario introdurre questi semplici processi di formazione, con l'obiettivo di minimizzare gli eventi negativi e, in particolare, quelli fatali. Siamo sicuri che, in termini di human factor, gli incidenti che occorrono sulle navi non siano assimilabili a quelli che occorrono sugli aeromobili? Siamo certi che sia uno spreco di soldi e di tempo trasmettere queste impostazioni a coloro che operano nel trasporto su rotaia?

Forse dovremmo andare ad analizzare e studiare bene che cosa è successo sulla nave da crociera Costa Concordia qualche anno fa di fronte all'isola del Giglio. La magistratura sta facendo il suo percorso per comprendere le responsabilità e per individuare i colpevoli, ma tutto ciò servirà a poco se, in seguito a quell'evento, non si attiverà una vera e propria ricerca delle cause profonde che hanno contribuito al verificarsi dell'incidente.

A tal proposito nel settore aeronautico vengono istituite delle commissioni di inchiesta non finalizzate alla ricerca delle responsabilità e dei colpevoli, bensì orientate ad analizzare dove e come all'interno del sistema (Shell, vedi rubriche precedenti, NdR) ci siano state quelle carenze che si sono allineate in maniera da trasformare una normale giornata lavorativa in un evento dalle conseguenze più o meno gravi.

Solamente un'analisi precisa e puntuale della catena degli eventi può infatti contribuire in maniera onesta ed efficace ad attivare quegli elementi di correzione necessari per ridurre in maniera drastica questo tipo di incidenti. A valle quindi dei risultati della commissione di inchiesta, vengono analizzati i risultati di tali indagini e l'autorità, le case costruttrici degli aeromobili e le compagnie aeree propongono delle soluzioni in termini di modifiche



quanto accaduto ci consente di comprendere come la carenza in molti degli elementi di cui abbiamo trattato possa portare a quel disastro aereo, che a oggi è il secondo più grande evento accaduto a terra, considerando il numero delle vittime, dopo quello di Tenerife del 1977.

Questo incidente si è verificato in “casa nostra” in tempi recenti e ha come presupposto quello di appartenere a un sistema troppo sicuro di se stesso, con delle falle strutturali e organizzative gravi, conosciute e sottovalutate, dove l’elemento umano era abituato a una situazione “dove non succedeva mai niente” e dove la violazione è diventata la protagonista di un dramma che ha causato la morte di 114 persone.

Lo scenario

Linate, 9 ottobre 2001

Gli anni di inizio secolo sono caratterizzati da un contesto in movimento. Tutto procede intorno a noi per dirigere la nostra civiltà verso uno stato di benessere sempre più esteso e diffuso. Si entra nell’euro con grandi prospettive ed entusiasmo, sulle riviste si parla di mondanità, di calcio, di argomenti che proiettano i cittadini dentro un sistema felice e dove l’opportunità di migliorare sempre le proprie condizioni è nell’aria. Poi, improvvisamente, iniziano i primi rigurgiti di violenza da parte dei Talebani in Afghanistan. Si vedono sui telegiornali le immagini di statue distrutte dai fanatici religiosi; tutto l’Occidente assiste a eventi legati alle intolleranze di tipo religioso che culminano con gli attentati dell’11 settembre 2001, anno che riporta la popolazione di tutto

che vanno dall’adattamento dell’organizzazione delle strutture ai miglioramenti tecnici sugli aeromobili, dall’implementazione di nuove procedure alla focalizzazione dell’addestramento su quegli argomenti dove i professionisti coinvolti hanno mostrato carenze.

Nei mesi scorsi abbiamo parlato di situation awareness, del modello Shell, dell’errore e della gestione dell’errore, della leadership. Sono tutti argomenti che oggi cercheremo di individuare e riconoscere all’interno di un incidente che ha segnato in maniera irreversibile il sistema del trasporto aereo italiano. L’analisi di

il mondo all’anno zero. Il mondo intero è scosso da questa terribile tragedia, si inizia a pensare che ci sia un nemico invisibile tra noi.

Continua nel prossimo numero...

Filippo Mirabelli
 filippo.mirabelli@gmail.com

L'Italia e le sue sette giare

La crisi non è solo economica. La crisi è sistemica, verrebbe da dire guardando alla strage di Charlie Hebdo a Parigi. In una delle ultime "considerazioni generali" sulla situazione sociale dell'Italia nel 2014, il Censis offre alcuni spunti per una lettura allargata del mondo in questa alba del 2015.

La lettura è fatta sull'Italia, ma riguarda tutto il cosiddetto Occidente. Siamo una società liquida che rende liquefatto il sistema. I singoli soggetti sono a disagio, si sentono abbandonati a se stessi, in una obbligata solitudine. L'attuale realtà si può definire come una «società delle sette giare», cioè contenitori caratterizzati da una ricca potenza interna, mondi in cui le dinamiche più significative avvengono all'interno, senza processi esterni di scambio e di dialettica. Le sette giare sono i poteri sovranazionali, la politica nazionale, le sedi istituzionali, le minoranze vitali, la gente del quotidiano, il sommerso, il mondo della comunicazione.

I poteri sovranazionali. Siamo sempre più condizionati dal circuito sovranazionale, senza che mai corrisponda alle aspettative collettive. La finanza internazionale si regola e ci regola attraverso lo strumento del mercato con procedure che vivono di vita propria, senza innervare una reale dialettica con le realtà nazionali. E le autorità comunitarie, con i vincoli cui sono sottoposti gli Stati (direttive, controlli, parametri, patti di stabilità, fiscal compact), comportano una crescente cessione di sovranità (quasi una sudditanza), che spinge a un crescente egoismo nazionale e a un continuo confronto duro sui relativi interessi.

La politica nazionale. Non riuscendo a modificare i circuiti di potere sovraordinato, la politica è riconfinata nell'ambito nazionale, con la reazione di rilanciare il primato della politica. In una società molto



frammentata e molecolare si era creato un vuoto di decisionalità e di orientamento complessivo. Su questo vuoto si è costruita un'onda di rivincita sulla rappresentanza, sui corpi intermedi, sulle istituzioni locali, stimolando così una empatia consensuale.

Le istituzioni. Vivono in una dinamica tutta loro: abbiamo grandi enti pubblici vuoti di competenze il cui funzionamento è appaltato a società esterne di consulenza o di informatica, personale pubblico (anche giudiziario) che sente la tentazione di fare politica o passa a occupare altri ruoli (di garanzia o di gestione operativa), un costante rimpallo delle responsabilità fra le diverse sedi di potere, rincorse infinite fra decisioni e ricorsi conseguenti.

Le minoranze vitali. I medio-piccoli imprenditori concentrati sull'export e sulla presenza internazionale nel manifatturiero, ma anche nell'agroalimentare, nel turismo, nel digitale, nel terziario di qualità, costituiscono un insieme variegato che si è rivelato molto competitivo. Tendono però a non fare gruppo. Preferiscono vivere ancorati alle loro dinamiche aziendali, con una durezza della competizione

che alimenta il loro gene egoista, riducendo le relazioni verso l'esterno.

La gente del quotidiano. È un altro mondo che vive di se stesso. Qui non c'è mobilità verticale né perseguita singolarmente né espressa in aggregazioni intermedie (sindacali, professionali, sociali). C'è una sospensione delle aspettative. È un terreno dove possono incubarsi crescenti disegualianze e imprevedibili tensioni sociali. Emerge solo la voglia dei nuovi diritti nella sfera individuale, con rivendicazioni soggettive (il diritto di avere un figlio anche in età avanzata, alla dolce morte, ad avere un matrimonio di tipo paritario) che però riguardano una minoranza attivista incapace di indurre grandi trasformazioni sociali, come era invece avvenuto negli anni Settanta (anni di grandi battaglie sui diritti, ma anche di grandi desideri collettivi).

Il sommerso. Consente a famiglie e imprese di reggere, è il riferimento adattivo di milioni di italiani. C'è una recrudescenza della propensione di tutti a nascondersi, proteggersi e sommergersi, che riguarda l'occupazione, la formazione del reddito, la propensione al risparmio, anch'esso sommerso.

I media. Incardinati al binomio opinione-evento, i grandi media si allontanano dal rigoroso mandato di aderenza alla realtà e di sua rappresentazione. E i media digitali personali rispondono sempre più alla tendenza dei singoli alla introflessione. La pratica diffusa dell'autoscatto (selfie) è l'evidenza fenomenologica della concezione dei media come specchi introflessi piuttosto che strumenti attraverso i quali scoprire il mondo e relazionarsi con esso.

Geivù

Intervista all'On. Sandro Biasotti

«Lupi vada avanti con il piano nazionale degli aeroporti»

L'Onorevole Sandro Biasotti, genovese, 66 anni, deputato di Forza Italia, è autorevole Capogruppo in Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati. È stato anche Presidente della Regione Liguria.

MINISTRO LUPI. Fra pochi mesi Maurizio Lupi raggiungerà il traguardo dei due anni di permanenza alla guida del Ministero dei Trasporti. Come valuta complessivamente i risultati della sua attività?

Ci si aspettava di più, invece non si è andati oltre i numerosi annunci. Gli esempi sono la riforma dei porti - che continua a non trovare una sua strada nonostante sia una delle prime esigenze richieste a questo Ministero -, le vicende relative all'Autorità dei Trasporti - che comunque stenta a decollare - e, a mio avviso, i troppi tagli che sta subendo il settore dei trasporti.

PRIVATIZZAZIONE DI FERROVIE DELLO STATO. Il Governo Renzi, per motivi di credibilità verso Bruxelles e per fare cassa, spinge fortemente per la quotazione in borsa del gruppo e la vendita ai privati del 40% del pacchetto azionario. Fra le varie ipotesi sembra prevalere quella patrocinata dallo stesso Amministratore delegato Michele Elia, favorevole alla vendita di una quota del gruppo nel suo insieme, senza preventivi "spezzatini". Come valuta? In ogni caso è realistico il termine temporale del 2015?

La prima fase di avvio di privatizzazione di Fsi è stata caratterizzata da un atto anomalo: la riconsegna delle deleghe da parte del Presidente Marcello Messori. Considerando che la sua figura è stata fortemente voluta per la buona riuscita dell'operazione, ciò può far sorgere dei dubbi sugli esiti finali. In questa situazione di scontro si è inserito il Governo con la chiara richiesta di mettere sul mercato il 40% della holding di Fsi per arrivare a incassare una somma vicina ai cinque milioni di euro.

Ovviamente, il Governo ha fretta perché vuole dimostrare che il Premier Matteo Renzi ha i numeri che dice di avere.

Personalmente trovo che l'impostazione di Messori di una previa riorganizzazione per poi vedere cosa mettere sul mercato sia la



strada migliore. Sicuramente richiederebbe un tempo più dilatato, ma permetterebbe di valorizzare meglio ciò che si terrà in casa e ciò che andrà sul mercato.

RETE ELETTRICA DI FSI. La vendita della rete elettrica di Fsi a Terna, che dovrebbe avvenire entro il 2015, è un'operazione credibile o è soltanto una partita di giro, essendo i due contraenti pubblici?

La cessione rappresenta un passaggio con cui il Governo intende dire che non accetterà tentennamenti sulla privatizzazione di Fsi. Ci vorrà ancora un po' di tempo in quanto ci sarà il vaglio delle Autorità per l'Energia e per i Trasporti. Comunque, se porta valore aggiunto, non ci sono obiezioni.

AUTORITA' PER I TRASPORTI. Come valuta i primi risultati della nuova Authority presieduta da Andrea Camanzi? Tra l'altro, dovrà esprimersi sull'eventuale "divorzio" tra Trenitalia e Rete ferroviaria italiana. Intanto, ha abbassato il canone di accesso alla rete a favore di Nuovo Trasporto Viaggiatori nella misura del 37%.

Noi abbiamo fortemente voluto già nella scorsa legislatura l'istituzione di questa Authority dei Trasporti che mancava. Poi ha stentato a decollare soprattutto per motivi economici. Comunque i tre membri che io stesso ho votato sono di grande livello e meritano piena fiducia – Mario Valducci è stato anche Presidente della Commissione Trasporti alla Camera - e stanno facendo un ottimo lavoro. La diminuzione del canone di accesso porterà vantaggi anche agli utenti del treno. Ma non trascurerei nemmeno le misure adottate per l'assistenza alle persone con mobilità ridotte e la regolamentazione di multe e rimborsi per i ritardi patiti dai passeggeri.

IV PACCHETTO FERROVIARIO. L'Etf, la Federazione sindacale europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit aderisce, è fortemente contraria rispetto alle posizioni ultraliberiste della Commissione (favorevole invece al pericoloso "spacchettamento" tra gestore della rete e del servizio ferroviario). La nuova Commissaria ai trasporti Violeta Bulc sarà più prudente rispetto al predecessore Siim Kallas?

Personalmente diffido di questi interventi a gamba tesa di Commissioni e Commissari europei. Ogni nazione ha un metro particolare, una sua storia, sue peculiarità. Comunque, questo VI Pacchetto dovrà passare al vaglio di vari organismi, per cui passerà molto tempo. Ma le regole troppo rigide determinano situazioni di crisi in Europa e in Italia.

PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI. Il Ministro Lupi ne aveva predisposto uno basato su 10-11 scali "strategici" e 26 "di secondo livello". Ora non se ne parla più. È un bene o un male?

È un male. Questa riforma la aspettiamo da 25 anni. Si registrano solo dichiarazioni di intenti, non solo di Lupi, ma anche dei predecessori. Ma il problema non si risolve mai. Eppure, la mobilità aerea (sia nel merci che nei passeggeri) è utilizzata da tutti. Parlo io che, essendo genovese, sono stato colpito dal fatto che l'aeroporto della mia città non figura tra quelli ipotizzati come strategici. Comunque, indipendentemente da questo dato locale, se Lupi realizzasse il Piano, sia pure dopo un anno dall'annuncio, sarebbe un fatto positivo.

ALITALIA-SAI. È questo il nome della newco, conseguente al matrimonio tra la vecchia Alitalia con gli emiratini di Etihad. Come valuta l'operazione che ha comunque portato in Italia consistenti investimenti? Il piano triennale 2015-18 prevede la fine della rete capillare di copertura tra i vari scali italiani, spostando il focus sul lungo raggio.

Intanto, bisognerebbe ringraziare il Governo Berlusconi che, a suo tempo, ha evitato il fallimento! Comunque, il fatto che Alitalia si sia salvata e sia stata acquisita di fatto dagli Emirati è molto positivo. Vorrei solo ricordare che su oltre 13mila dipendenti ci sa-

ranno solo 500 esuberanti. È un dato di fatto di valore strategico. Prima Alitalia ci aveva un po' abituato a offrirci servizi su qualsiasi città italiana. Ora ci sarà qualche carenza. L'importante è che non venga troppo indebolito il trasporto nazionale, perché la penisola è lunga e non sempre ben collegata con altre modalità. Poi, ci potranno anche stare maggiori collegamenti internazionali.

AUTOSTRADE. Dopo tante polemiche sul rinnovo delle concessioni è arrivato un decreto interministeriale che ha disposto un aumento delle tariffe autostradali con un tetto massimo dell'1,5%. Aiscat, l'associazione dei concessionari, presieduta da Fabrizio Palenzona è uscita vincente o perdente?

Palenzona, che mi onoro di conoscere, è un simpatico "furbettone". È un genio e lo terranno a vita alla presidenza dell'Aiscat. Riesce sempre a portare a casa il risultato. Lo scorso anno l'aumento è stato quasi del 4%. Francamente, data la situazione economica (e i costi del gasolio e delle accise), io, almeno per quest'anno, avrei saltato un giro.

RIFORMA DELLA PORTUALITÀ. Dopo il tormentone della stesura definitiva e dell'approvazione del decreto legge cosiddetto Sblocca Italia, tutto è stato rimandato alla approvazione - entro 90 giorni- del Piano della portualità. 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 e non con un disegno di legge specifico, più utile anche a regolamentare una delicata fase transitoria?

In verità noi il disegno di legge ad hoc avevamo già provato nella scorsa legislatura a portarlo avanti. Avevamo anche trovato una sintesi fra Senato e Camera. La modifica individuata alla legge 84/94 sui porti, anche se non era strategica, era certamente realistica. Poi, dal Governo Monti in poi non si è fatto nulla. Lo stesso Lupi, appena insediato, è venuto in Commissione alla Camera a garantire l'attuazione di questa riforma. Francamente, la vedo difficile l'impresa di riuscire a diminuire il numero delle autorità portuali. Comunque, auspico che Lupi, dopo tanti annunci, passi dalle parole ai fatti.

ANNAMARIA FURLAN. Alla guida della Cisl. Donna e ligure. Come valuta?

Ne sono felice. Ho la fortuna di conoscerla personalmente, di esserle amico. L'ho avuta responsabile della Cisl regionale quando ho avuto l'onore di governare la Regione Liguria. È una persona di grandissima capacità che presto dimostrerà a tutta l'Italia. I primi risultati (Fiat a Melfi) le stanno dando ragione. In bocca al lupo! Sono orgoglioso di vedere una ligure ai vertici della Cisl!

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.

Un'oasi per chi non ha nulla, nemmeno la salute



Padre Antonio Menegon - Padre Joaquim Paulo Cipriano - Padre Adolfo Porro

Madian è un nome biblico, è il nome dell'oasi nel deserto in cui Mosè trovò rifugio quando fuggì dopo aver ucciso un egiziano che stava picchiando un ebreo. In quell'oasiietro lo accolse e gli diede in sposa una delle sue figlie e da lì Mosè tornò in Egitto per condurre via il suo popolo verso la Terra Promessa.

La Comunità Madian è nata nel 1980 a Torino su iniziativa dei Padri Camilliani Adolfo Porro e Antonio Menegon «come isola di accoglienza nel deserto della città».

«Abbiamo iniziato ospitando i senza fissa dimora quando l'unico rifugio presente in città chiuse a causa di un omicidio: un senzatetto sparò a un altro e noi religiosi conoscevamo bene entrambi. Allora chiedemmo il permesso ai nostri Superiori di aprire un rifugio nostro. Da lì cominciò la nostra storia, incentrata sull'attenzione alla persona, sulla gratuità e sul rimanere una realtà piccola, per non diventare dei passacarte» spiega Padre Antonio Menegon, Presidente di Madian Orizzonti.

È un inizio locale, mentre oggi avete una

dimensione internazionale.

Nel tempo abbiamo cambiato i destinatari della nostra assistenza. Nel 1984 è iniziata la grande immigrazione dall'estero e abbiamo accolto gli stranieri adulti, trovando loro casa e lavoro. Nel 1990 sono arrivati i minori stranieri: non c'erano comunità per loro e li abbiamo accolti finché

la città non si è organizzata. Dal 2002 accogliamo solo ammalati stranieri, anche clandestini, mandatici dalla città o segnalatici dai cittadini. Questo per non fare doppioni di strutture assistenziali già esistenti, ma per dare risposte a chi non ne ha.

Dalla Comunità Madian è nata l'idea di aprirci al mondo dei poveri fuori da Torino e dall'Italia e abbiamo fondato l'omonima associazione.

Siete presenti ad Haiti da prima del famoso terremoto e in Georgia da prima della crisi militare con la Russia.

Sì, dal 1995 gestiamo l'ospedale pediatrico San Camillo a Port-au-Prince, la capitale di Haiti, e a seguire sempre a Port au Prince il Foyer Bethlèem, centro per bambini disabili fisici e mentali, oltre a un centro nutrizionale e una scuola primaria e secondaria con 550 bambini. Inoltre, nella città di Jérémie nel sud-est dell'isola, stiamo costruendo il centro per la cura delle lesioni cutanee Saint Camille.

Dal 1998 siamo presenti in Georgia con un poliambulatorio e un centro per disabili ed effettuiamo assistenza domiciliare anche

per i casi più gravi.

Inoltre diamo contributi a progetti specifici in Armenia, India, Kenia, Indonesia e Argentina.

Oggi, che il terrorismo sembra molto forte, è davvero possibile accogliere e integrare tutti gli immigrati e i loro figli e nipoti o è solo utopia?

Le dico sinceramente che credo che il dialogo sia doveroso ma difficile. Doveroso perché senza dialogo non andiamo da nessuna parte. Ma tanto tanto tanto difficile, perché non è facile affrontare questa mentalità così diversa dalla nostra. Ad esempio quando ospitavamo i ragazzini – parliamo di ragazzini delle scuole medie – avevamo crocifissi in giro per casa e in sala mensa un quadro con i cento nomi di Allah e trovavamo sempre i crocifissi per terra, calpestati. Nel dialogo ci deve essere la reciprocità.

Qual è l'emergenza che vi preoccupa maggiormente oggi?

Credo che sia importante, sia a livello mondiale sia locale, trovare delle forme di governo, di vita che rispondano radicalmente a quelle che sono le fondamentali esigenze del diritto e della giustizia, quindi bisogna rivedere il nostro stile di vita. È bellissimo dire: aiutiamoli nel loro paese. I primi a volerlo sono proprio gli immigrati, ma vuol dire che noi dobbiamo diventare più poveri e nessuno di noi vuole un cambiamento radicale della propria esistenza. Non riusciamo a farlo nemmeno in nome della fede, figuriamoci a livello umano, di giustizia. Abbiamo neutralizzato la fede chiudendola nei fasti di gabbie dorate, quando il messaggio della fede è sovversivo.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisli.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, guardiania, facchinaggio, etc), CNCP si distingue sul mercato per il know-how e specializzazioni acquisite nell'erogazione di servizi ferroviari.

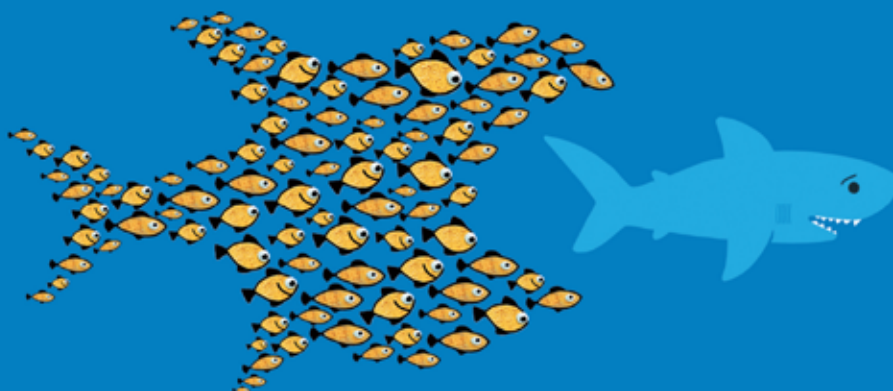
Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

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

Tel. **06.400.48.20** 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)

L'unione fa la forza.



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



Polizza Ricoveri Light per Dipendenti e Familiari

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

NUOVA

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

NUOVA



Polizza Ricoveri - Indennità per Interventi Chirurgici e Diaria da Convalescenza

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

€ 18,00 Premio assicurativo mensile

Massimale annuo: 15.000,00

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

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



Polizza Responsabilità Civile Danni Automezzi

NUOVA

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

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

LE NOSTRE POLIZZE IN CONVENZIONE

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

inat agenzia speciale



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18
00142 Roma • Tel. 06 51574.1 • Fax 06 5137841
F.S. 970.65105 • info@inat.it • www.inat.it