

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 3

Marzo 2015

LXV anno dalla fondazione

Poste Italiane spa - spediz. in a.b. n. 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 Franck 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** *Facciamo quello che diciamo*
- 5** *Col tuo sorriso nel cuore*

Sindacato & Strategie

- 6** *Sciopero intelligente. Ce l'abbiamo fatta!*
- 13** *Il sindacato firma un accordo storico con Busitalia*
- 17** *Quale riforma per i porti*

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

N. 3 Marzo 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 13/03/2015

Finito di stampare nel mese di marzo 2015

Tiratura: 28.000 copie

- 19** *Il contratto collettivo nazionale e la sezione vettori/Assaereo*
- 21** *Groundcare: atto finale*
- 23** *Il caso Costa Crociere*
- 24** *Fasda, il fondo sanitario appena nato fa passi da gigante*
- 25** *L'incontro con Elia e il futuro di Fsi*
- 27** *Ntv: comincia l'era Cattaneo*
- 29** *Auguri Renato, fondatore della Cisl e del Saufi*
- 30** *Rfi: una riorganizzazione infinita tra luci e ombre*
- 31** *Basta indugi su Trenitalia Cargo*
- 32** *Ntv: tra carenze gestionali il lavoro continua*
- 33** *Donne. Non solo 8 marzo*
- 35** *Appalti: è ora di cambiare, anche nei trasporti*
- 38** *La Cisl raccoglie le firme per riformare fisco e pensioni*

International

- 40** *Il lavoro della sezione ferroviaria dell'EtF*
- 41** *Passi avanti sulla Cabin Air Quality*
- 43** *Autotrasporto merci. L'Oil lancia un progetto per ridurre gli incidenti causati da alcol e droghe*

Regioni

- 45** *Toscana*

Opinioni & Colloqui

- 46** *La ricerca delle cause e non dei colpevoli (parte 3)*
- 48** *Il fenomeno dei furti in appartamento*
- 49** *Intervista all'On. Roberta Oliaro*

Intorno a noi

- 51** *Un'eroina per cambiare le carceri*

Facciamo quello che diciamo!



Secondo noi la differenza la fa una parola: partecipazione.

Contrariamente alla politica, che ormai ha abdicato da molto tempo alla partecipazione collettiva, nei posti di lavoro c'è ancora il senso di ciò e le elezioni dei propri rappresentanti, eletti e non nominati si badi bene, coinvolge molto, al pari dei referendum su accordi e contratti. La dialettica e la contrapposizione non manca, ma c'è partecipazione.

C'è anche un altro dato molto importante da rimarcare in queste elezioni di Rsu che hanno coinvolto 3 milioni di persone: la Cisl ha avuto un ottimo risultato al contrario della Cgil. Anche questo dovrebbe chiederselo chi, vergognosamente, si è attribuito il merito delle assunzioni della Fiat e il successo nella vicenda Alitalia in società con Ethiad. Mai sentito intervenire o dire qualcosa al dott. Matteo Renzi, neanche nei momenti più difficili, su queste vicende ma in televisione ha vantato meriti, postumi. Quando la Cisl, col suo Segretario Generale Raffaele Bonanni in testa, sosteneva posizioni impopolari per tenere aperta la bottega lui dov'era? A teorizzare privatizzazioni "a perdere", probabilmente. Dovrebbe riflettere sul senso della partecipazione democratica, che forse rallenta le cose, ma che evita sicuramente di prendere grandi musate, o di farle prendere al Paese. La Banca d'Italia, istituzione privata per chi non lo sapesse ancora, ha fatto l'affare. Grazie a questo governo ha realizzato quello

che voleva da diversi anni, sempre arginata dalla Cisl: tfr in busta paga, tassazione aumentata dall'11,5% al 20% sui fondi pensioni negoziali e, siccome non bastavano i regali, aziende che devono pagare la loro quota nelle pensioni integrative anche nel caso il lavoratore aderisse a un'assicurazione privata e non ad un fondo contrattuale. Nel frattempo vendiamoci pure il 49% di Rai Way e chiudiamo molte televisioni locali...il patto del Nazareno tanto non c'è...

Elezioni sindacali, astensionismo sconosciuto

Nei giorni 3, 4 e 5 marzo 2015 in tutto il lavoro pubblico italiano si sono svolte le elezioni per il rinnovo delle Rsu e ha votato oltre l'ottanta per cento degli aventi diritto. Quando vi sono le elezioni della politica ormai è facile che voti meno della metà. Perché? Questo interrogativo dovrebbe porcelo un certo ambiente che continua a pensare che i corpi intermedi, il Sindacato in primis, debbano sparire.

C'è da farsi venire l'ulcera, ma non ce lo possiamo permettere. Queste critiche dure non sono questione di appartenenza politica o di opposizione a chicchessia, sono solo un minimo di quello che pensiamo rispetto ai fatti, quelli veri. Torno a dire, come fatto in passato, che cambiare verso va bene, ma verso cose migliori non peggiori. Le riforme d'accordo, ma il merito non è indifferente. Anche noi, per esempio, vogliamo cambiare qualcosa, la legge sullo sciopero. E abbiamo messo in campo l'unica iniziativa che possiamo fare come cittadini e come Sindacato.

Sciopero intelligente - La Fit Cisl ha dimostrato grande capacità

Lo abbiamo detto e lo abbiamo fatto! Siamo partiti a settembre del 2014 annunciando l'iniziativa di proposta di legge popolare per riequilibrare almeno una piccola parte della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali. Una legge che tra la sua impostazione, penalizzante per noi, e le delibere interpretative ancor più penalizzanti, della Commissione di Garanzia, lascia impunte le parti datoriali rispetto al fatto che non fanno nulla per depotenziare le situazioni di conflitto sindacale, anzi spesso lo fanno quasi apposta.

Abbiamo puntato molto su questa iniziativa inedita, scommettendo tanto sulla nostra capacità di portare a casa almeno 50.000 firme certificate. Questo tipo di azione non è la petizione dove basta firmare, ma occorrono le firme che siano autenticate, all'atto dell'apposizione, tramite la presenza di uno dei soggetti che la legge abilita a questa funzione. Poi occorre che il Comune di residenza di chi ha firmato certifichi che questi è iscritto alle liste elettorali. Il tutto preceduto e seguito da una serie di incombenze amministrative



80.493 FIRME INTELLIGENTI VANNO OGGI IN PARLAMENTO

LA PROPOSTA DI LEGGE POPOLARE SCIOPERO INTELLIGENTE HA SUPERATO OGNI ASPETTATIVA. GRAZIE DI CUORE A TUTTI COLORO CHE L'HANNO SOSTENUTA. PECCATO PER CHI HA PROVATO A FERMARLA.



farraginose e complicate. Abbiamo anche sostenuto costi economici significativi e impegnato centinaia di persone in giro per l'Italia a parlare con la gente. Siamo andati oltre il parlare con i soli lavoratori del settore. Abbiamo commissionato una campagna pubblicitaria e abbiamo anche avuto l'ostracismo di aziende quali Atac di Roma e Atm di Milano che non hanno consentito di affiggere a pagamento dei grandi cartel-

loni nelle metropolitane di quelle città. Insomma, non è stata una passeggiata. Anche perché dire un numero è banale, ma è stato come riempire uno stadio di calcio tipo il Maracanà in Brasile. Oltre 82.000 persone che hanno firmato ha significato una grande affermazione. Questa vicenda certifica a tutti la grande capacità della nostra Federazione di fare le cose che dice. Permettetemi di esserne orgo-

glioso. Siamo una gran bella realtà. Abbiamo depositato “solo” 80.493 firme perché le altre sono arrivate in sede tardi rispetto ai tempi per il deposito alla Camera dei Deputati, ma erano più di 82.000 e altre sarebbero arrivate.

Depositare le firme a sostegno della legge proposta per uno “sciopero intelligente”, che magari ci aiuti a evitare di dover scioperare tanto, ora tocca al Parlamento. Anzi, tocca a noi vedere come evitare che la nostra proposta sia destinata a qualche binario morto, magari sulla spinta di lobby molto ben introdotte. Vediamo cosa potremo fare con l'aiuto che chiederemo a molti.

Certo, siamo convinti che la nostra iniziativa aiuterà a cambiare una situazione ormai anacronistica e insostenibile quale è quella nella quale versa, anche nelle relazioni industriali, il trasporto pubblico locale.

Qualcosa sta cambiando nel Tpl

Un mondo che è rimasto arcaicamente ancorato ad un sistema che reggeva in tempi di guerra fredda. Quelli dove fare debito era normale e sostenibile. Da ciò la realtà che abbiamo ancora oggi con le cosiddette municipalizzate che, guarda caso, la politica non vuole privatizzare. Nessuna privatizzazione per queste vere e proprie fabbriche elettorali. Oggi la crisi economica e l'impossibilità di continuare a fare debito pubblico, di fatto, hanno cambiato radicalmente la situazione. Moltissime aziende pubbliche sono tecnicamente fallite oltre che impossibilitate a dare un servizio sufficiente ai cittadini. La stessa rappresentanza datoriale Asstra, ancora arroccata sulla negazione del rinnovo contrattuale, oltre che di un unico contratto con la modalità ferroviaria, difende semplicemente lo status quo proprio. La propria possibilità di esistenza, ma non esprime alcuna capacità di cambiare le cose tramite un'impostazione di tipo industriale del settore che rappresenta. Insomma, la difesa di una sorta di fortino che, purtroppo, non può essere difeso,

non da noi, ma dalla metamorfosi in corso. Certo, una classe amministrativa e politica avveduta avrebbe già dovuto dire la sua facendoli desistere, ma tant'è. Qualcosa comunque sta cambiando e sono cambiamenti emblematici di un nuovo corso. Il Contratto Aziendale a valenza nazionale di Busitalia è un fatto storico. La stipula di un contratto “vero” in questo mondo è epocale. Un contratto con capitoli, articoli, materie. Tutto come negli altri contratti e non una somma di Regi Decreti, accordi, accordi successivi, stati giuridici e compagnia cantante che hanno creato ormai una pila di carta alta così. E poi è un contratto che si applica, con le dovute confluente, ormai in mezza Italia e, chissà, in quante altre realtà nel prossimo futuro. Ma anche l'ingresso di Atac nel sistema associativo confindustriale all'interno di Agens è un aspetto emblematico di un mondo che cambia. La più grande azienda di trasporto pubblico del Paese, con 11.700 dipendenti, prima esce da Asstra e poi entra in Agens. Roba che in un recente passato sarebbe apparsa come una cosa fantascientifica. Invece è vero. Il trasporto pubblico locale si sta spostando sempre di più verso un'impostazione meno assistenzialista.

Sbaglia chi, nel Sindacato, pensa che questo sia un male per i lavoratori. Le aziende decotte e marce sono un danno per i lavoratori oltre che, ovviamente, per i cittadini. Noi siamo entrambi, lavoratori del settore e cittadini, quindi...

Per quanto ci riguarda queste due cose, Busitalia e Atac, sono segnali incoraggianti che continueremo a seguire con interesse, come con interesse seguiamo molto da vicino tutte le azioni di risanamento che il nostro Sindacato, unitamente ad altri, sta sviluppando a Roma proprio con l'Atac che, oltre che essere la prima azienda per numero di dipendenti è anche quella che da sola ha il peso di metà del debito di tutto il settore nazionale.

Sono stato quello che ha portato avanti l'iniziativa di chiedere alle aziende pubbliche di uscire da Asstra, perché ritenevo che Asstra non svolgesse il compito di rap-

presentanza datoriale ma solo quello di rappresentanza di se stessa, in quanto Associazione che non vuole modernizzare il mondo in cui opera. Molte aziende sono uscite, diverse sono rientrate, altre no. Ad oggi Asstra non mi ha smentito nei suoi comportamenti. Dal 2008 in poi ha sempre rinnegato la firma su un accordo stipulato in sede di Ministero del Lavoro per la creazione di un unico Contratto della Mobilità. Non voleva mischiarsi con le Ferrovie. Guarda caso proprio alle Ferrovie si sono rivolte poi molte amministrazioni comunali o regionali per farsi togliere le castagne dal fuoco. Poi l'ostracismo al contratto unico è stato sostituito dall'ostracismo al contratto anche dei soli autotrotranvieri. “Il Governo ci deve dare i soldi”. Che rappresentanza è quella che dice una cosa del genere? Ad oggi ancora nessun contratto e abbiamo smesso di scioperare per i motivi ampiamente illustrati a sostegno della nostra proposta di legge, ma non si può sempre porgere l'altra guancia. Noi speriamo di essere smentiti, ma anche la firma ipotetica del CCNL non cambierebbe le cose: il Tpl non regge così com'è oggi e ha bisogno di una rappresentanza adeguata. Anche sindacale, certo. Di sicuro i metodi datoriali hanno fatto il loro tempo così come quelli della politica locale, speriamo che lo capiscano tutti e presto.

Conclusioni tristi – Anche Paola Sideri ci ha lasciato troppo presto

Concludiamo questo editoriale col cuore colmo di profonda tristezza. Un altro lutto ha colpito duramente la Fit Cisl nazionale. Dopo la scomparsa prematura di Alessandro Cenci anche Paola Sideri ci ha lasciato, a soli cinquant'anni, in modo del tutto imprevisto ed imprevedibile. Siamo tutti costernati a via Musa per questo. Non ce lo aspettavamo. Non doveva andare così. Paola, impiegata presente in Fit da quando era una ragazzina, era parte integrante di tutti noi. Non ho molte parole per dire meglio di quanto non abbia fatto Patrizia Cenci nelle righe che seguono. Solo un addio Paola, ci mancherai molto.

Col tuo sorriso nel cuore

Viviamo, ci comportiamo e corriamo tutti come se si campasse in eterno, fino a quando la morte non si porta via una di noi e la notizia ci toglie il fiato.

Allora la necessità di fermarsi, di pensare a ciò che abbiamo perso prende il sopravvento.

Un giorno di marzo ha strappato ai suoi cari e all'affetto di tutti quelli che la conoscevano, a soli cinquant'anni, Paola Sideri, la nostra Paoletta.

Quasi 27 anni fa, fu lei ad assistermi durante la mia prova di dattilografia alla macchina da scrivere (in quegli anni i computer erano ancora visti con malcelato scetticismo), per essere assunta alla Fit Ferrovieri. Con la sua innata cordialità ed empatia mi mise a mio agio fin dal primo momento.

Lei era arrivata al Settore Ferrovieri nel 1986 e fin da subito è stata benvoluta oltre che dai colleghi, dai tanti segretari nazionali, nessuno escluso, che si sono avvicinati in 29 anni.

Un'esplosione di simpatia, con la battuta sempre pronta e con quell'ironia sorniona caratteristica inconfondibile tutta romana. Intelligente e schietta, onesta e leale.

27 anni sono un lungo percorso durante il quale abbiamo perso sicuramente la spensieratezza dei vent'anni, ma siamo cresciute condividendo le gioie e i dolori che inevitabilmente la vita consegna ad ognuno di noi. Abbiamo riso a crepapelle e pianto di dolore e commozione per l'alternarsi degli eventi felici ai momenti bui che abbiamo attraversato.

Custodirò un tesoro dal valore inestimabile fatto di lavoro e collaborazione, scherzi e battute, chiacchierate e confronti, confidenze e consigli, conforto e sostegno, affetto e complicità.

So che sarà così per tutti gli amici di Paola, incapaci di rassegnarsi alla sua assenza.

Quest'ultimo anno è stato davvero spietato con lei. Ha dovuto affrontare una sorte avversa che avrebbe sgretolato anche il più titanico dei giganti. E soffocando la sua personalità estremamente socievole, ha scelto di vivere lo stillicidio dei suoi malanni



in silenzio, quasi in segreto, probabilmente nell'ingenuo tentativo di proteggere i suoi cari, di coinvolgerli il meno possibile nelle sue sofferenze.

Una sorte infame che ti ha strappato via, ma che in qualche modo sei riuscita a beffare. Non gli hai permesso di rubarti il sorriso, perché l'hai donato con generosità a quanti ti hanno conosciuto e l'hai messo al sicuro, nel cuore di tutti.

Voglio ricordarti sempre così, come in questa foto: serena e solare, straripante di vita e "buonissima forchetta", e sono certa che sarà così per tutti quelli che ti hanno voluto bene.

Ciao amica mia, avremmo potuto fare ancora un bel tratto di viaggio insieme, ognuno col suo bagaglio da trasportare, ma tu ti sei fermata davvero troppo presto.

Patrizia

Sciopero intelligente

Ce l'abbiamo fatta

Si è conclusa con successo la campagna della Federazione per riequilibrare la legge sugli scioperi. Il Segretario generale ha consegnato la proposta di legge corredata da decine di migliaia di firme



non aveva mai intrapreso un'iniziativa simile, così impegnativa sotto tutti i profili: organizzativo, burocratico, comunicativo-mediativo. Non stiamo parlando infatti di una banale petizione, ma di una raccolta di firme regolata in maniera molto precisa dalla legge. Secondo motivo di orgoglio: perché la proposta sia valida, la legge prevede anche che le firme certificate debbano essere almeno 50mila, mentre la Fit-Cisl ne ha raccolte, come detto, più di 80mila. Tutto ciò - e qui siamo alla terza motivazione che sancisce l'importanza di questo risultato - ha messo alla prova la macchina organizzativa della Federazione, che ha dovuto rivolgersi a esperti costituzionalisti per far scrivere la legge, studiare attentamente come fare la raccolta nel rispetto della normativa attuale e poi raccogliere le firme, su tutto il territorio nazionale ed entro un lasso di tempo limitato.

Se la pioggia porta bene come si dice, lo vedremo. Perché ha piovuto davvero a dritto il 5 marzo, giorno in cui il Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano, assieme ai Segretari nazionali Michele Imperio e Pasquale Paniccia, ha concluso ufficialmente la campagna per lo Sciopero intelligente, durata mesi, con la consegna alla Camera dei Deputati del testo della proposta di legge di iniziativa popolare intitolata "Contrasto all'indebito arricchimento delle imprese sovvenzionate con contributi pubblici in caso di sciopero attraverso modifiche alla legge 12 giugno 1990 n. 146". La proposta era corredata da ben 80.493 firme certificate di cittadini.

L'importante risultato conseguito si guadagna, così, un posto d'onore nella collezione dei successi della Fit-Cisl e ciò per tanti motivi che vanno non solo ricordati, ma anche sottolineati. Innanzi tutto la Federazione





ziativa ha voluto coinvolgere l'opinione pubblica e tirarla dalla sua parte. Non a caso il Segretario generale Luciano, durante il Consiglio generale allargato tenutosi a Chianciano lo scorso 9 e 10 settembre, l'aveva definita «una strizzata d'occhio all'opinione pubblica» e aveva aggiunto: «Sarebbe ora! Io avverto l'esigenza di non essere visto come un nemico da parte di chi va a prendere l'autobus e a cui non posso spiegare tutta la complessità della si-

Ma più di ogni altra cosa questa iniziativa è stata decisamente un successo perché in tanti, in tantissimi hanno deciso di partecipare, di farsi coinvolgere. Parliamo degli iscritti alla Fit-Cisl che hanno raccolto materialmente le firme da nord a sud dello Stivale, dalle metropoli ai piccoli comuni. Per fare ciò sono scesi in strada e nelle piazze, sono andati tra la gente e hanno illustrato una proposta di legge non semplice per la sua tecnicità. Hanno dialogato con tutti, con chi aveva le loro stesse idee, con gli indecisi e con i contrari, e hanno conseguito un risultato che va ben oltre il numero delle firme raccolte, perché hanno dimostrato a loro stessi e agli altri che la Fit-Cisl, come si dice in questi casi, c'è: è presente, è pronta al confronto, avanza proposte che possono davvero risolvere in modo concreto problemi anche incancreniti - come la scarsa efficacia degli scioperi nell'ambito dei servizi pubblici - trovando soluzioni che avvantaggiano sia i lavoratori sia gli utenti.

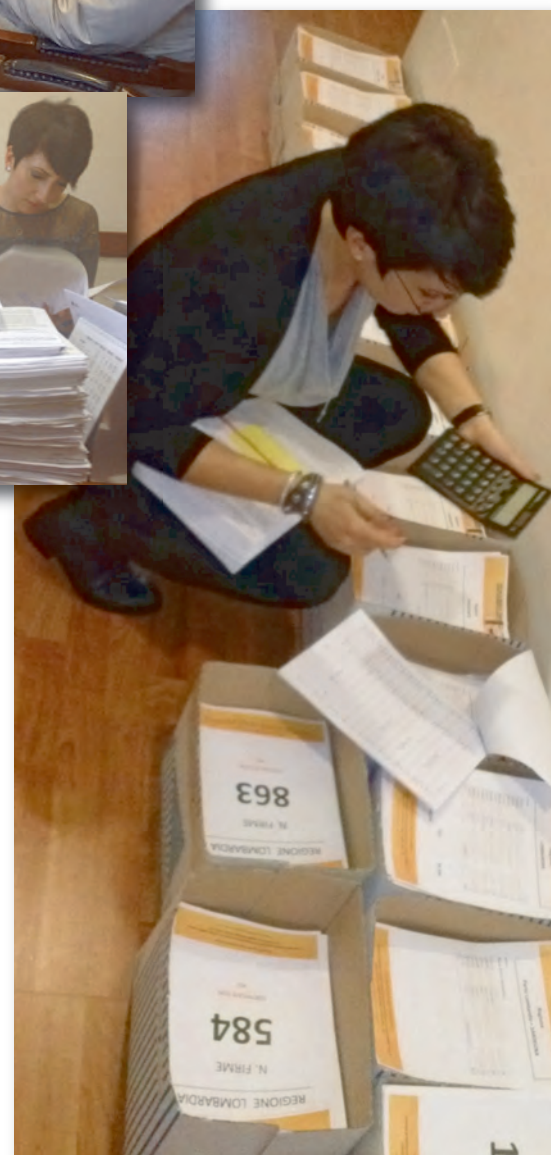
Il valore dell'iniziativa per lo Sciopero intelligente

E proprio questo era lo scopo vero, ultimo dell'iniziativa per lo Sciopero intelligente: aprire un dialogo con tutti. Certamente la



Fit-Cisl crede che uno strumento democratico come una proposta di legge di iniziativa popolare possa essere utile per invertire la rotta del lungo declino a cui sembrano condannati i servizi pubblici in molte parti d'Italia. Ma la Federazione non punta solo su questo cavallo: sta continuando, infatti, il suo lavoro a tutti i livelli e su tutti i possibili tavoli di trattativa. Questo è dimostrato anche dal brillante accordo firmato con Busitalia, accordo di cui si parla diffusamente nelle pagine successive di questo numero de La Voce dei Trasporti, con un articolo firmato dal Coordinatore nazionale Antonio Piras.

Il punto è che la Fit con questa ini-





tuazione che mi spinge allo sciopero. Dobbiamo approfittare di questa occasione [della raccolta firme, Ndr]».

Ancora una volta quindi il sindacato ha mostrato empiricamente la sua distanza dalla politica chiusa nei palazzi, perché ha colto un'occasione in più per dimostrare di essere in contatto con la realtà dei lavoratori, stanchi di situazioni incancrenite, dei pendolari, esasperati dalle inefficienze e maldisposti verso le interruzioni di servizi dovute a scioperi, e dei cittadini nel loro complesso, che vogliono difendere i loro diritti. Ancora una volta la Fit-Cisl ha dimostrato di saper dialogare e di saper passare ai fatti tentando tutte le strade possibili, anche quelle non usuali per un sindacato, anche quelle che non aveva mai percorso prima.

I contenuti della proposta di legge

La proposta della Fit è molto chiara: si fa in modo che lo sciopero nazionale indetto per il rinnovo del ccnl danneggi di meno gli utenti e di più le aziende là dove fa più male: il portafogli. Le parti datoriali in questo modo non potranno più ignorare le richieste di rinnovo contrattuale. Nella proposta di legge si chiede, infatti, che le aziende debbano versare i contributi pubblici ricevuti per il giorno della protesta al fondo di solidarietà della categoria e che siano inoltre costrette a far viaggiare gratis gli utenti nelle fasce garantite, non facendo pagare i biglietti e applicando uno sconto agli abbonati al momento del rinnovo dell'abbonamento.

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

Ora che la proposta di legge è stata consegnata al Parlamento, tutto il lavoro della

Federazione è dedicato a fare le necessarie pressioni su Deputati e Senatori perché il testo venga discusso e approvato.

Com'è nata l'idea dello Sciopero intelligente

La sfida dello Sciopero intelligente è nata circa un anno fa in Segreteria nazionale a causa dell'irritazione per trattative incagliate da troppo tempo. In primo luogo il

Com'è naturale, il Segretario generale Luciano ha cercato un percorso il più collegiale possibile e ha proposto l'iniziativa anche alle altre sigle sindacali dei trasporti, sottolineando di non essere interessato a rivendicare la paternità dell'idea, ma piuttosto a dare un segnale forte e concreto, in primis alle parti datoriali, possibilmente in modo unitario. Gli altri sindacati, però, non hanno accettato, non credendo fino in fondo nel progetto.



La Fit-Cisl ha deciso dunque di proseguire da sola e lo Sciopero intelligente pian piano è diventato realtà concreta. Innanzitutto esperti costituzionalisti hanno steso il testo legislativo, in modo che fosse inappuntabile. Il passo successivo ha comportato che una delegazione della Fit-Cisl andasse lo scorso 29 luglio alla Corte di Cassazione per presentare il titolo della proposta di legge e darne poi annuncio in Gazzetta ufficiale.

Ma il vero e proprio count down dello Sciopero intelligente è cominciato il 15 settembre, con la validazione dei primi moduli per la raccolta delle firme: da lì, in base alle norme attuali, la Federazione aveva sei mesi di tempo - apparentemente tanti, in realtà pochissimi - per raccogliere almeno 50 mila firme, autenticarle, certificarle e consegnarle al Parlamento a corredo del testo della proposta

di legge.

pensiero andava, ovviamente, al trasporto pubblico locale e ai sette anni di attesa dei lavoratori per il nuovo ccnl.

All'inizio il progetto sembrava una cosa completamente fuori dall'ordinario, attraente e allo stesso tempo preoccupante: non abbiamo mai fatto una cosa del genere, ci riusciremo? E come? Ma gradualmente l'idea ha suscitato sempre più convinzione ed è stata approvata a tutti i livelli dalla Federazione.

Il 23 settembre il Segretario generale ha reso pubblica l'iniziativa annunciandola ai media con una conferenza stampa e dando il via a una campagna mediatica capillare sul territorio fatta di cartelloni pubblicitari, pagine di giornali, volantini, banner sul web e un larghissimo uso dei social network. È stato persino realizzato un sito web ad hoc, www.scioperointelligente.it, per raccogliere tutto il materiale utile per l'iniziativa. La conseguenza di tale

dispiego di energie è stata una pioggia di articoli di giornale, servizi radiofonici e televisivi e una grande varietà di materiale multimediale diffusa sul web, che hanno raccontato la campagna man mano.

al lavoro della Fit per essere ancora una volta più vicine ai lavoratori e alle lavoratrici dei trasporti.

In generale tutti i territori si sono spesi,

media, ma anche e soprattutto dai protagonisti stessi: gli iscritti della Fit-Cisl.

Come si era accennato, il Segretario generale Luciano ha reso pubblica l'iniziativa il 23 settembre. Da allora è iniziato un tam tam mediatico che è partito dal livello nazionale con l'interessamento delle testate più diffuse che hanno annunciato il via alla raccolta, ed è proseguito durante tutti i sei mesi di campagna sui giornali locali cartacei e online, i quali man mano davano notizia della dislocazione dei vari banchetti e degli orari in cui sarebbero stati aperti, ricordando ogni volta le ragioni dell'iniziativa.

Ma, come detto, la narrazione della campagna è stata fatta in primo luogo



La raccolta delle firme

Il 15 settembre è stato dunque il giorno che ha dato il via all'attività sul territorio. I volontari hanno organizzato banchetti per la raccolta firme nell'ordine delle centinaia - senza contare quelle ottenute direttamente nelle varie sedi della Fit alla presenza di un autenticatore o negli appositi uffici dei Comuni italiani - e hanno fatto un lavoro impressionante: nei grandi e nei piccoli centri, dalla mattina prestissimo per intercettare i lavoratori del primo turno, fino alla sera molto tardi per quelli dell'ultimo turno, dal lunedì alla domenica.

E anche le donne della Fit-Cisl, come sempre, hanno portato il loro importante contributo fattivo, dimostrando il valore politico e trasversale del Coordinamento nazionale donne della Federazione. Attraverso il loro impegno, le responsabili regionali e le sindacaliste dei trasporti hanno sostenuto e supportato la realizzazione, anche pratica, dell'iniziativa contribuendo

ciascuno secondo le sue peculiarità. Tante sono le regioni che hanno creato dei veri e propri eventi, battezzati "Sciopero intelligente day", ovvero banchetti in contemporanea in città diverse dello stesso territorio: una scelta che, com'è facile immaginare, ha pagato molto anche dal punto di vista mediatico. Altre regioni invece hanno scelto di fare un lavoro più capillare nei tanti piccoli comuni, ma senza trascurare i capoluoghi.

In particolare cinque regioni si sono distinte per aver superato ogni più rosea previsione di raccolta delle firme: parliamo di Abruzzo, Calabria, Puglia-Basilicata, Sardegna e Sicilia, che hanno portato a casa un risultato estremamente brillante e davvero lusinghiero per i tanti volontari che hanno contribuito a costruirlo.

La campagna mediatica e i social network

Questo grandissimo lavoro è stato ampiamente raccontato non solo dai mass

con consapevolezza e orgoglio dagli stessi volontari, che hanno inondato letteralmente il web con post, tweet, foto, video e molto altro ancora. Sulla pagina Facebook, sul profilo Twitter e sul canale YouTube ufficiali della Fit-Cisl nazionale si è quindi creato un diario di questi sei mesi scritto dagli stessi protagonisti: un'esperienza social bellissima e contemporanea che la Federazione non aveva mai vissuto prima d'ora e che quindi ha anche un suo valore storico.

Le mille testimonianze dei territori, però, non si sono riversate solo sui social media, ma anche sul sito ufficiale costruito appositamente per la campagna: www.sciopero-intelligente.it. Questo strumento è stato una sorta di contenitore multifunzione: non solo un diario, come detto, dell'iniziativa, ma anche un'agenda con i luoghi, le date, gli orari dei banchetti, un prontuario giuridico per sapere come raccogliere le firme in base alle norme vigenti, un canale di comunicazione per spiegare i motivi della campagna con tanto di testo inte-



grale della proposta di legge in allegato, un manuale per chi desiderava aiutare corredato da una rubrica telefonica contenente i contatti dei referenti regione per regione e un vademecum per chi desiderava firmare.

Anche questo giornale, La Voce dei Trasporti, ha dato il suo contributo raccontando passo dopo passo lo Sciopero intelligente lungo il volgere dei mesi, dalla nascita dell'idea, passando per la sua approvazione negli organi decisionali della Federazione, il passaggio in Corte di Cassazione, l'esperienza dei banchetti e così via fino al successo finale.

Lo Sciopero intelligente continua

Questo lungo lavoro, durato di fatto molto più dei sei mesi di raccolta delle firme, è stato un viaggio che ha significato davvero molto per tutta la Fit-Cisl e come tutti i viaggi veri - quelli che contano, che lasciano il segno, che valgono molto più del prezzo del biglietto - ora che è finito si può dire che continua, che rappresenta un nuovo inizio e per tante ragioni.

È un inizio per prima cosa perché la Fit-Cisl sin dall'inizio ha detto e ripetuto che non si accontenta di aver fatto il beau geste e cioè di aver presentato la proposta di legge in Parlamento, ma ora inizia una lunga e intensa attività di lobbying, una pressione perché il testo arrivi e sia discusso dalle Commissioni parlamentari competenti in materia.

È un inizio perché il fatto che la Fit-Cisl sia riuscita in una simile impresa l'ha resa un interlocutore più forte e autorevole. Chiunque abbia raccolto firme sa quanto è dura, quanto è un compito faticoso e a volte ingrato stare in mezzo a una strada in piedi a fermare passanti, incuranti delle condizioni meteorologiche. Dopodiché bisogna prima convincerli a dedicarti cinque minuti di attenzione, quindi spiegare loro in parole semplici un concetto anche tecnico come una proposta di legge sugli scioperi, poi ascoltare le loro osservazioni e rispondere in modo adeguato e infine per-



suaderli a tirare fuori un documento di identità e lasciare una firma in un modulo che dev'essere compilato secondo regole ben precise.

Per ottenere un obiettivo simile occorre essere molto ben organizzati e parecchio motivati. Non è un caso quindi che molte realtà anche più grandi della Fit-Cisl non sono in grado non solamente di superare, ma nemmeno di affrontare una prova del genere. La Federazione invece non solo ha raggiunto l'obiettivo previsto dalla legge, ovvero 50mila firme, ma addirittura l'ha oltrepassato di gran lunga, superando le 80mila firme. Tutto questo, come si è detto sopra, è servito alla stessa Fit che si è guardata allo specchio e si è messa alla prova, ma soprattutto ha dimostrato al di fuori, alle altre organizzazioni di cosa è capace questa sigla cislina.

Lo Sciopero intelligente ha mostrato a tutti che la Federazione dei Trasporti della Cisl ha idee, che le tira fuori, che le mette in pratica e che lo fa con successo. Ha dimostrato che la Fit non è come certe realtà politiche, che si chiudono nei palazzi, scollegate dalla realtà. I suoi iscritti una volta di più sono usciti a dialogare con chiunque per strada. La Federazione terrà conto della forza di questo risultato la prossima volta che si siederà a un tavolo, soprat-

tutto se riguarda i servizi pubblici e in special modo il trasporto pubblico locale.

E come osservazione ultima, ma non per importanza, lo Sciopero intelligente è un inizio perché ha creato un precedente positivo. La Fit non aveva mai fatto una cosa simile prima d'ora, per cui non poteva sapere veramente come sarebbe andata. Tutti sono stati un po' con il fiato sospeso per mesi fino al successo finale. Ma ora che la Federazione ce l'ha fatta, ci è riuscita e ha pure brillato, scherzosamente si può dire che è come se avesse imparato ad andare in bicicletta: non lo dimenticherà più. La prossima volta che la Fit vorrà ricorrere a uno strumento democratico del genere, saprà già come farlo e saprà inoltre che potrà avere successo. Anche grazie a questa esperienza la Fit-Cisl è pronta a partecipare a una nuova iniziativa: la Cisl confederale sta lanciando in questi giorni la raccolta firme per una proposta di legge di iniziativa popolare per un fisco più equo. Osvaldo Marinig spiega la nuova campagna cislina nelle pagine successive di questo numero de La Voce dei Trasporti.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Mobilità tpl

Il sindacato firma un accordo storico con Busitalia

Per la prima volta nel settore, i negoziati sono stati spostati dal livello territoriale a quello nazionale.

L'analisi del Coordinatore nazionale Antonio Piras

Fumata bianca: habemus Papam! A qualcuno potrà apparire esagerato l'utilizzo di questa locuzione ma, a mio parere, si addice a descrivere il risultato raggiunto con la sottoscrizione dell'accordo relativo al nuovo contratto collettivo aziendale Busitalia-Sita Nord. Il protocollo di relazioni industriali siglato con l'azienda risale al 25 giugno 2013 e finalmente, dopo lunghi negoziati, alti e bassi e tira e molla, si è giunti alla firma dell'accordo lo scorso 18 febbraio, con ampia soddisfazione delle parti e soprattutto della larga rappresentanza dei delegati aziendali, che hanno passo passo seguito la trattativa dall'inizio alla fine e che ancora saranno impegnati nelle sedi periferiche a definire con l'azienda l'assegno individuale aziendale (ad personam, utile a conservare, laddove necessario, il livello retributivo precedentemente goduto).

Riteniamo che l'accordo sia un successo perseguito, in particolare, da noi della Fit-Cisl che, sin dall'inizio, avevamo deciso di raccogliere la non facile sfida di realizzare l'accordo, spostando la titolarità del negoziato, per la prima volta nella storia delle relazioni industriali del settore, dal livello territoriale a quello nazionale. Scelta che, tra l'altro, diveniva sempre più logica e attuale, in quanto l'azienda aveva assunto caratteristiche nazionali avendo dipendenti (compresi i lavoratori di Rail Service) sparsi in molte regioni del Paese. L'accordo è stato sottoscritto da Fit-Cisl, Filt-Cgil, UilTrasporti e Faisa-Cisal; la sigla Ugl, pur avendo partecipato a tutte le trattative e firmato tutti - e sottolineo tutti - i testi, si è sottratta all'accordo finale in quanto non soddisfatta della parte relativa alla ripartizione dei permessi sindacali.

Il contratto armonizza i trattamenti economici e normativi di quattro diverse realtà aziendali: Firenze, San Sepolcro, Rovigo e Padova, nelle quali sono attualmente applicate normative e trattamenti economici molto diversi, consegnando alle lavoratrici e ai lavoratori un testo unico di norme omogenee, moderne e fa-



cilmente consultabili, nonché univocamente interpretabili riguardo il loro vero significato e la reale volontà delle parti contraenti. Inoltre, è predisposto per eventuali nuove acquisizioni da parte del gruppo, disciplinando modalità e tempi di armonizzazione.

Tale disciplina sarà tra breve applicata per Aps di Padova, Ataf di Firenze e Umbria Mobilità, aziende già di proprietà - in tutto o in parte - del gruppo, ma ancora con diversa ragione sociale, quindi tuttora non inglobate all'interno di Busitalia-Sita Nord.

Una particolare attenzione nella stesura dell'accordo è stata posta nel restituire risposte all'esigenza di flessibilità e produttività, legandole strettamente alle retribuzioni. E questa necessità sempre più perviene dal cuore pulsante delle aziende di trasporto pubblico locale: il personale viaggiante. D'altronde siamo certi che sia vero che, a parità di lavoro, debba corrispondere parità di trattamento, ma anche che nell'eventualità di diversi carichi lavorativi sia giusto che chi lavora di più o è maggiormente disagiato abbia anche un migliore compenso economico o più periodi di riposo compensativo. Rispetto a queste considerazioni di carattere generale, vi è da sottolineare inoltre che questo ac-

cordo arriva in una stagione ricca di piattaforme, di vertenze e di controversie di lavoro spesso sostenute anche da scioperi dei lavoratori, ma povera di risultati condivisi che possano offrire soluzioni soddisfacenti sia per i lavoratori sia per le aziende.

Ulteriore caratteristica di grande interesse del contratto è che contiene una parte dedicata al welfare aziendale, argomento finora purtroppo poco noto all'interno del settore del tpl.

L'ipotesi di accordo è stata sottoscritta dalle organizzazioni sindacali con riserva, che è stata sciolta il 9 marzo, in esito alla consultazione referendaria dei lavoratori dipendenti di Busitalia-Sita Nord, indetta per i giorni 4, 5 e 6 marzo. Domenica 1 marzo si sono invece tenute le assemblee, sia a Firenze sia a Padova, alle quali era presente una platea interessata alla nostra spiegazione del contenuto del contratto.

Sottolineiamo con grande soddisfazione i risultati dello spoglio relativi al referendum: aventi diritto al voto 865, votanti 680, favorevoli 459, contrari 199, bianche 6, nulle 7, schede ritirate e non riconsegnate 9. Un ottimo risultato prodotto certo dai contenuti dell'accordo, ma che sarebbe stato insufficiente senza il grande e capillare lavoro di informazione effettuato nei territori dai motivati quadri e delegati aziendali della Cisl.

L'accordo è composto da ben 93 articoli e da tre corposi allegati. Questi ultimi sono relativi a: il Comitato Pari Opportunità; il regolamento per la costituzione, il rinnovo, il funzionamento e l'integrazione delle rappresentanze sindacali unitarie e per l'elezione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza; le tabelle delle distanze chilometriche; i profili formativi dell'apprendistato professionalizzante.

I 93 articoli sono divisi invece in otto parti che sono: Sistema delle relazioni industriali; Disciplina normativa generale; Disciplina specifica per il personale viaggiante; Disciplina specifica per il personale non viaggiante; Mercato del lavoro; Retribuzione aziendale; Welfare aziendale e Disposizioni finali.

Nella parte prima, l'articolo 1 determina il campo di applicazione e si pattuisce anche che "si adotta, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente accordo, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Autoferrotranvieri ASSTRA di cui al CCNL 23 luglio 1976 (c.d. "Testo Unico" ex Federtrasporti e Fenit, di seguito, per brevità CCNL)". Si tratta di una precisazione molto importante in quanto nelle diverse attuali realtà di Busitalia si applicano in alcune il contratto nazionale Asstra e in altre quello Anav con grande ed evidente disomogeneità di trattamento dei lavoratori. Sempre nella prima parte sono contenute anche le "procedure per il rinnovo dell'accordo collettivo aziendale", le "sedi, fasi e materie delle relazioni industriali" e l'articolo inerente le "pari opportunità". Inoltre, questa parte contiene i diritti sindacali quali: "Assemblea", "Referendum", "Locali per le rappresentanze sindacali", "Permessi per motivi sindacali, contributi sindacali", "Rappresentanza sindacale dei lavoratori in azienda" e "Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza". Infine, questa prima parte si chiude con la disciplina relativa all' "Assegnazione dei lavoratori ai lotti di servizio in affidamento" e dispone, come su menzionato, le norme sull' "Acquisizione di nuovi servizi" e sull' "Armonizzazione normativa" nonché le "Disposizioni relative all'esercizio del diritto di sciopero".

La seconda parte contiene le disposizioni di carattere generale che si applicano a tutto il personale, sia esso viaggiante oppure no. Inizia con le norme relative al "Trasferimento della residenza di servizio" in cui si evidenziano le priorità delle quali si dovrà tenere conto sia in caso di trasferimento per esigenze di servizio sia nel caso in cui il trasferimento venga richiesto dal lavoratore. Continua poi con l' "Orario di lavoro", la "Festività del Santo Patrono", la "Mobilità e flessibilità" in cui si ribadiscono e si precisano le regole dettate dalla contrattazione col-



lettiva nazionale. Poi gli articoli sul “Personale inidoneo”, l’ “Utilizzo di nuove tecnologie, controlli difensivi, diritti dei lavoratori e privacy”.

L’articolo 23 “Permessi e congedi parentali” raccoglie al suo interno tutte le norme relative alla materia di derivazione legislativa e di contrattazione nazionale e, oltre ad ampliarne i diritti, costituisce una raccolta di facile consultazione per tutti coloro i quali si dovessero trovare in condizione di doverne fruire. Un’altra grossa novità è quella contenuta nell’articolo 24 “Assistenza legale” che recita testualmente: “In applicazione di quanto previsto dall’Allegato 4, lett. B), Verbale di Incontro nazionale del 26 aprile 2013, l’Azienda si impegna a definire, entro sei mesi dalla data di stipula del presente accordo, una o più polizze assicurative finalizzate a garantire la copertura delle spese relative all’assistenza legale dei dipendenti citati in giudizio civile e/o sottoposti a procedimento penale per fatti direttamente connessi allo svolgimento delle loro mansioni”. E ancora: “La copertura assicurativa di cui al precedente capoverso è estesa anche all’assistenza legale diretta per il personale rimasto vittima di aggressione da parte di soggetti terzi durante lo svolgimento della propria prestazione lavorativa”. È evidente che si tratta di una conquista che non trova riscontro in altre realtà aziendali e che ha un costo ammontante al 50% della polizza stessa con un limite massimo per il lavoratore di dieci (avete letto bene: dieci) euro all’anno. Nonostante l’esiguità del contributo, si è deciso di lasciare totale libertà al lavoratore se esercitare o meno tale opzione.

Ci sono poi l’articolo “Utilizzo di autoveicoli aziendali” e quello relativo al “Vestiaro uniforme e indumenti di lavoro” in cui viene convalidato che, in estensione a quanto disposto nella contrattazione collettiva nazionale che prevede che al lavoratore venga addebitata una percentuale del 30% del costo della divisa, l’azienda si fa carico del 100% della spesa - e anche questo fatto all’inizio della trattativa non era affatto scontato. La consegna delle divise e/o degli indumenti di lavoro è disciplinata da un sistema di “punteggi” particolarmente utile in quanto flessibile a seconda delle esigenze del lavoratore.

Con l’articolo 27 “Pasti aziendali” si conferma la possibilità, per

tutti i dipendenti, di poter fruire del diritto al pasto per ciascuna prestazione lavorativa giornaliera ordinaria preventivamente programmata ed effettivamente resa a condizione che la stessa abbia una durata pari o superiore a 3 ore e 30 minuti di lavoro, indipendentemente dalla collocazione temporale della prestazione svolta. Qualora nel luogo non vi sia la mensa aziendale o altri esercizi convenzionati si avrà diritto ad un “ticket restaurant” del valore di quattro euro. Qualora invece il lavoratore nella giornata maturasse il diritto alla diaria o trasferta, poiché il ticket per via del vantaggio fiscale non cumulabile non potrà essere erogato, la diaria o la trasferta saranno aumentate dell’importo di quattro euro. Ciò per non creare discriminazioni di sorta tra il personale viaggiante e il restante appartenente agli impianti fissi.



Sono poi contenuti in questa seconda parte gli articoli: “Ambiente, salute e sicurezza del lavoro”, “Tossicodipendenza, etilismo ed altre forme di disagio personale e sociale” in cui sono previste tutele di garanzia del mantenimento del posto di lavoro per il lavoratore che malauguratamente dovesse andare incontro a problemi di questo tipo, purché sia disposto a sottoporsi a progetti terapeutici di recupero predisposti dalla struttura sanitaria pubblica competente.

Chiudono la seconda parte del contratto gli articoli “Titoli e abilitazioni”, “Rinnovo della Carta di Qualificazione del Conducente” e “Ritiro o sospensione della patente di guida e recupero punti”.

La parte terza interessa la stragrande maggioranza dei lavoratori e cioè il personale viaggiante. L’articolo 33 “Organizzazione del

lavoro e riposo settimanale periodico” disciplina il godimento del riposo settimanale, le modalità e il compenso per il suo eventuale spostamento. Il 34 i sistemi di “Rotazione dei turni di servizio” e il 35 prevede la possibilità del cosiddetto “Cambio turno”. Agli articoli 36 e 37, rispettivamente “Nastro lavorativo e riprese” e “Tempi accessori e relative prestazioni”, è stata dedicata particolare attenzione per diverse riunioni, tant’è che la loro definizione è stata raggiunta al termine di tutta la trattativa. Per ciò che riguarda il nastro lavorativo sono state operate suddivisioni in base alla tipologia del servizio in base ai successivi segmenti:



strato” e il “Telelavoro”. Naturalmente è stata operata la scelta, anche in deroga al contratto collettivo nazionale (fermo al 2004), di modernizzare la disciplina aggiornandola alle recenti disposizioni legislative sulla materia.

La parte sesta racchiude tutto ciò che concerne la retribuzione aziendale, stabilendo gli istituti fissi e continuativi (Indennità integrativa e indennità

integrativa di funzione), esposti nella cosiddetta parte alta della busta paga, e quelli legati alla prestazione giornaliera (Indennità di pluralità e fungibilità delle mansioni e indennità giornaliera di produttività) o all’organizzazione del lavoro (spostato riposo, lavoro domenicale, indennità riservata, permessi compensativi per trasferimento, turno provvisorio, rimborso chilometrico, indennità rischio in caso di ricorso a mezzo autonomo, trasferta Plus e diaria Plus, trasferta integrata e indennità di reperibilità). Vi sono poi le “Indennità legate alle caratteristiche del turno programmato” (turno in flessibilità, supero nastro, supero nastro aggiuntivo, ripresa aggiuntiva) e quelle legate all’ “Effettuazione di specifiche attività” (self service, vendita biglietti, consegna biglietti, attività accertativa regolamentata e volontaria). Nell’importantissimo articolo 81 si specificano dettagliatamente le modalità di computo dell’ “Assegno individuale Aziendale”, che ho già citato in premessa: sarà definito a livello territoriale ed è indispensabile a garantire a tutto il personale lo stesso livello di reddito percepito fino a oggi.

- Servizi urbani:
 - Grandi dimensioni con programmazioni superiori a 500 turni giornalieri;
 - Medie dimensioni con programmazioni superiori a 75 turni e fino a 500 turni giornalieri;
 - Piccole dimensioni con programmazioni fino a 75 turni giornalieri;
- Servizi extraurbani rientranti in quanto disposto dalla legge 138 del 1958;
- Servizi extraurbani rientranti nel Regolamento Ce n. 561/2006 e d.Lgs. n. 234/2007 (servizi di competenza statale e altri servizi di linea superiori ai 50 chilometri).

Sulle base delle tipologie elencate sopra, è stata raggiunta l’intesa inerente diversi limiti massimi di nastro lavorativo e riprese nonché le varie flessibilità in aumento, in parte obbligatorie e in parte legate al volontariato. È qui interessante approfondire l’argomento per cui l’ampliata flessibilità che determina un maggiore disagio per il conducente può essere compensata sia in termini economici sia, a scelta del lavoratore e per il 50%, in un numero superiore di giornate di riposo compensativo.

Vi sono ancora ulteriori articoli su cui non mi soffermo, non perché siano meno importanti ma per problemi di spazio.

La parte quarta del contratto riguarda esclusivamente il personale non viaggiante. In essa sono contenuti gli articoli dal 58 al 64 che sono: “Servizi ausiliari per la mobilità”, “Organizzazione dell’orario di lavoro”, “Reperibilità funzionale”, “Banca ore”, “Ferie e permessi”, “Trasferte”. Anche ai “Quadri” viene dedicata una disciplina specifica.

Per quanto attiene la parte quinta, per problemi di spazio, rimando a una attenta lettura riguardante il Mercato del Lavoro in cui sono normati i “Contratti a termine”, “Lavoro a tempo parziale”, “Apprendistato professionalizzante”, il “Lavoro sommini-

La parte settima comprende il Welfare, argomento pressoché sconosciuto nei contratti del nostro settore. Vi sono compresi: “Anticipazioni del trattamento di fine rapporto” con interessanti estensioni rispetto a quanto già concesso dalla legge; il “Prestito aziendale”; le “Agevolazioni titoli di viaggio”; l’ “Assistenza sanitaria integrativa” che viene posta a totale carico dell’azienda lasciando al lavoratore la possibilità di estendere le prestazioni assumendone la differenza di costo ulteriore. Nell’articolo 86 “Concorso spese scolastiche e asili nido” l’azienda si impegna a riconoscere contributi economici per l’acquisto di testi scolastici e per il pagamento delle rette degli asili nido. Infine, l’articolo “Solidarietà tra lavoratori” prevede la possibilità della cessione fra lavoratori dipendenti di Busitalia di tutti o parte dei giorni di permesso aggiuntivi e/o ulteriori, in favore del lavoratore che si trovi in particolari condizioni e dopo aver utilizzato tutte le possibilità a sua disposizione. Credo che queste ultime norme che ho elencato qualifichino particolarmente il contratto e facciano la classica parte della “ciliegina sulla torta” che a questo punto dobbiamo solo iniziare a gustare.

Portualità

Quale riforma per i porti

Il Coordinatore nazionale della Fit Ugo Milone confronta le proposte del Governo e quelle della Federazione per rilanciare il settore

La Fit Cisl ha più volte denunciato la non condivisione del metodo con il quale si sta portando avanti il tentativo di riforma portuale senza coinvolgere il sindacato. Se si crede che può bastare farci "sfogare" in consessi come gli "Stati generali" piuttosto che in riunioni sterili e imbarazzanti presso il Ministero dei Trasporti, allora non si è

capita l'importanza dell'apporto che il sindacato può dare sull'argomento e pertanto non potranno evitarsi conseguenze. Un segnale molto chiaro in questo senso è venuto dallo sciopero dello scorso 6 marzo, che è stato un successo riconosciuto da tutti, perché ci sono state da parte dei lavoratori punte di adesione del 100% in molti porti.

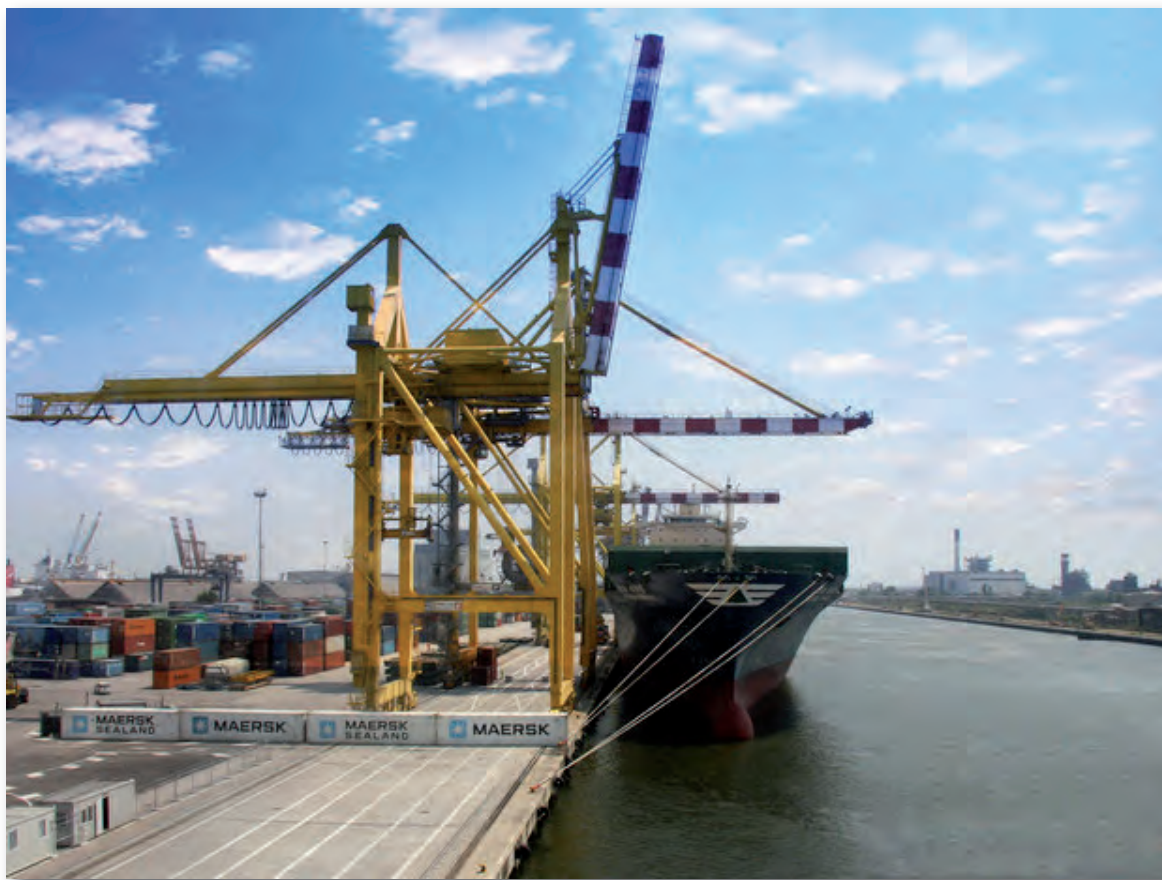
Purtroppo di incontri presso il Mit ne abbiamo già fatti tanti anche su altri argomenti e non si è data alcuna risposta agli impegni che insieme abbiamo preso - si veda la questione dei dipendenti delle autorità portuali (Ap) che si trovano

ancora il contratto bloccato, nonostante sia stato rinnovato, per effetto del decreto legge 78/10. Come si può fare una valutazione seria e compiuta su di un piano na-

zionale strategico della portualità e della logistica, se ci sono state presentate solo linee guida?

In compenso dobbiamo scoprire dai giornali dell'esistenza di documenti già prodotti dal comitato dei saggi, che conterrebbero una riforma basata su cin-

zione e finanziamento in materia di attività marittime, portualità e logistica. Il secondo obiettivo sarebbe quello di istituire lo sportello unico doganale, attraverso la costituzione di un'autorità unica dalla quale dipendono gerarchicamente e funzionalmente uffici e persone coinvolte nei procedimenti prodromici e contestuali ne-



que pilastri. Il primo prevedrebbe l'identificazione presso il Mit di un organismo che operi in coerenza con l'art.29 dello Sblocca Italia, con funzioni di pianificazione, attua-

cessari all'import-export di merci e all'arrivo e partenza dei passeggeri. Il terzo pilastro è il rendere le Ap sovraordinate funzionalmente rispetto a tutte le altre

amministrazioni coinvolte nelle attività finalizzate allo svolgimento e allo sviluppo delle attività portuali e logistiche. Il quarto pilastro si occuperebbe del sistema ferroviario nei porti e nel Paese, attribuendo alle Ap come finalità previste per legge, la crescita dei volumi di traffico ferroviario.

Il quinto ed ultimo pilastro sarebbe dedicato ad un tema molto sentito e cioè al riassetto della governance delle Ap. Sono in discussione più proposte su come razionalizzarle e accorparle. Tra le altre indiscrezioni emerge la volontà - questa sicuramente condivisibile - di dotare di autonomia finanziaria e impositiva le Ap, di sburocratizzare le norme sui dragaggi e per l'approvazione dei piani regolatori portuali. Meno rassicurante, invece, è la possibilità di nomina diretta da parte del Ministro dei Presidenti delle Ap, così come l'esclusione delle organizzazioni sindacali dai comitati portuali e le modifiche che si vorrebbero apportare all'art. 14 della legge 84/94 in riferimento ai servizi tecnico nautici.

Ribadito che vorremmo esprimerci su documenti ufficiali che abbiano una paternità certa e che il percorso legislativo non è per niente chiaro, ci aspettiamo di poter portare le nostre idee in maniera costruttiva come nostra abitudine. Abbiamo come sistema Paese la necessità di un'adeguata riforma della governance del sistema portuale e logistico, che potrebbe costituire un'efficace strategia di coesione. Abbiamo bisogno di rendere la nostra offerta più appetibile, con una maggiore competitività del sistema nel mercato interno ed europeo, facendo in modo di recuperare quei traffici dirottati da/verso porti di paesi del North Range.

Sulla scorta di queste necessità è impensabile tenerci fuori dalla discussione, partendo dalla nostra esclusione dai comitati portuali, relegandoci in commissioni consultive senza parere vincolante neanche sulle materie del lavoro.

Siamo pienamente d'accordo su una razionalizzazione delle Ap, l'importante è non

mortificare le professionalità dei lavoratori e salvaguardare l'occupazione, partendo dal riconoscimento della natura privatistica del contratto collettivo nazionale di lavoro che viene loro applicato, escludendoli dalle norme applicate ai pubblici dipendenti.

Non ci appassiona tanto la questione del numero - potrebbero restare anche 24, anche se crediamo che siano troppe - mentre invece ci interessa quali soggetti diventeranno. Crediamo che debbano avere più autonomia sia funzionale che finanziaria. Dovranno essere sovraordinate rispetto agli altri enti e con la possibilità, attraverso la modifica normativa, di poter partecipare in società con scopi di interesse generale come quelle per le manovre ferroviarie.

C'è bisogno di semplificazione amministrativa. Le procedure sono troppo lunghe e complicate; bisogna fare in modo che i nostri fondali possano essere dragati e che i piani regolatori portuali possano essere approvati in tempi brevi e certi. Laddove confermate, quindi, le indiscrezioni sulla riforma, relativamente alla sburocratizzazione, le accoglieremo con favore.

La scongiurata minaccia, perché di tale si trattava, delle norme sulla portualità inserite nella bozza del disegno di legge sulla "Concorrenza" e fatte stralciare dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi nel Consiglio dei Ministri del 20 febbraio scorso, ancora tuona in maniera pesante. Il Ministro Lupi, ha fatto quanto dichiarato agli Stati generali dei porti e della logistica, avocando a se e al suo dicastero le competenze sulla materia. Bene, però allo stesso momento parla di apertura al mercato e di liberalizzazioni. Vorremmo capire di che parla, cosa ha intenzione di fare e come vuole affrontare il tema lavoro. Solo se si conoscono le reali intenzioni si può aprire un confronto serio. Se qualcuno pensa di andare dietro alle "sirene" di Confindustria, allora il dibattito può anche non cominciare. Diversamente siamo disponibili ad entrare nel merito.

Siamo convinti che fare entrare nei porti la deregolamentazione che c'è lungo la filiera logistica, non sia a tutela di nessuno, compreso chi nei Porti vuole investire seriamente. La cosa giusta da fare sarebbe invece quella di esportare al di fuori dei porti le buone regole che ci sono, adattandole alle esigenze del mondo della logistica, ma senza pensare a norme al ribasso. All'interno del porto siamo convinti che vada confermato il modello che vede al centro gli artt. 18 e 17 e cioè imprese concessionarie ed ex compagnie portuali, modello che, laddove costituito, dà il giusto equilibrio e flessibilità al lavoro. Sappiamo bene che in alcune realtà si sono affermati modelli differenti che hanno avuto i loro buoni risultati e per queste realtà siamo disponibili a trovare un accorgimento normativo che ne certifichi il modello nel rispetto delle regole e a favore della massima occupazione.

Come già detto in precedenza, diversamente da questi modelli, se invece si pensa addirittura di abrogare sia l'art. 17 che il 16, permettendo alle cooperative spurie di invadere la portualità, siamo pronti a scioperare a partire dalla già avvenuta protesta del 6 marzo. Così come pochi giorni fa hanno scioperato nel West Coast degli Stati Uniti, dove le navi sono rimaste ferme in rada aspettando di entrare per giorni, così succederà qui in Italia con la sola differenza che non siamo convinti che le navi aspetteranno che rientri la protesta, ma andranno in altri scali e, una volta perso il traffico, difficilmente saremo in grado di recuperarlo, con un danno all'economia del nostro Paese inestimabile. E tutto ciò avverrà a causa di isterismi da liberalizzazione che attraversano le menti di qualcuno.

Trasporto aereo

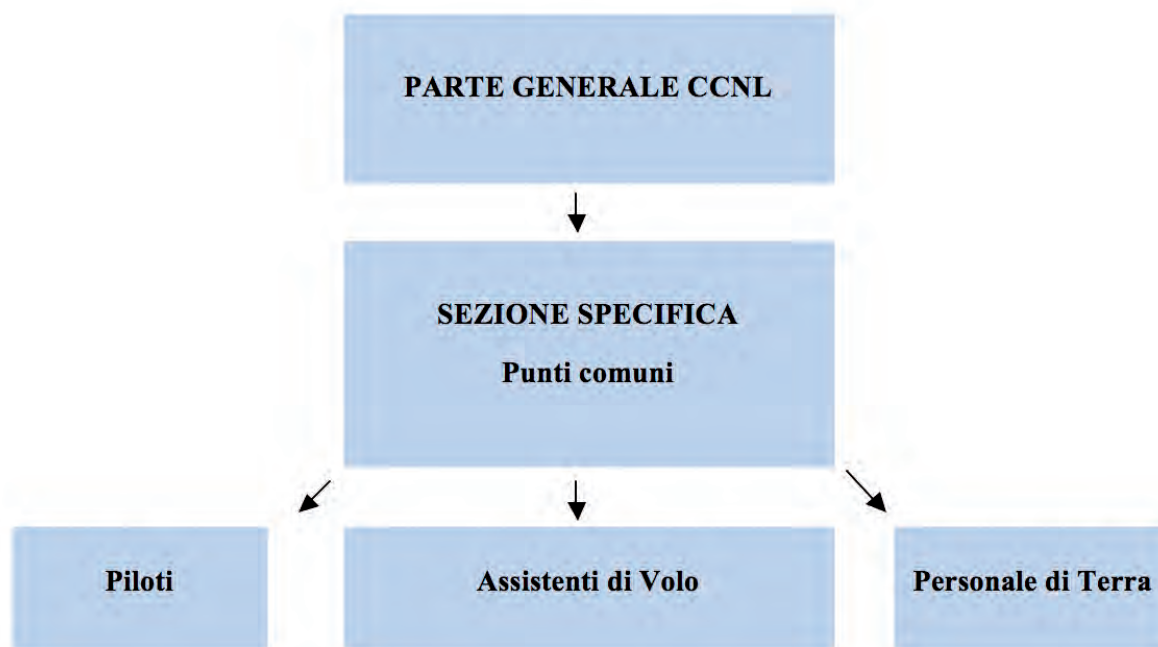
Il contratto collettivo nazionale e la sezione vettori/Assaereo

Le compagnie aeree italiane del trasporto aereo hanno utilizzato, sin dalla fase antecedente la liberalizzazione del mercato, esclusivamente contratti aziendali.

Si tratta di un settore polverizzato da troppi contratti di lavoro e oppresso a causa dell'operato delle compagnie low cost, che nel corso degli anni, aggirando alcune regole fondamentali, hanno

contaminato non solo il mercato, ma anche le condizioni economiche e sociali dei lavoratori e delle lavoratrici dipendenti.

In funzione dei comuni obiettivi e tramite la sezione specifica convenuta con Assaereo a luglio 2014, è stato possibile innovare la normativa di riferimento su specifici temi contrattuali per le categorie illustrate nello schema.



Il contratto decorre dal 1 gennaio 2014 e dura per tre anni, fino al 31 dicembre 2016.

In analogia con gli accordi interconfederali, l'assetto contrattuale si articola su due livelli di contrattazione: primo livello, contratto nazionale, e secondo livello, contratto aziendale. Con il secondo livello di contrattazione, seppur legato alle condizioni di produttività e redditività delle aziende, si creano le opportunità per la condivisione di nuovi accordi orientati alla valorizzazione di retribuzioni aggiuntive.

La realizzazione di una polizza integrativa sanitaria in favore di tutte le categorie di lavoratori appartenenti al settore è un significativo istituto contrattuale di fondamentale importanza ottenuto tramite il negoziato. Con l'intervento in favore dell'istituto delle malattie/infortuni, è stato finalmente definito un principio di equità sociale, in relazione alle patologie particolarmente gravi e/o invalidanti, quali malattie oncologiche, sclerosi multipla o distrofie muscolari e così via, che non saranno più considerate malattie utilizzabili per il calcolo del comparto.

La previdenza complementare in favore dei lavoratori iscritti ai

fondi di settore Prevaer e Fondo Aereo costituisce un punto fermo della normativa contrattuale del trasporto aereo per la contribuzione convenuta a carico delle aziende.

Un punto di indubbio valore e di soddisfazione per le organizzazioni sindacali è il risultato ottenuto in favore dei lavoratori assunti con contratto di lavoro a termine, che dall'applicazione della sezione contrattuale, grazie a questa norma, potranno aderire al fondo di previdenza complementare con le stesse modalità e condizioni definite per i lavoratori assunti a contratto a tempo indeterminato.

La sezione specifica per il personale di terra

Inoltre per la parte relativa alla struttura contrattuale dedicata al personale di terra, vi significhiamo i seguenti ulteriori interventi:

- **Orario di lavoro:** 38,5 ore di lavoro settimanale come condizione massima di applicazione della norma convenuta;
- **Inquadramento:** su questa norma, in funzione dell'evoluzione dell'organizzazione del lavoro e delle nuove forme professionali esistenti, sarà istituita una commissione al fine di aggiornare e semplificare la normativa;
- **Tempi di attestazione:** eliminando le autonomie o discrezionalità aziendali, si è giunti alla regolamentazione di un testo negoziato e articolato sul riconoscimento del passaggio di livello una volta maturati i tempi contrattualmente definiti.
- Considerando che la parte retributiva per i lavoratori dei vettori è rimasta per troppo tempo ferma e comunque vincolata ai parametri economici del 2007, si è rivendicato e ottenuto l'aggiornamento dei minimi tabellari, definendo aumenti per un importo complessivo pari a 120,00 €.

Gli aumenti dei minimi tabellari saranno incrementati con aumenti di 50,00 €. a partire da maggio 2015 e di 70,00 € a partire da luglio 2016. Detti importi sono riferiti al valore economico di inquadramento relativo al 3° livello

La sezione specifica del personale navigante

Per la parte relativa alla struttura contrattuale dedicata al personale navigante, sono stati effettuati i seguenti interventi migliorativi:

- La definizione di una base unica per gli aeroporti di Milano. Grazie anche alle nuove implementazioni da parte della comunità europea, la base operative del personale navigante dovrà essere unica e individuata.
- Con il nuovo ccnl i naviganti che si trovano costretti a utilizzare l'istituto della malattia continuativa, cioè senza interruzioni, avranno la garanzia del mantenimento del posto di

lavoro nel periodo contrattuale (36 mesi), per un regime di comporta della malattia stessa fino a 24 mesi anziché 12.

- Sempre nell'ambito malattie/infortuni, è stato finalmente sancito un principio essenziale per le patologie particolarmente gravi e/o invalidanti, quali malattie oncologiche, sclerosi multipla o distrofie muscolari e via dicendo, che non verranno più considerate malattie utilizzabili per il calcolo del comporta di cui sopra.
- Omogeneizzazione dei contratti per quanto riguarda il Settore Regional. Entro il 30 Giugno 2015 le parti datoriali e le organizzazioni confederali daranno luogo a un ccnl per il settore Regional che sia strutturato come quello già in essere.
- Parte economica: aumenti del 7% complessivi, sia sulla parte fissa che variabile della retribuzione, suddivisi in due tranche, la prima a maggio 2015 e la seconda a luglio 2016.
- Disciplina sui Trasferimenti. Questo istituto ha finalmente consegnato i criteri secondo i quali si potrà avere una certezza di priorità, riportando anche i criteri di legge (104/92).
- Pagamento di visti e/o bolli per documenti inerenti ad attività di volo.

Inoltre per la parte relativa alla struttura contrattuale dei piloti è stata eliminata la qualifica "Dirigente" per la figura del Comandante. Viene meno in questo modo una "stortura" contrattuale che tanta confusione e incertezza ha generato dopo il 2008. Anche se apparentemente riferita solo ai Comandanti, la sua presenza ha condizionato le scelte operate, influenzando così indirettamente l'equipaggio nella sua interezza.

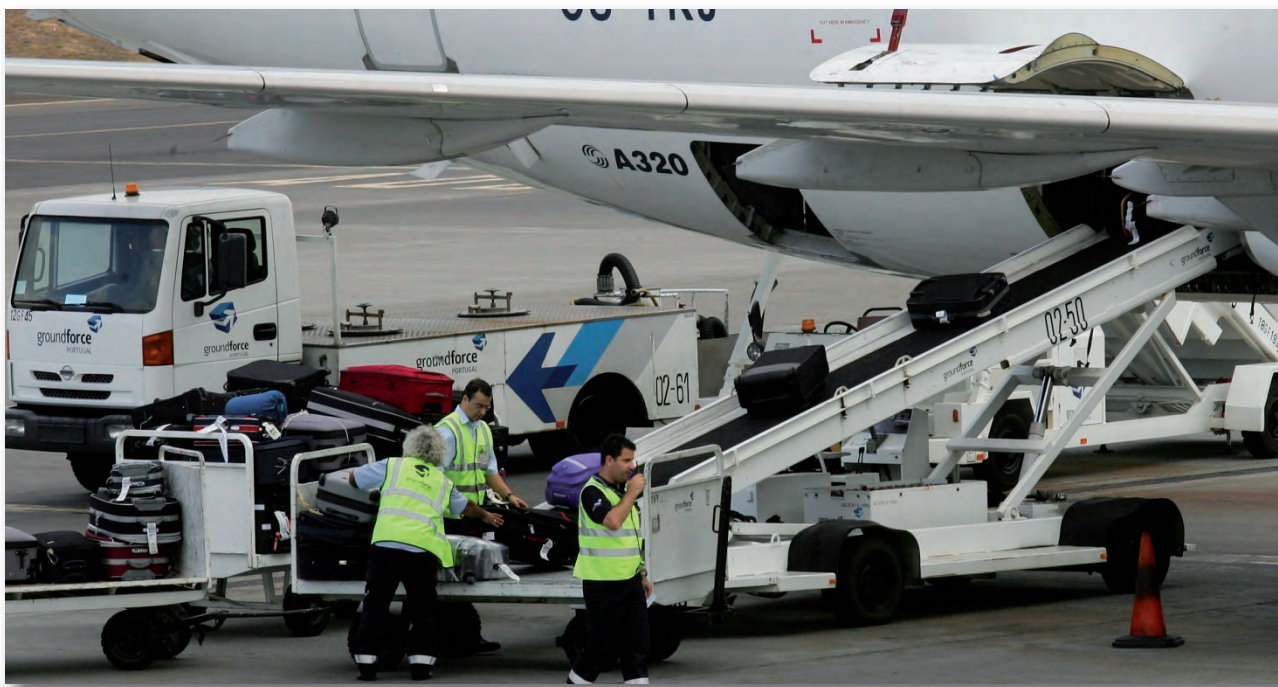
Aggiungiamo che con il secondo livello di contrattazione, in ogni singola azienda, sarà possibile realizzare intese specifiche relative ai processi connessi alle trasformazioni aziendali quali le innovazioni tecnologiche, organizzative e su processi di ristrutturazione che influiscono sulle condizioni di sicurezza e di lavoro.

Sarà possibile valorizzare specifiche intese per il riconoscimento del premio di risultato, agendo dalla condivisione di comuni criteri e parametri legati all'andamento dei risultati di produttività e redditività di ogni singola azienda.

Una particolare esigenza fondata per il conseguimento di un risultato volto al rafforzamento della struttura retributiva agevolata e più vantaggiosa anche ai fini dell'imposizione fiscale

Trasporto aereo

Groundcare: atto finale



Sono mesi che parliamo della tragedia della Groundcare, azienda di servizi aeroportuali che negli ultimi tempi è passata dalla gestione controllata di concordato preventivo a quella del fallimento in esercizio provvisorio. Questa vicenda è stata vissuta con molta apprensione dal punto di vista sociale nell'ambiente dei servizi aeroportuali in Italia. Il suo esito ha messo fine a un'epoca a Fiumicino ed è un esempio da portare in tutte le sedi e che deve aiutarci a riflettere, visto l'epilogo cruento che ha coinvolto circa 900 famiglie.

Esse sono state le vittime sacrificali della cattiva liberalizzazione gestita all'italiana, dove l'assenza delle autorità competenti e il menefreghismo del settore aeroportuale hanno messo un altro tassello al dumping sociale e salariale. La mancata applicazione della clausola sociale da parte degli handlers concorrenti, in particolare Alita-

lia, la cattiva gestione di manager incapaci e avidi, la miopia del mondo che cambiava hanno fatto sì che un'azienda leader nel settore fosse cannibalizzata velocemente.

In questi giorni abbiamo visto la conclusione della Groundcare e con essa la fine del più grande bacino professionale e di esperienza lavorativa che è stato da sempre modello di riferimento per gli altri handlers. Dopo mesi di trattative sindacali per limitare i danni, dopo atti giudiziari spesso comici che rimettevano in discussione ciò che veniva deliberato in precedenza, dopo che le autorità competenti e controllanti si sono rese irreperibili si è concluso con un rogito notarile tra la curatela fallimentare e la società Aviation Services. Tale società è già fornitrice di servizi aeroportuali alle compagnie aeree in diversi scali italiani. Fino ad oggi considerata dall'ambiente un'azienda a carattere

familiare e giocattolo per i figli dei soci, ma che è sempre stata attenta ai conti ed è una delle poche realtà a cercare di averli sempre in regola. Aviation Services ha rilevato la Groundcare per poi cedere rami d'azienda della stessa ad altre due società di servizi, Aviapartner, multinazionale belga del settore dell'handling, e Argol, esperta in logistica, per la parte delle merci.

In tutto questo dramma, la società di gestione di Fiumicino e Ciampino, Aeroporti di Roma, ha sempre cercato solamente di mantenere in tutti i modi un profilo bassissimo e una ancora minore visibilità del problema agli organi di stampa, per poi affrettarsi a comunicare a tutto il mondo l'epilogo della vicenda al solo scopo di evitare un ritorno di immagine negativa su un aeroporto che ha poco da esultare per come vengono erogati i servizi e che è nel

contempo la delizia dei suoi azionisti per la quantità di denaro che arriva nelle loro tasche. Tra l'altro in questi mesi Aeroporti di Roma ha iniziato una trattativa di vendita di una parte della proprietà con grossi gruppi internazionali e sicuramente non avrebbe giovato questa cattiva pubblicità per una vendita ottimale causata da problematiche gestionali dell'aeroporto.

Ci sarebbe da ricordare che il gestore è il responsabile diretto di tutto quello che

una totale mancanza del rispetto delle regole, personale precario e schiavizzato, attrezzature carenti e mezzi non adeguati che mettono a rischio tutti i giorni la sicurezza dei lavoratori e non solo; queste aziende di handling sono capaci solo di continuare a farsi concorrenza per un costante abbassamento delle tariffe con gravi risvolti per la qualità e l'erogazione del servizio stesso. La Direzione aeroportuale è stata incapace di contrastare, di controllare e di revocare, quando serviva,

nelle altre varie aziende. In questo momento però questi lavoratori esclusi devono far fronte alla loro vita quotidiana, dove le indennità di mobilità e l'integrazione del Fondo Trasporto Aereo tardano ad arrivare per colpa dei contributi non versati o indebitamente trattenuti dal precedente proprietario, l'ingegner Roberto Sartori.

Di Sartori già non si parla più, di come cioè abbia portato l'azienda a questo fallimento e di come sia stato usato dalla proprietà spagnola per fare il lavoro sporco arrivando al termine che noi tutti abbiamo constatato in questi giorni. Si tace anche su come il tribunale fallimentare con il suo curatore abbia gestito in modo discutibile e aberrante la modalità che ha portato al licenziamento dei lavoratori. Alcuni di essi, sopraffatti dalla disperazione, stanno facendo lo sciopero della fame davanti agli uffici di ADR tra l'indifferenza generale di chi li vede e degli organi di stampa sapientemente silenziati.

In tutta questa storia rimane il risultato del fallimento di tutto il sistema aeroportuale di Fiumicino dove transitano quasi quaranta milioni di passeggeri annui, dove la richiesta di occupazione è sempre crescente e dove si poteva evitare una simile tragedia solo se ci fosse stato più interessamento di tutti. Auspichiamo che la prossima gara per la limitazione degli handlers a Fiumicino, che dovrebbe concludersi per l'estate, porti un riordino a questo caos e che sia gli utenti che i lavoratori ne possano beneficiare. Il sindacato farà tutto il possibile affinché ciò che è venuto a mancare in questo periodo, l'applicazione della clausola sociale e del contratto di settore, diventi principio fondante e vincolante per un futuro diverso e più rispettoso delle regole e della corretta concorrenza e che finalmente si metta al centro di tutto il lavoratore, che è il pilastro che fa girare questa macchina da soldi che è l'aeroporto.



succede in aeroporto a fronte di una concessione governativa, ma ci limitiamo a dire che Groundcare era in passato ADR Handling, una sua ex proprietà, venduta poi al gruppo spagnolo Flightcare nel 2006, vendita considerata molto generosa rispetto al secondo pretendente, si vociferava che l'operazione fosse stata sovvenzionata anche grazie a capitali europei. Quella transazione aiutò ADR ad uscire da un periodo difficile dal punto di vista economico. Ricordare ad ADR la sua storia non è valso a sollecitare un suo fattivo interessamento in questa scabrosa vicenda.

Né è servito ricordare loro che hanno permesso l'ingresso a ben sette società di full handling, un numero elevato che ha contribuito ad accelerare la fine di Groundcare. Tali società concorrenti tra loro spesso non sono all'altezza di operare in un aeroporto intercontinentale dove vige

le licenze a queste aziende inadempienti.

Anche la dirigenza dell'Enac ha consentito, con la sua scarsa attenzione, che il maggiore aeroporto italiano fosse gestito dai suoi rappresentanti non in maniera così trasparente. Perfino i Ministeri competenti non si sono mai interessati, ma li vediamo spesso, quando partono, farsi assistere in una cappa dorata e di riverenza senza accorgersi delle difficoltà che Fiumicino vive.

Tutto questo mix ha portato sul lastrico 900 lavoratori di cui solo poco più della metà sono stati riassorbiti nelle altre aziende con una decurtazione del salario fino a un terzo e con l'azzeramento della professionalità acquisita negli anni. Per gli altri resta solo la promessa di un serbatoio aeroportuale che, a seconda dell'esigenza, potrebbe aiutarli ad essere reimpiegati

Trasporto marittimo

Il caso Costa Crociere

«In ognuno di voi c'è un po' di Schettino e questa parte la devo eliminare». Questa è l'affermazione dell'Amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm, riportata sui giornali e pronunciata durante una riunione con i dipendenti.

La vicenda è iniziata ormai diverse settimane fa, quando in azienda hanno cominciato a circolare voci circa l'esistenza di una relazione che comparava gli incidenti sulle navi Costa con gli incidenti sulle navi Aida, entrambe appartenenti al gruppo americano Carnival, prendendo spunto dalla tragedia della Concordia. In realtà, finché non si giungerà a una sentenza definitiva sul caso, tali giudizi non sono giusti né corretti.

Ciò che comunque resta deprecabile è l'approccio, che naturalmente ha fatto imbestialire il personale di terra che si è poi organizzato in corteo per le strade di Genova. Per quanto riguarda invece il personale di bordo, in particolare gli ufficiali, in questa prima fase non sembrano aver accusato il colpo, anche se temiamo un'inevitabile intervento anche nei confronti dei bordi.

Va ricordato però che Costa crociere beneficia di una serie di agevolazioni dovute all'iscrizione nel secondo Registro italiano, ossia i benefici previsti dalla Tonnage Tax, tra cui contributi degli oneri sociali a carico dello Stato, le tasse versate dal marittimo che restano all'armatore e quant'altro. Ma quello che rende la cosa veramente incomprensibile è l'estensione dei benefici e delle agevolazioni a favore della società Aida, che è praticamente tedesca, senza italiani a bordo.

Si legge sui giornali che Costa chiede di trasferire 151 dipendenti degli uffici ad Amburgo e in cambio offrirà una contropartita: si vocifera di una partecipazione alla privatizzazione dell'aeroporto e si parla del Centro di Formazione di hotelleria. Tale contropartita però sarà in grado di produrre appena una decina di posti di lavoro. E sembra poco convincente anche l'argomento della cantieristica, laddove gli ordini di grandi navi la favoriranno, ma non gioverà ai lavoratori marittimi.

È indubbio che Carnival ha investito in Italia nella consapevolezza che capitalizzare qui avrebbe prodotto ricchezza. E cosa ha da dire ora che 151 famiglie vengono messe in difficoltà? Non importa a nessuno che l'obbligo al trasferimento possa essere alternativo a un licenziamento? È giusto che tutti quei lavoratori che stavano operando per la Costa, azienda in piena efficienza e salute e che ha importanti prospettive di crescita, debbano spostarsi in un altro Stato e, laddove confermati, debbano lavorare, in sfregio a ogni normativa comunitaria, con il salario italiano?

Non si può ignorare che, nel momento in cui un'azienda viene privata del dipartimento marittimo, essa cessa di essere una società di navigazione. La Costa sarà una grande agenzia che fornisce marittimi per l'hotel, prepara le buste paga, riceve le prenotazioni, ma chiaramente non avrà più il connotato di società di navigazione. Questo aspetto non può non impensierire noi "marittimi".

Un'altra grossa perplessità nasce dal ruolo della politica in questa vicenda. Prima dell'incontro con il Ministro dei Trasporti

Maurizio Lupi tenutosi a Roma lo scorso 13 febbraio (sul quale incontro va detto che è sconvolgente che il Ministro su una questione sindacale abbia sentito le parti datoriali e non quelle sociali), tutto il modo politico genovese sembrava scatenato, ma è bastata una mezza promessa sulla costruzione dell'aeroporto, sulle quattro navi e su una scuola alberghiera già esistente per fargli cambiare idea e riportare tutto nel silenzio. Va ricordato che in Liguria sono in atto grandi manovre. Raffaella Paita, se tutto va avanti come presumibile, dovrebbe diventare Presidente della Regione e suo marito Luigi Merlo ha già dichiarato che, se ciò avvenisse, lascerà l'incarico di Presidente dell'Autorità portuale. Voci di corridoio anticipano che quella poltrona probabilmente sarà destinata al Presidente della Regione attualmente in carica, ovvero Claudio Burlando.

Per risolvere la vicenda Costa, sto lavorando anche in ambito internazionale, cercando di ricompattare il fronte sindacale. A livello europeo, il sindacato tedesco e il sindacato italiano si organizzeranno a Bruxelles in un incontro per approfondire la questione e vedere se è possibile un minimo di fronte comune rispetto a una trattativa con una controparte che più che trattare, impone soluzioni già confezionate.

Servizi ambientali

Fasda, il fondo sanitario appena nato fa passi da gigante

Il Coordinatore nazionale Fit Angelo Curcio fa un primo bilancio dell'andamento del fondo

È un risultato al di là delle aspettative quello del neonato fondo di assistenza sanitaria per i dipendenti del settore dei servizi ambientali. Il Fasda ha iniziato la sua attività il 1 ottobre 2014 e al 31 gennaio ha già prodotto numeri importanti: 62.624 assicurati sui 60mila previsti nella fase di avvio, di cui 53.492 uomini e 9.132 donne; 11.611 persone che hanno utilizzato il servizio di assistenza telefonica, di cui 5.570 per informazioni generali, 4.116 per prenotazioni, 1.249 sulle prestazioni sanitarie, 308 per l'utilizzo del sito, 250 per rimborsi, 94 sulle strutture convenzionate, 9 sul piano di assistenza, 3 reclami, 2 pareri medici, un estratto conto.

Analizzando questi primi dati non si può che essere soddisfatti, circa l'80% degli addetti del settore (circa 80mila) è stato rapidamente registrato e coperto dal servizio di assistenza e, se consideriamo che oltre alle imprese di proprietà pubblica di grandi e medie dimensioni c'è la presenza di numerose piccole e medie imprese private (alcune con meno di dieci dipendenti), questo non era scontato in soli quattro mesi di attività. A ciò si aggiunga che su oltre 11mila utenti che hanno richiesto servizi ci sono solo tre reclami.

Visto il gradimento e il successo di questo nuovo strumento di welfare contrattuale tra i lavoratori del settore, il 25 febbraio 2015 l'assemblea dei soci del Fasda ha approvato delle importanti modifiche allo statuto: il fondo sarà aperto all'adesione anche di settori diversi da

quello dei servizi ambientali e le prestazioni, tramite il contributo volontario del dipendente, possono essere estese ai familiari. Arrivare a questo risultato in breve tempo non è assolutamente una cosa scontata, infatti altri Fondi, prima di approvare tale decisione, hanno impiegato qualche anno; inoltre è prevista l'adesione anche del personale delle fonti istitutive (associazioni sindacali e datoriali). Questa è un'altra conquista che la Fit-Cisl ha voluto con forza: finalmente anche i lavoratori delle parti istitutive avranno la possibilità di usufruire di queste condizioni assicurative, con importi economici più convenienti rispetto a convenzioni stipulate per poche decine di unità lavorative. Riepilogando, i principali vantaggi di un fondo sanitario per i lavoratori sono i seguenti: un piano sanitario che grazie alla mutualità collettiva è coperto per la quasi

totalità delle prestazioni dal contributo aziendale con costi molto inferiori di quello individuale; coperture e prestazioni più ampie rispetto a un piano sanitario ad adesione individuale; riduzione dei tempi di attesa tra richiesta e prestazione; tutela del proprio patrimonio familiare, limitando eventuali imprevisti economici che potrebbero gravare sulla famiglia in seguito a una malattia o a un infortunio; possibilità di estendere la copertura al nucleo familiare a un prezzo conveniente; opportunità di avvalersi della detrazione d'imposta del 19% limitatamente alla parte di spesa rimasta effettivamente a proprio carico e non rimborsata dall'assistenza sanitaria; vantaggi fiscali ottenibili anche per il contributo corrisposto per i propri familiari.

In allegato tabella dei sinistri liquidati dal 01/10/2015 al 31/01/2015.

Tipo sinistro	Rete		Fuori Rete		S.S.N.		Totale	
	Num Sx	Costo Sx	Num Sx	Costo Sx	Num Sx	Costo Sx	Num Sx	Costo Sx
Visite Specialistiche	1.427	96.277	17	1.975	451	15.208	1.895	113.460
Alta Specializzazione	1.050	184.516	8	1.176	205	11.400	1.263	197.092
Ticket Accertamenti e Pronto Soccorso	-	-	-	-	1.448	64.385	1.448	64.385
Prevenzione Odontoiatrica	1.335	34.709	-	-	-	-	1.335	34.709
Applicazione di 1 Impianto	74	40.675	-	-	-	-	74	40.675
Applicazione di 2 Impianti	46	43.659	-	-	-	-	46	43.659
Applicazione di 3 o più Impianti	76	151.625	-	-	-	-	76	151.625
Avulsione - Massimo 4 Denti	59	10.170	-	-	-	-	59	10.170
Interventi Chir. Odonto, Extraricovero	5	1.526	-	-	2	83	7	1.609
Cure dentarie da infortunio	1	500	-	-	-	-	1	500
Trattamenti Fisioterapici Riabilitativi	414	83.954	5	1.216	40	2.653	459	87.823
Ricovero Grandi Interventi	7	42.255	-	-	-	-	7	42.255
Indennità Sostitutiva	-	-	-	-	11	7.840	11	7.840
Pacchetto Maternità	27	3.695	35	5.604	1	48	63	9.347
Prevenzione Donne	102	13.216	-	-	-	-	102	13.216
Prevenzione Uomini	230	30.088	-	-	-	-	230	30.088
Sindrome Metabolica	9	2.636	-	-	-	-	9	2.636
Totale	4.862	739.501	65	9.971	2.158	101.617	7.085	851.089
Sinistri in fase di assegnazione	-	-	4	6.732	59	12.570	63	19.302

*Mobilità ferroviaria***L'incontro con Elia
e il futuro di Fsi**

Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Fit, illustra l'esito dell'ultimo incontro tra i sindacati e l'Amministratore delegato

Nel corso dell'ultimo incontro tenutosi con il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, l'Amministratore delegato Michele Elia in merito al progetto di privatizzazione ci ha comunicato che una task force è al lavoro presso il Ministero dell'Economia per approfondire le varie ipotesi che sono orientate verso una privatizzazione del 40 % dell'intero gruppo evitando, quindi, soluzioni di cessioni parziali di attività.

Per favorire il processo di privatizzazione c'è un percorso che prevede una prima fase di alleggerimento del gruppo attraverso la cessione di circa novemila km di rete elettrica ad alta tensione a Terna e la "depatrimonializzazione" della proprietà dell'infrastruttura ferroviaria che passerebbe allo Stato.

Su quest'aspetto abbiamo espresso la nostra forte preoccupazione, perché attraverso queste azioni si indebolirebbe pesantemente un'azienda come Fsi, che negli anni è stata risanata grazie soprattutto al contributo dei lavoratori.

In merito all'aggiornamento sul piano d'impresa, l'Ad ha comunicato che il mancato rinnovo del contratto di servizio universale per il trasporto merci dell'importo di 130 milioni di euro all'anno incide in maniera negativa sui conti della Divisione Cargo di Trenitalia. Il nuovo contributo pari a 100 milioni di euro stabilito con la legge

di stabilità viene dato a Rfi a compensazione del costo del pedaggio per le imprese ferroviarie che svolgono i servizi da e per il sud, Lazio compreso. Il problema è rappresentato anche dal fatto che, dalle tracce acquistate fino a ora dalle imprese ferroviarie, verrebbero assegnati solo 40 milioni di euro dei 100 disponibili. I restanti 60 milioni andranno assegnati a compensazione dei servizi da effettuare per l'intera rete, altrimenti c'è il rischio che restino inutilizzati. Anche su questa problematica abbiamo espresso la nostra preoccupazione e abbiamo chiesto chiarezza circa le prospettive del settore.

A questo proposito, l'Ad ci ha comunicato che entro un mese ci presenterà il progetto complessivo di riorganizzazione della Cargo, che prevede l'integrazione delle varie strutture del Gruppo che svolgono trasporto merci in un'unica società facente capo alla holding Fsi. All'interno della stessa società vi saranno diverse aree di business rispondenti ai vari segmenti di domanda, a partire dai collegamenti internazionali, fino al corto raggio all'interno della pianura padana e ai due corridoi sull'adriatico e sulla dorsale.

Sul versante del trasporto regionale, l'Ad ha confermato le linee del piano d'impresa che prevedono una sempre maggiore integrazione ferro-gomma e la volontà di espandersi nel trasporto pub-

blico locale attraverso la controllata Busitalia. Per quanto riguarda i contratti in scadenza con le regioni, Elia ci ha comunicato che Trenitalia sta definendo delle proroghe con "contratti ponte" della durata di 3-4 anni per arrivare alle gare che dovrebbero tenersi entro il 2019.

A seguito di questo incontro con l'Ad, abbiamo organizzato assemblee e riunioni dei direttivi regionali della nostra organizzazione per informare i lavoratori su quanto sta avvenendo e su quali possono essere le conseguenze delle azioni assunte dal Governo e dal Parlamento e i loro effetti negativi su Fsi. Su questi temi si dovrà sviluppare sempre di più l'iniziativa sindacale tra i lavoratori per fare informazione e creare occasione di dibattito in categoria per capire fino in fondo come si affronteranno queste fasi, soprattutto perché il processo di privatizzazione è molto delicato e si accompagna ad altre azioni che ci preoccupano rispetto alla prospettiva futura.

Sono tanti, infatti, i provvedimenti presi nell'ultimo periodo che rischiano di indebolire l'azienda come grande soggetto industriale in nome dell'esigenza di ricavare degli utili da parte dello Stato e ne abbiamo già parlato nello scorso numero di questo giornale.

Si è iniziato con il provvedimento dell'Au-

torità di Regolazione dei Trasporti che ha determinato l'abbattimento del costo delle tracce dell'Alta Velocità con il conseguente risparmio per Trenitalia (60 milioni di euro) e per Ntv (40 milioni di euro), ma il saldo negativo per Rfi per il corrente anno è di cento milioni. Peraltro, a loro volta, queste ultime due imprese ferroviarie hanno visto aggravare i costi di esercizio per un totale complessivamente stimabile in quasi 40 milioni di euro all'anno, di cui poco più di 2/3 per Trenitalia e il resto per Ntv, a seguito dell'aumento della bolletta elettrica decisa in luglio dal Parlamento su proposta del Governo.

Altra novità è stata introdotta con il decreto Milleproroghe che, all'articolo 10 comma 12, ha stabilito che le società controllate da Fsi concorrono agli obiettivi di efficientamento e finanziari con 40 milioni di euro per il 2014 e 60 milioni di euro per il 2015. In pratica la privatizzazione slitta al 2016, ma per quest'anno vi è un prelievo forzoso di 100 milioni di euro da parte dello Stato e, conseguentemente, meno risorse per gli investimenti e la manutenzione.

Ancora: con la legge di Stabilità 2015, al comma 193, si stabilisce che la rete ad alta tensione di proprietà di Fsi viene inserita nella rete di trasmissione nazionale di energia elettrica e ceduta a Terna, con un'operazione forse economicamente vantaggiosa nel breve termine, ma certamente deleteria dal punto di vista strategico.

Sempre con la legge di Stabilità, al comma 294 si stabilisce che il contratto per il servizio universale nel settore del trasporto merci su ferro a partire dal 2015 non viene rinnovato. Il precedente contratto valeva 130 milioni di euro, mentre la quota messa a disposizione per il corrente anno è ridotta a 100 milioni di euro ed è stata assegnata a Rfi. Le imprese ferroviarie che effettueranno servizi di trasporto delle merci su ferrovia aventi come origine o destinazione le regioni del sud avranno da Rfi una quota a compensazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura. Al momento dai

dati di richiesta delle tracce orarie per quest'anno la quota consuntivata è pari a 40 milioni di euro, mentre i rimanenti 60 milioni sono a forte rischio perché il Mef sembra non volerli destinare a compensazione delle tracce richieste per l'intera rete.

La nuova situazione produce un danno ai conti di Trenitalia per circa 90 milioni di euro all'anno e ciò ha immediate conseguenze sulle sorti del piano d'impresa in relazione alla creazione di quel soggetto unico di logistica del gruppo presente già nel piano illustrato l'anno scorso dall'allora Ad Mauro Moretti. Ora la situazione di Trenitalia Cargo diventa molto preoccupante perché il corrispettivo che la struttura riceve è passato da 9 euro a chilometro agli attuali 2. Su questo punto, come detto in precedenza, l'Ad ha ipotizzato un nuovo incontro nell'arco di un mese per fare il punto sulle azioni che il gruppo Fsi sta mettendo a punto per fronteggiare la nuova situazione, anche in vista dell'accorpamento in un unico soggetto societario di tutta l'attività legata al trasporto merci.

Ma, dalla sintesi delle questioni esposte in precedenza, le cose che ancor più ci allarmano sono due: la perdita della proprietà dei binari che Rfi dovrebbe restituire allo Stato, la cosiddetta "depatrimonializzazione", e il decreto "Nencini", ennesima riforma del trasporto pubblico locale.

La prima azione toglie dal patrimonio aziendale circa 35 miliardi di euro per rendere scalabile al capitale privato quel 40% che sarebbe messo a disposizione. In pratica, ci viene detto che per rendere più appetibile l'azienda sul mercato degli azionisti, il valore complessivo della stessa viene abbassato decurtandolo degli asset dei binari in modo da avere una percentuale di redditività più alta. Non siamo degli economisti, ma diciamo che tale scelta ci lascia molto perplessi perché indebolisce il valore complessivo dell'azienda.

Con il decreto "Nencini" si darebbe ai vin-

citori delle gare la piena disponibilità di tutti i beni strumentali dell'azienda che le perde, al prezzo stabilito dall'Ufficio tecnico erariale, con la garanzia al personale del solo contratto collettivo nazionale e non di quello aziendale.

La discussione che abbiamo avuto con il vertice di Fsi, soprattutto sul punto della depatrimonializzazione, è stata molto vivace ed è ovvio che in merito abbiamo idee divergenti. La questione è soprattutto di natura politica, in quanto con la privatizzazione si metterebbero potenzialmente le ferrovie in mano a interessi che non sempre si preoccupano del bene comune: basti vedere quello che è successo con le strade del nostro Paese! E occorre chiedersi se il gioco vale la candela, visto che a valle del processo si recupererebbero quote di capitale molto esigue (4 miliardi di euro?) a fronte dell'ammontare del debito pubblico italiano, che è di più di 2 mila miliardi.

In ogni caso, sul versante del confronto con il gruppo Fsi, siamo certi che la fase che si aprirà a breve, pur con le difficoltà che abbiamo evidenziato, possa portare a interessanti sviluppi futuri sia nel trasporto locale su gomma e su ferro (vista anche la recente sottoscrizione del contratto aziendale in Busitalia) sia in quello della logistica del gruppo, intesa non solo come servizio ferroviario.

Queste riflessioni sulle azioni che stanno interessando le ferrovie, unitamente a quelle relative alla prospettiva nel medio termine, riteniamo che debbano essere ben chiare ai lavoratori e per questo motivo stiamo svolgendo in tutta Italia una fase di informazione e di dibattito straordinario con le nostre strutture territoriali e con i nostri iscritti.

Mobilità ferroviaria

Ntv: comincia l'era Cattaneo

Il Coordinatore nazionale Fit Salvatore Pellecchia spiega le prospettive dell'azienda dopo il cambio al vertice

Le difficoltà di Nuovo Trasporto Viaggiatori sono divenute pubbliche a fine settembre del 2013 con la decisione di Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato sin dai tempi della nascita del concorrente del gruppo Fsi nel settore dell'Alta Velocità, di abbandonare l'incarico a seguito dell'esigenza «espressa dallo stesso ingegnere, di una necessaria discontinuità anche nella gestione dell'azienda», come si leggeva nella nota resa pubblica a suo tempo dalla società.

Gli accorgimenti e le azioni messe in campo fino a oggi non hanno prodotto i risultati attesi e, per il terzo anno consecutivo, il bilancio si è chiuso con il segno negativo (semberebbe pari a -55 milioni di euro).

Le cause della crisi sono state attribuite dai rappresentanti della società a fattori esterni e le azioni sul contenimento dei costi, compreso l'accordo del 4 marzo 2014 sul ricorso ai contratti di solidarietà per i circa mille dipendenti, non sono stati sufficienti a risolvere il problema.

Dal punto di vista sindacale la politica esasperata di riduzione dei prezzi praticata da Ntv per essere più competitivo di Trenitalia ha giocato un ruolo decisivo in quanto, fermo restando lo sconto sul pedaggio arrivato in settembre 2013, il riconoscimento dei "certificati bianchi" e l'ulteriore sconto sul pedaggio a seguito delle decisioni rispettivamente del Ministero dello Sviluppo economico e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il valore della produzione non è stato in grado di remunerare il complesso dei fattori produttivi.

Anche il personale ha cominciato a manifestare segnali di crisi e la partecipazione straordinaria delle lavoratrici e dei lavoratori alle assemblee sindacali e i contenuti dei loro interventi hanno confermato il permanere di uno stato di disagio e di forte preoccupazione. Il clima organizzativo è notevolmente peggiorato anche a seguito di una serie di azioni, che si sono verificate nei primi mesi dell'anno, le quali confermano uno stile gestionale discutibile che in più circostanze la Fit-Cisl, sia a livello nazionale che regionale, ha stigmatizzato.

Domande di trasformazione del rapporto di lavoro da full time a



part time respinte nel periodo in cui si sono attivati i contratti di solidarietà per gestire 80 esuberanti, risoluzioni consensuali prima incentivate e poi bloccate, invio di lavoratrici e lavoratori a corsi di formazione per la crescita professionale in assenza di criteri concordati (come previsto dal contratto di lavoro), riduzione non concordata del numero dei componenti degli equipaggi, nuove assunzioni di professionalità reperibili anche nell'ambito dell'azienda, sono solo alcuni degli elementi che hanno prodotto, e continuano a produrre, disorientamento e confusione.

A questi aspetti si sommano i problemi – mai risolti – relativi alla gestione dei macchinisti e del personale di scorta e delle stazioni: turni di lavoro non coerenti con le previsioni contrattuali vigenti, incrementi dei viaggi di "personale fuori servizio", uso non corretto della "riserva", riposi settimanali "ballerini", assegnazione di turni di lavoro in periodi di ferie programmate. Problemi che hanno prodotto un malcontento che si potrà recuperare solo in presenza di forti segnali di discontinuità rispetto alla gestione in corso.

Il nuovo piano di impresa

Dal 26 febbraio 2015 Ntv ha un nuovo amministratore delegato. La nomina di Flavio Cattaneo, secondo quanto si è appreso da una nota dell'azienda, è avvenuta in concomitanza con l'approvazione del nuovo piano strategico e del nuovo piano di impresa.

Il 3 marzo scorso Cattaneo ha incontrato i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per anticipare le linee essenziali del piano di impresa che, rispetto al precedente, prevede ulteriori investimenti per un ammontare di 150 milioni di euro destinati al potenziamento della flotta attraverso l'acquisto di nuovi treni (da sei a dieci), la presenza di italo su nuove tratte (Roma-Verona, Milano-Venezia e Bologna-Rimini), l'integrazione treno-bus per garantire collegamenti anche con località non servite da linee ferroviarie ad alta velocità.



Secondo le anticipazioni fornite, i soci di Ntv sarebbero pronti a ricapitalizzare la società con circa 100 milioni di euro e, entro fine marzo (data in cui scadrebbe lo standstill e cioè l'accordo di sospensione che evita di compromettere il recupero del prestito concesso a suo tempo), da quanto si apprende dalla stampa, l'azienda dovrebbe anche chiudere la partita con le banche sulla ristrutturazione del debito (675 milioni).

Attuando la nuova strategia aziendale si dovrebbe passare dai 270 milioni di euro di ricavi del 2015 a 400 milioni nel 2020. Nello stesso periodo di riferimento l'Ebitda (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, equivalente dell'italiano Mol, Margine operativo lordo, è un indicatore di redditività che considera i ricavi meno i costi escludendo da questi interessi passivi, imposte, ammortamenti e svalutazioni) dovrebbe passare dai 15 milioni del 2015 ai 67 milioni del 2020, anno in cui è previsto il pareggio del bilancio.

Sugli aspetti che riguardano il lavoro il nuovo Ad - che nei giorni precedenti all'incontro sindacale ai cronisti che gli chiedevano

notizie sui 248 licenziamenti ipotizzati dal precedente piano d'impresa aveva dichiarato «Non ho mai mandato a casa un lavoratore nella mia carriera, non vorrei iniziare proprio ora», affermando che «il capitale umano è patrimonio dell'azienda» - ha comunicato che, muovendo dall'esigenza di cambiare il modello di servizio attraverso un percorso di riconversione professionale, proporrà il rinnovo dell'accordo sui contratti di solidarietà magari con percentuali diverse rispetto a quelle in atto.

I prossimi appuntamenti

Nel corso del mese di marzo 2015 si avvierà il percorso relazionale che, partendo dalla ricerca delle soluzioni alle problematiche di carattere gestionale che sono rimaste inevase, proseguirà con i necessari approfondimenti sul nuovo piano d'impresa per poi arrivare alla definizione di un accordo complessivo su riorganizzazione, sviluppo, mantenimento dei livelli occupazionali e salvaguardia del reddito dei lavoratori.

Il piano di ristrutturazione e rilancio dovrà tendere, evidentemente, a ripristinare quelle condizioni di equilibrio economico-patrimoniale-finanziario che sono alla base della permanenza dell'azienda sul mercato.

Durante il confronto sindacale si capirà come, secondo

gli azionisti, dovrebbe cambiare il modello di servizio e quali saranno le effettive ricadute sui lavoratori. A legislazione costante, il ricorso alla "solidarietà" per Ntv è possibile ancora per un massimo di tre anni e, tenuto conto che il pareggio del bilancio è fissato al 2020, si verificherà se ai lavoratori saranno (o potranno essere) richiesti, in aggiunta alla solidarietà, ulteriori sacrifici. In tal senso, va tenuto presente che i trattamenti normativi e retributivi previsti dal contratto aziendale del 25 luglio 2011 sono stati concepiti con le flessibilità necessarie per accompagnare l'azienda nella fase di start-up e che gli equipaggi dovranno essere concepiti nel rispetto delle norme vigenti in materia di salute e sicurezza e in coerenza con le esigenze commerciali, per garantire standard qualitativi adeguati.

Il nuovo ad non si dovrà occupare solo del rilancio dell'azienda e del conseguente recupero dei margini ma anche del recupero del clima aziendale necessario a far approdare l'azienda in acque sicure e al ripristino di corrette relazioni sindacali che, a seguito delle forzature gestionali degli ultimi mesi, si sono fortemente deteriorate.

Auguri Renato, fondatore della Cisl e del Saufi

Il 5 marzo scorso ha compiuto cento anni Renato Boggero, sindacalista tra i fondatori della Cisl e del Saufi, lo storico sindacato dei ferrovieri.

Boggero è nato a Genova, dove tuttora vive con la moglie Maria, ha tre figli e quattro nipoti.

Prima della Seconda Guerra mondiale ha alternato periodi di lavoro come operaio tornitore in vari stabilimenti siderurgici a richiami al servizio militare nel corpo del Genio come marconista.

Durante il conflitto del '39-'45 ha combattuto dapprima sul fronte alpino occidentale, poi su quello jugoslavo/albanese e infine sul fronte russo. Scampato alla tragica ritirata, dopo l'armistizio dell'8 settembre si è unito ai partigiani del Comitato di Liberazione nazionale, diventando vice-comandante della brigata Cozzo insieme a Bernardino Gallo. Ha contribuito in tutti i modi alla liberazione, sempre animato dai valori dell'Azione cattolica, da cui proveniva, e dagli ideali di libertà, solidarietà e rispetto per la vita umana, anche in quei momenti così difficili per la storia italiana.

Entrato in ferrovia nel 1944 come operaio (lavorava nelle officine di Genova-Rivarola), è arrivato all'incarico di Segretario Superiore; già dai primissimi tempi è stato membro delle commissioni interne delle officine, aiutando gli operai ad aggregarsi e organizzare la resistenza, anche per difendere le infrastrutture ferroviarie minacciate dall'occupazione tedesca.

Alla fine della guerra ha partecipato attivamente alla ricostruzione del tessuto sociale e politico regionale, contribuendo alla nascita del sindacato unitario, delle prime cooperative e alla ricostruzione della Democrazia cristiana.

Dopo la scissione e la nascita della triplice,

ha partecipato alla fondazione della Cisl genovese e del Saufi-Cisl nazionale (Sindacato autonomo unificato ferrovieri italiani), diventandone Segretario Compartimentale per oltre vent'anni e ricoprendo incarichi importanti. Infatti nel 1955, a nome del Saufi e a livello nazionale, è stato delegato, insieme ad altri un-

nel 1960 dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica.

Boggero è stato festeggiato con una messa celebrata in casa sua, a cui hanno preso parte parenti, amici, vicini di casa e tanti cislini di tutte le età, molti dei quali suoi compagni del Saufi. Ha anche ricevuto una lettera di auguri di Papa Francesco e una del Cardinale Arcivescovo di Genova Angelo Bagnasco, un telegramma del Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano e uno di Annamaria Furlan, Segretario generale della Cisl.

Raggiunto al telefono, Boggero si è detto felice e commosso per gli auguri della Federazione dei Trasporti cislina.



dici sindacalisti rappresentanti tutta Italia, a recarsi negli Stati Uniti per confrontarsi con le organizzazioni sindacali americane, visitando le sedi delle diverse categorie. Anche da pensionato ha continuato questa attività come Consigliere Generale del Saufi e proboviro per cinque anni. È tuttora iscritto alla Cisl Pensionati.

Tra le varie onorificenze, è stato insignito della Croce al merito di guerra e



Mobilità ferroviaria

Rfi: una riorganizzazione infinita tra luci e ombre

Com'è noto, il corposo progetto di riorganizzazione della Direzione Produzione di Rete ferroviaria italiana, che riguarda il settore Circolazione e la Manutenzione Infrastrutture, vive di alterne fasi.

Negli ultimi tempi gli interventi esterni hanno modificato profondamente lo scenario e altri elementi di forte preoccupazione - riconducibili al tema della privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato italiane - possono incidere negativamente. A titolo di cronaca ricordiamo l'intervento legislativo sulla corrente di trazione, quelli sul costo delle tracce Av/Ac, la stipula del contratto di programma e in ultimo la paventata possibilità di scorporare la rete ferroviaria, a esclusione di quella Av/Ac, lasciando a Rfi il solo ruolo di concessionario. Credo non sfugga a nessuno le pesanti e negative conseguenze di questa operazione e ciò non riguarda esclusivamente i ferrovieri ma il Paese nel suo complesso.

Sul fronte della vendita delle linee ad alta tensione a Terna, una parziale mitigazione viene dalla richiesta da parte di Terna a Rfi di contrattualizzare l'attività manutentiva di tali linee.

In attesa di sviluppi, è evidente che Rfi ha subito una contrazione di risorse economiche e quindi serve un confronto con lo stesso Amministratore delegato per una verifica dei contenuti del piano industriale. Il progetto di riorganizzazione del settore Circolazione è in una fase di stand by, in modo che siano avviate ulteriori riflessioni sui contenuti - che per quanto ci riguarda come Fit-Cisl sono da cambiare profondamente. Invece l'ipotesi di riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture vive anche di un corposo piano di investimenti ma, se le cifre necessarie vengono decurtate, viene meno un principio cardine, che è quello di procedere nella direzione di una internalizzazione di attività manutentive pregiate.

Fin dall'inizio abbiamo detto esplicitamente che una eventuale riorganizzazione non poteva tradursi in un mero recupero di posizioni di figure professionali. Pertanto è opportuno ricordare alcuni principi, che sono fondamentali per la Fit. Il progetto riorganizzativo non può contenere modifiche contrattuali, ciò perché è partito il confronto sul rinnovo contrattuale. Devono concretizzarsi un cospicuo numero di assunzioni, la cui mancanza minerebbe insanabilmente l'architrave su cui poggia il progetto riorganizzativo. Le assunzioni sono vitali per garantire le attività

manutentive necessarie sulle rete ferroviaria e per poter internalizzare attività pregiate. In sostanza si tratterebbe di un ulteriore arricchimento della già elevata professionalità dei ferrovieri.

Ma ciò per tradursi in pratica ha bisogno anche di un robusto sostegno formativo. A tal proposito da tempo chiediamo a Rfi di strutturare il sistema della scuola professionale con sedi specializzate di livello nazionale e sedi di livello territoriale. In ragione di ciò sottolineiamo l'esigenza di fare un ulteriore sforzo affinché i settori che a oggi sono esclusi da qualunque programma formativo, come i Cei/Ci, siano coinvolti.

Oltre a ciò, vogliamo portare avanti una operazione di chiarezza, per quanto riguarda tutte le strutture esistenti nelle Dtp, con la consapevolezza che nella chiarezza tutti abbiano da guadagnarci. Inoltre sta assumendo contorni bizzarri la vicenda legata alla riscrittura della CO 190, nella consapevolezza che sia fondamentale conoscere compiti e responsabilità delle previste figure coinvolte dal progetto di riorganizzazione. Da tempo attendiamo una nuova versione, che riesca a declinare gli attuali compiti e responsabilità nel nuovo impianto organizzativo.

Vogliamo dare dignità a settori quali quello informatico; va definita in maniera dettagliata la questione che riguarda i compiti e controlli, prima di esclusiva competenza di Cesifer, a valle della piena operatività dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza nelle Ferrovie. Inoltre quanto dovremo trascinarci ancora la vicenda dell'indennità per Dl e Cel? Dato che la maggiore riottosità è da parte di Rfi, il confronto sul progetto di riorganizzazione è un'occasione per chiudere questa problematica che da molto tempo si trascina.

Sulla questione delle internalizzazioni è d'obbligo fare anche un'ulteriore specificazione, nel senso che in Rfi lavorano laureati che potrebbero benissimo fare un'attività di certificazione, generando anche un risparmio economico per l'azienda stessa: li vogliamo mettere nelle condizioni di poterlo fare?

Come Fit-Cisl, partendo da questi elementi, siamo disponibili a un confronto vero, non vorremmo che qualcuno però abbia già venduto la pelle dell'orso prima di averlo preso: potrebbe rimanere molto deluso.

Mobilità ferroviaria

Basta indugi su Trenitalia Cargo

Nei primi giorni di marzo di un anno fa, l'allora Amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Mauro Moretti presentava alle organizzazioni sindacali il piano industriale per il quadriennio 2014-17 in cui uno degli aspetti di maggior rilievo riguardava il progetto di riorganizzazione che avrebbe interessato il settore del trasporto merci, progetto volto a sistemare il profondo rosso del conto economico della divisione Cargo, soprattutto per affrontare nelle migliori condizioni la competizione in un sistema liberalizzato e in un contesto nazionale poco favorevole alla modalità ferroviaria.

Ci veniva illustrato il piano contenente la previsione della confluenza in un'unica società di tutte le attuali aziende appartenenti al gruppo Fsi che svolgono attività di trasporto merci e logistica, quali Fs Logistica, Cemat, Serfer, Tx Logistic, Netinera, oltre alla divisione Cargo di Trenitalia. L'organizzazione di questa nuova società, come risultante anche dalla documentazione consegnataci, è articolata per Business Unit corrispondenti ai corridoi europei che attraversano perpendicolarmente e trasversalmente l'Italia e una (short haul) dedicata al "corto raggio" operante solo nella zona settentrionale del Paese.

Sostanzialmente il modello di business disegnato punta a un forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto con la sola parte di livello nazionale che, oltre a collegare i porti e i centri intermodali, farà anche da collettore per alimentare il traffico dei corridoi. Tale impostazione tiene conto anche delle nuove opportunità di cui il trasporto merci nel suo complesso potrà beneficiare, derivanti dagli investimenti previsti per il miglioramento della rete in termini di carico, di limite di sagoma e di lunghezza massima dei treni. A differenza di quanto accade oggi, nel periodo di valenza del piano industriale sarà possibile far circolare senza interruzioni treni lunghi fino a 750 m e dell'ingombro P/C 80.

La presentazione di una proposta, in quel momento in fase di elaborazione, con il programma di realizzazione della nuova società era rinviata ad un successivo incontro da tenersi non prima di due mesi.

A distanza di un anno il nuovo Ad Michele Elia, in una recente riunione convocata sui temi della Privatizzazione e del piano d'impresa del Gruppo, interrogato sullo stato della pratica rela-

tiva alla nuova società, pur confermando l'impostazione prevista dal piano e la concretizzazione dell'operazione in un periodo medio-lungo, si è riservato di presentare in tempi relativamente brevi un progetto di attuazione. L'unica novità emersa è stata l'anticipazione che sarà Fs Logistica la società in cui confluiranno le altre aziende.

Rimaniamo disorientati e preoccupati per questo ulteriore rimando per l'attuazione di un'iniziativa che fin dall'inizio abbiamo valutato essere un'importante opportunità di rilancio e sviluppo dell'attività, avendo la sensazione che, nonostante il tempo trascorso dal primo annuncio, sia ancora poco chiaro il percorso da intraprendere, mentre la situazione di contesto e quella del conto economico della Divisione Cargo peggiorano.

C'è da tener presente che, con la legge di Stabilità 2015, il contratto per il servizio universale del trasporto merci scaduto al 31 dicembre 2014 non è stato rinnovato, determinando minori introiti per Trenitalia pari a 130 milioni di euro. Tale decisione è scaturita dalla necessità di ovviare alla procedura d'infrazione nei confronti dello Stato italiano aperta dalla Commissione europea, ritenendo anche il contratto di servizio merci quale aiuto di stato a Trenitalia. In alternativa sono stati consegnati 100 mln di euro a Rfi che provvederà ad assegnarli alle imprese ferroviarie che effettueranno trasporto merci da e per l'Italia meridionale a compensazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura. Di tale somma al momento però sono disponibili solo 40 mln, corrispondenti alle tracce consuntivate negli scorsi anni, mentre non risulta ancora definita la destinazione dei rimanenti 60 mln.

Le difficoltà di dover operare in un settore totalmente liberalizzato, senza una politica nazionale finalizzata ad incentivare il trasporto merci su rotaia nel mezzo di una prolungata e rilevante crisi produttiva, la perdita di 90 mln stimata per il venir meno del contratto di servizio, che vanno ad accrescere un bilancio già negativo, sono condizioni che richiedono la rapida soluzione di una situazione dai preoccupanti risvolti per gli oltre quattromila lavoratori della Cargo coinvolti.

Ntv: tra carenze gestionali il lavoro continua

Salutate con plauso le dichiarazioni del nuovo Amministratore delegato, Flavio Cattaneo, che poco prima della nomina si era detto disposto a ricoprire la carica a condizione che non si tagliassero i posti di lavoro e pronto ad adottare il modello intermodale con l'introduzione del trasporto urbano su gomma, le lavoratrici e i lavoratori di Nuovo Trasporto Viaggiatori sono tornati a scontrarsi con la quotidiana inconcludente politica gestionale dell'azienda.

Tale politica – nonostante alcune aperture – sembra percorrere sempre le stesse strade cieche, anche quando il numero dei viaggiatori trasportati premia. Chiedersi il perché, a questo punto, significa pensare alla tutela dei posti di lavoro, significa essere sindacato.

Gli errori di Ntv sono molteplici. La programmazione degli allacci a ogni cambio orario ne ripropone alcuni disastrosi spostandoli semplicemente di fascia (il riferimento è ai Salerno-Torino); le iniziative del marketing – oggi forse più attente – hanno investito per mesi giornate piene per loro stessa natura; la gestione della manutenzione della flotta deve essere necessariamente ottimizzata. Notando come le politiche iniziali fossero basate su una scarsa conoscenza dell'utente del treno e, più in generale, del funzionamento del trasporto ferroviario, le ammissioni di colpa sono risonate più volte nelle aule di formazione.

I dati continuano a premiare le risorse, il vero fattore che fa la differenza su altri vettori e altre imprese. Ma anche in questo ambito la politica gestionale risulta miope: lo dimostrano le note e i verbali di incontro che le Rsa emettono quasi quotidianamente. Nel settore operativo le tematiche sono le stesse: turni, ferie, applicazione di regimi quali part-time e aspettativa, ambienti di lavoro.

Per le Case Italo, i modelli testati e funzionanti proposti dalle Rsa sono stati ripetutamente bocciati a causa della loro presunta rigidità: peccato che si stia parlando del modello 4+2, 4+2, 4+2, 5+1 che, per chi lavora su turni, costituisce da sempre il perno su cui è possibile impostare una vita (quasi) regolare.

Sempre il personale operativo ha passato parte dell'inverno all'addiaccio. Molti sono i solleciti inviati dalle Rsa Cisl caduti nel vuoto e finalmente, dopo l'ultimo inviato il 2 gennaio, qualcosa si è mosso: forse dal prossimo anno i termoconvettori, comune-

mente chiamati "funghi", riscalderanno i colleghi dall'inizio dell'inverno.

Nel contesto della richiesta dei cambi turno, spesso preventivamente in accordo tra le stesse risolte coinvolte, la posizione aziendale di reiterato diniego resta inspiegabile. Sono pochi i vantaggi del lavoratore che opera su turni: uno di questi, da sempre, è quello di poter chiedere un cambio per organizzare la propria vita privata senza necessariamente ricorrere alle ferie. L'accordo tra due risorse, poi, evita al gestore perdite di tempo, telefonate, rincorse per coprire le fasce orarie. Anche questo punto, evidenziato per l'ennesima volta della Rsa-Cisl nell'incontro del 3 febbraio, dovrebbe essere stato smarcato e l'auspicio è che tale apertura si estenda alla gestione delle ferie – è impossibile applicare lo stesso modello di gestione per il Personale di Bordo e di Stazione.

Sul bordo il campo tematico è lo stesso: la turnazione. La richiesta è l'equiparazione dei carichi di lavoro per le tre basi (Milano-Roma-Salerno); la risposta dovrebbe venir fuori nei prossimi mesi.

L'applicazione degli strumenti di flessibilità richiesti da Ntv, invece, dovrà necessariamente seguire un percorso diverso e potrà essere discussa a livello di Rsa solo dopo la contrattazione nazionale.

Un ultimo aspetto riguarda l'applicazione del regime di solidarietà: le buste paga contengono spesso errori. La dirigenza nell'incontro del 3 febbraio si è impegnata a correggere quelli che verranno segnalati ma i tempi biblici che caratterizzano la gestione dell'amministrazione del personale lasciano qualche dubbio in proposito.

Analizzando queste modalità gestionali si ha la percezione che manchino delle linee guida forti, dei cardini e dei principi sui quali impostare le attività di back-office e i progetti a lunga scadenza. Il lavoro della Cisl, in questa fase e attraverso le proprie Rsa, è proprio quello di evidenziare le carenze e proporre delle soluzioni. Questo modus operandi è fondato sull'ascolto reale delle lavoratrici e dei lavoratori, che sono spesso i primi ad avere soluzioni ai problemi quotidiani.

Fit-Cisl Lazio

Donne Non solo 8 marzo

La Coordinatrice nazionale Fit Francesca Di Felice illustra le iniziative organizzate dalla Federazione in tutta Italia per riflettere e celebrare la ricorrenza

In occasione della Giornata Internazionale delle Donne, il Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl ha curato una campagna su twitter incentrata sull'hashtag #nonsolo8marzoDonneFitCisl, che si è rivelata un successo. Tantissime donne e uomini della Federazione, e non solo, hanno twittato dimostrando di essere ancora una volta vicini alle lavoratrici dei trasporti. La campagna ha ribadito che le sindacaliste della Fit, in ogni regione, città e luogo di lavoro non solo in questo giorno, ma in ogni giorno dell'anno si impegnano a tutelare il lavoro e a migliorare la qualità della vita delle lavoratrici dei trasporti.

Inoltre, la Fit nazionale ha contribuito al nuovo progetto di cooperazione allo sviluppo dell'Iscos, promosso dal Coordinamento donne Cisl per l'8 marzo, che ha come obiettivi quello di aiutare cento donne pakistane a uscire dalla rete del lavoro forzato per intraprendere, attraverso la formazione, percorsi legali e tutelati di lavoro e di liberare anche i bambini dalla schiavitù del lavoro minorile.

Il Coordinamento donne Fit sta poi lavorando alla realizzazione di un incontro seminariale, indirizzato alle componenti dello stesso e alla dirigenza della Federazione, sui temi del welfare contrattuale nei trasporti, che si svolgerà nel mese di marzo in data da definire.

E c'è dell'altro: in ogni regione le donne della Fit hanno fatto sentire la loro voce con variegate iniziative locali.

Abruzzo

Le amiche della Fit Abruzzo hanno dedicato la ricorrenza dell'8 marzo a un incontro di riflessione e confronto sul tema

della violenza di genere. All'iniziativa, che si svolgerà il 14 aprile, prenderanno parte la scrittrice Tea Ranno, le componenti dell'associazione antiviolenza "Ananke" e Francesca Di Felice, Responsabile del Coordinamento nazionale donne Fit. Un incontro tra mondo della cultura, dell'associazionismo e del sindacato che si svilupperà con riflessioni provenienti da

approcci diversi tra di loro, ma che parlano la stessa lingua.

Alto Adige

Le amiche dell'Alto Adige hanno diffuso nei posti di lavoro un volantino sull'esposizione fotografica nel foyer del comune di Bolzano intitolata "Donne e Lavoro": una panoramica storica sull'evoluzione del la-

FIT Cisl Reti
Comunicazioni-Energia-Trasporti

**NON SOLO L'8 MARZO
DONNE FIT CISL**

Il Coordinamento Nazionale Donne Fit Cisl
in occasione della *Giornata Internazionale delle Donne* lancia
l'hashtag **#nonsolo8marzoDonneFitCisl**
perché non solo in questo giorno, ma in ogni giorno dell'anno
è impegnato a tutelare il lavoro e a migliorare la qualità della vita
delle lavoratrici dei trasporti

LAVORO DIRITTI TUTELE

Noi ci siamo contattaci

@DonneFit
 Donne Fit Cisl Nazionale Fit Cisl
federazione_fit@cisl.it

voro femminile in Alto Adige nel corso del Novecento. Inoltre il 17 aprile si terrà un evento che avrà come oggetto il tema dell'uguaglianza salariale. Nella giornata dedicata all'Equal pay day, le donne della Fit Sgb Cisl saranno presenti nell'atrio della stazione ferroviaria di Bolzano con uno stand informativo e saranno distribuite le borse rosse dell'Equal pay day con dentro tanto materiale informativo sulla nostra rivendicazione per chiudere la forbice della parità salariale tra donna e uomo. Come ogni anno l'iniziativa verrà patrocinata dal Ufficio Donna e dalla Commissione provinciale per le Pari Opportunità di Bolzano. Il tema di quest'anno è il "Lavoro non retribuito all'interno della famiglia", che viene prestato soprattutto dalle donne.

Calabria

Il Coordinamento donne Fit Calabria ha realizzato, in collaborazione con il Coordinamento donne Ust Cisl di Catanzaro-Vibo Valentia-Crotone, un incontro con le famiglie presso l'agriturismo "Convivio di Hera" a Crotone, dove si svolgerà uno spettacolo di cabaret sul tema del complicato universo femminile dal titolo "Lei contro Lei".

Lazio

Il 25 Marzo a Roma, presso il centro studi nazionale Fit, i Coordinamenti regionali donne di Fit, Fistel, Flaei, hanno organizzato un incontro seminariale dal titolo "Risvegliare le coscienze. Disagio lavorativo". L'obiettivo è di concentrare l'attenzione sul tema dello stress da lavoro correlato negli ambiti lavorativi che coinvolgono le tre Federazioni, ricercando soluzioni per superare le criticità e gli effetti che si producono sulla salute dei lavoratori e delle lavoratrici. L'iniziativa è realizzata per la ricorrenza dell'8 Marzo e dedicata alla cara amica Roberta Cenciotti, Responsabile del Coordinamento Donne Ust Lazio, che prematuramente e tragicamente ci ha lasciati/e.

Liguria

Il Coordinamento donne Fit Liguria ha partecipato al convegno confederale e unita-

rio sul tema "Migranti e integrazione: il ruolo delle donne". L'iniziativa si è svolta l'11 marzo a Genova presso il Circolo dell'autorità portuale.

Piemonte

In Piemonte le colleghe hanno programmato, con la Filt-Cgil, la UilTrasporti e l'Ugl, un'iniziativa unitaria che è svolta il 9 marzo presso la sede del Dopolavoro ferroviario di Torino, sul tema "Le donne dalla Resistenza alla Resilienza". Hanno preso parte all'iniziativa la sociologa Donatella Sasso e la docente universitaria Sonia Bertolini.

Dopo gli interventi delle esperte è stata proposta la visione del film di Nadine Labaki "E ora dove andiamo ?" che narra proprio del comportamento resiliente di una comunità di donne e di cosa si sono inventate per salvare la situazione dalle terribili conseguenze di una guerra fra religioni.

Puglia

Per l'8 marzo le donne della Fit Puglia-Basilicata hanno realizzato un volantino con le amiche di Fistel e Flaei. Nello stesso mese di marzo dedicheranno una mattinata al tema dello stalking. Parteciperà all'iniziativa un maestro di arti marziali che collabora, come volontario, con associazioni e consultori nel territorio di Foggia e che mostrerà le tecniche di difesa personale e di come cautelarsi da persone moleste. L'iniziativa sarà dedicata a Santa Scorese, una ragazza di Bari impegnata nel volontariato e nell'impegno civile, che ha perso la vita appena ventenne, accoltellata sotto casa per mano di un "uomo" che la molestava da anni. Tale crimine commosse tutta la città di Bari e nel 1999 fu avviata la sua causa di beatificazione.

Sardegna

Le amiche della Sardegna hanno partecipato all'iniziativa SoloWomenRun, corsa in rosa tutta al femminile, che si è svolta per la prima volta a Cagliari domenica 8 marzo per promuovere la salute della donna e combattere la violenza di genere. L'evento è stato organizzato dall'associazione 42K.

Lo sport sostiene il sociale: il 50% del ricavato dalle iscrizioni sarà devoluto all'Associazione Donne al Traguardo onlus.

Sicilia

Il Coordinamento donne Fit Sicilia ha organizzato una raccolta fondi mediante la vendita di biglietti per uno spettacolo teatrale, da devolvere a una Onlus di Palermo "Vivi sano" che si occupa di integrare, attraverso attività teatrali e sportive, i bambini con problemi di autismo. Gli attori di questa rappresentazione teatrale, che si svolgerà il 10 maggio in occasione della festa della mamma, saranno gli stessi bambini autistici.

Toscana

L'attività di un/una sindacalista è fondamentalmente rivolta al territorio in cui una determinata attività si svolge, perché solo così si possono cogliere le sinergie atte a sostenere sia il lavoro sia i lavoratori/le lavoratrici, che di quella determinata azienda sono il capitale umano.

Sono queste le riflessioni di base che quest'anno hanno motivato la scelta delle amiche della Toscana nel volgere lo sguardo alla città in cui ha sede la maggioranza delle aziende di trasporto più grandi in Toscana: Firenze.

La felice coincidenza che inoltre questa splendida città d'arte festeggia i 150 anni di "Firenze Capitale d'Italia", ha sgomberato ogni dubbio. Pertanto le Donne della Fit Cisl Toscana, insieme alla Segreteria Regionale e ai dirigenti del Coordinamento regionale, celebrerà la Giornata Internazionale della Donna ha festeggiato la cattedanza delle sindacaliste e dei sindacalisti, sabato 6 marzo con una visita guidata agli Archivi di Stato di Firenze: le mura di un tempo abbattute per costruire circonvallazioni moderne.

Il passato saprà ancora una volta suggerire i passi del prossimo futuro.

Appalti: è ora di cambiare, anche nei trasporti

Cisl, Cgil e Uil hanno presentato un emendamento al disegno di legge del Governo che mira a regolamentare il settore

È possibile mettere ordine adesso nella giungla degli appalti, una giungla in cui troppo spesso dominano i grossi e i furbi a danno dei piccoli e degli onesti. L'occasione è data da un disegno di legge presentato dal Governo, che accoglie alcune direttive europee in materia. Cisl, Cgil e Uil non sono rimaste alla finestra ma, unite, hanno deciso di intervenire e hanno redatto un emendamento al disegno di legge, concepito per eliminare una volta per tutte le tante storture del settore.

L'emendamento di Cisl, Cgil e Uil è stato presentato pubblicamente all'interno di un seminario intitolato "Appalti e Concessioni: lavoro, legalità e trasparenza. Direttive europee e Disegno di legge delega di recepimento", che si è svolto il 10 febbraio all'Auditorium di via Rieti. Sul palco erano presenti rappresentanti delle tre sigle sindacali confederali - per la Cisl c'era il Segretario confederale Luigi Sbarra - ed esponenti della politica. In platea c'era anche una nutrita rappresentanza della Fit-Cisl.

Il problema della cattiva gestione degli appalti, infatti, è trasversale e colpisce molte categorie di lavoratori. Il Segretario confederale Sbarra ha spiegato nella sua relazione introduttiva, scritta con Cgil e Uil, che troppo spesso gli appalti finiscono al centro di inchieste giudiziarie pesanti (Mose, Expo, Roma Capitale e così via) perché non sono ancora adeguati agli standard qualitativi europei. Parliamo di un ambito che vale il 15% del Pil nazionale, secondo dati dell'Unione europea, contro una media Ue del 17%, mentre la variazione dei costi in corso d'opera per gli appalti relativi a beni e servizi è pari a ben il 2% del Pil italiano.

Andando nel dettaglio oltre i numeri complessivi, si constata che le storture sono molte: la concorrenza leale è impedita dai cartelli; le gare al massimo ribasso sono vinte tagliando il costo del lavoro, ma poi la corruzione al contrario fa lievitare la spesa pubblica; le stazioni appaltanti (cioè i soggetti giuridici che possono affidare appalti pubblici) in Italia sono più di 30mila; i dipendenti delle imprese appaltanti restano senza carriere contributive dignitose, con basse retribuzioni e senza valorizzazione professionale. E l'elenco potrebbe continuare per pagine e pagine, parlando di problemi che tanti lavoratori, anche dei trasporti, conoscono fin troppo bene.

Di seguito ripercorriamo la questione degli appalti nei trasporti,

settore per settore, ciascuno secondo le sue specificità, e come la Fit-Cisl la sta affrontando.

L'ambiente

Il settore dei servizi di gestione dei rifiuti, negli ultimi anni, è stato ripetutamente oggetto di interventi ad opera del legislatore, che hanno inciso in modo significativo sul tema delle procedure di affidamento del servizio, generando una complessiva condizione di "incertezza" normativa nell'intero comparto, testimoniata anche dai difformi comportamenti assunti dagli enti locali in diverse aree territoriali.

La Fit-Cisl chiede che siano regolamentate "liberalizzazione" e "concorrenzialità" nel mercato della gestione dei rifiuti con soluzioni atte a determinare condizioni di pari opportunità e regolarità competitiva fra tutti gli operatori del settore, indipendentemente dalla loro forma societaria o natura giuridica, al fine di contrastare i comportamenti di concorrenza sleale, dumping contrattuale e - come segnalato dalle competenti Commissioni parlamentari e dalla cronaca giudiziaria - dall'infiltrazione sempre più frequente della criminalità organizzata.

Infine la Fit sta sollecitando l'Associazione nazionale dei Comuni italiani, (Anci) per riaprire il tavolo di confronto sulle criticità degli appalti del settore e sottoscrivere entro breve tempo il testo definitivo delle "Linee guida generali per la predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti".

L'autotrasporto merci e la logistica

Nella logistica l'illegalità e le conseguenti tensioni sociali sono tali che è dovuto intervenire il Ministero dell'Interno. Il settore è caratterizzato da una lunga catena di subappalti e soprattutto dalla presenza di cooperative "spurie", che hanno deregolamentato il mercato con appalti al massimo ribasso che erodono salari e diritti, ricorrendo sistematicamente al lavoro nero e al mancato versamento dei contributi previdenziali. In quest'ultimo caso, in particolare, molte di queste coop usano in modo distorto la legge 223/91 tacitando la responsabilità solidale attraverso transazioni tombali che producono un forte danno all'Inps. Queste pratiche

consentono ovviamente un dumping scorretto a danno delle imprese regolari.

I sindacati unitariamente stanno lavorando al Ministero del Lavoro attraverso il tavolo della legalità per arrivare a soluzioni concrete a vantaggio del settore.

Va un po' meglio nell'autotrasporto merci grazie alla legge di Stabilità 2015, che ha introdotto più controlli e soprattutto ha limitato le subvezioni a una soltanto, responsabilizzando in solido committente e appaltante.

La portualità

Il settore portuale è molto regolato, per cui le storture relative ai subappalti sono solo episodiche. Il rischio, piuttosto, è per il futuro, dato che circolano ipotesi di riforma dei porti da parte del Governo, che prevedono una fortissima deregolamentazione la quale sfocerebbe in un disastro analogo a quello della logistica.

La Fit-Cisl sta lavorando per portare le proprie proposte costruttive al Governo sia per scongiurare la minaccia sia per collaborare alla stesura di una riforma che favorisca lo sviluppo del settore.

La mobilità ferroviaria

L'importanza degli appalti nelle ferrovie è andata crescendo nel corso degli anni dopo l'era delle liberalizzazioni. Da realtà quasi marginale che erano un tempo, oggi riguardano anche prestazioni d'opera determinanti, che fanno la differenza in servizi di alta qualità come ad esempio l'alta velocità. In questo caso, infatti, la vittoria tra competitor è determinata dal confort e, quindi, prestazioni oggi appaltate come la ristorazione e la pulizia diventano attività core.

La Fit chiede che le aziende committenti siano più presenti e che scelgano partner affidabili. Non basta infatti puntare alla qualità, ma quello che conta maggiormente per i fruitori del servizio è la qualità percepita, impossibile da raggiungere se l'appaltatore non rispetta le regole.

La mobilità del trasporto pubblico locale

Per quanto riguarda il caso del tpl il fenomeno dei subappalti è fortunatamente limitato. Tuttavia assistiamo talvolta ad affidamenti dati a sedicenti imprenditori che non sono altro che squali che sfruttano il lavoro, non applicano i contratti e qualche volta eludono le assicurazioni sui bus. La Fit-Cisl chiede che tutti applichino il ccnl e che i subappalti vengano ridotti al minimo indispensabile.

Il trasporto aereo

Nel trasporto aereo gli appalti e i subappalti sono caratterizzati

dalla guerra delle tariffe al massimo ribasso per poter offrire agli utenti un biglietto aereo a prezzi sempre più competitivi. Proprio la ricerca del biglietto meno costoso è infatti il principale interesse della maggior parte dei viaggiatori.

Le compagnie aeree vogliono risparmiare il più possibile sui servizi, specialmente su quelli a terra (handling, catering, pulizie e così via). Le aziende appaltatrici, quindi, hanno cercato di essere sempre più competitive offrendo a loro volta prezzi sempre più bassi ottenuti tagliando sul costo del lavoro, con il risultato che i loro dipendenti sono sottopagati, hanno condizioni di lavoro difficili e stanno perdendo diritti acquisiti nel tempo. Oltre a ciò le società di servizi hanno tagliato anche sulla sicurezza e sull'addestramento dei lavoratori con ripercussioni su tutto il settore.

Questa scelta sul lungo andare si è ritorta contro le stesse aziende, sfociando in costanti conflitti sociali e scarso senso di appartenenza. Oggi quindi le società aeroportuali non solo non sono più competitive, ma non riescono nemmeno a sopravvivere: si cannibalizzano tra di loro e scaricano i ribassi sulla fiscalità generale, ricorrendo in modo massiccio agli ammortizzatori sociali per quanto possibile.

La Fit-Cisl sta intervenendo introducendo il primo contratto collettivo nazionale del settore, che inserisce regole certe per tutti. Ad oggi il ccnl è stato firmato da tutte le parti datoriali tranne Assohandlers (associazione delle aziende di handling aeroportuale) e Fairo (associazione dei vettori stranieri in Italia). Contro di esse i sindacati hanno aperto formale vertenza unitariamente.

Le autostrade

Dalle autostrade viene un esempio molto positivo. I lavoratori in appalto a società prevalentemente cooperative, addetti alla pulizia delle toilettes nelle aree di servizio sono stati internalizzati con un percorso contrattuale che ha visto la nascita di un contratto collettivo aziendale, il quale è diventato parte integrante del ccnl autostrade. È nata così una nuova azienda, la Giove Clear, controllata al 100% da Autostrade per l'Italia. Il sindacato da alcuni anni sta, quindi, migliorando le condizioni e le tutele di questi dipendenti in un'ottica di contratto di filiera della mobilità autostradale. I lavoratori sono dunque passati in poco tempo da una situazione retributiva fatta prevalentemente di mance sul piattino a una busta paga regolarmente erogata dal gruppo Autostrade per l'Italia.

Le proposte dei sindacati

Il testo dell'emendamento presentato da Cisl, Cgil e Uil mira a risolvere il problema degli appalti affrontandone undici aspetti cruciali. In primis occorre ridurre il numero delle stazioni appaltanti e delle centrali di spesa, che è talmente alto da rendere i controlli molto difficili. Punto secondo, occorre superare il ricorso al mas-



simo ribasso, che troppo spesso si traduce solo in taglio del costo del lavoro. I sindacati propongono in alternativa una gara all'offerta economicamente più vantaggiosa, cercando però meccanismi tali per cui non si formino cartelli più o meno nascosti.

Si chiede, come terzo elemento, che il Durc, Documento unico di regolarità contributiva, sia certificato all'atto della partecipazione alla gara, attestando la regolarità contributiva e fiscale dell'azienda. Quarto: è necessario garantire la dimensione sociale della riforma, ovvero prevedere il coinvolgimento dei sindacati e la tutela delle condizioni economiche e occupazionali degli addetti. Di conseguenza – e qui si arriva al punto cinque – occorre rendere vincolanti le clausole sociali, che ad oggi sono troppo spesso messe in discussione, se non aggirate.

Un altro cardine centrale delle proposte dei sindacati confederali è l'introduzione di una norma che obblighi le stazioni appaltanti a indicare chiaramente il ccnl stipulato dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative da applicare in relazione alla categoria merceologica prevalente e che questo avvenga già in fase di bando di gara. Tale iniziativa aiuterà in modo decisivo a porre fine al caos attuale e al conseguente dumping sociale, che penalizza le imprese che agiscono nell'ambito della legalità.

Quanto alla pratica dei subappalti, i sindacati propongono interventi mirati: prevedere il pagamento diretto da parte del committente, nel pieno rispetto della responsabilità sociale; limitare la portata degli stessi subappalti, che non devono essere più di uno nel caso di pura prestazione di manodopera; esplicitare nel bando di gara il nome delle imprese a cui si intende subappaltare, al fine di una maggiore trasparenza e quindi della facilità di controllo.

Come ottavo punto i sindacati propongono di introdurre anche in Italia il sistema francese del *débat public*, che serve a coinvolgere maggiormente il territorio sulle grandi opere, avendo però chiaro a chi spetta la decisione finale, cioè allo Stato. In questo modo si possono limitare contenziosi e varianti, che sono terreno fertile per la corruzione e la lievitazione dei costi.

Altro tasto delicato, nonché nono punto della proposta di Cisl, Cgil e Uil, è quello relativo alle procedure in deroga, attraverso le quali si aggirano più normative ambientali, paesaggistiche, edilizie, antimafia. Anche questo è un sistema che alimenta oggi la degenerazione del sistema degli appalti, favorendo corruzione e infiltrazioni mafiose. La proposta dei sindacati è che le deroghe siano mirate e codificate e soprattutto che rispondano a un criterio oggettivo di pubblica utilità, ad esempio in casi di eventi calamitosi o di pericolo urgente.

Al punto dieci si chiede che le gare di appalto e le concessioni abbiano sempre un'evidenza pubblica, per consentire trasparenza e concorrenza vera.

Ultimo punto, ma non per importanza: gli appalti possono e devono essere un'occasione di crescita economica per il Paese, quindi occorre favorire concretamente la partecipazione alle gare delle piccole e medie imprese, che formano il tessuto produttivo tipico dell'Italia e che nel mercato globale rischiano di essere costantemente sconfitte dalle più forti imprese estere.

Per concludere con le parole del Segretario confederale Sbarra: «Crediamo che, anche attraverso un intervento legislativo, si debba favorire un sistema di aziende capace di stare sul mercato salvaguardando la crescita dell'impresa, ma che sappia nel contempo garantire i diritti dei propri lavoratori e il rispetto delle regole di legalità, sappia temperare il ruolo delle istituzioni, i processi partecipativi, la responsabilità sociale e le tutele contrattuali.

Con questa iniziativa contiamo di portare un valido contributo alla stesura di nuove regole per dare finalmente una svolta a questo settore verso gli obiettivi comuni della crescita, della sana competitività e dello sviluppo dell'occupazione».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

La Cisl raccoglie firme per riformare fisco e pensioni

Le indiscrezioni sulla volontà del Governo di rimettere mano alle pensioni alimentano speranze. Il fatto che si sia ricominciato a parlarne sui giornali potrebbe essere considerato un fatto positivo.

Purtroppo, l'attitudine al "non confronto" con le parti sociali si configura come un tratto caratteristico del Governo degli "speedy giovani", ed è un ostacolo non da poco. La Cisl, per provare a far riaprire il dibattito su pensioni e fisco, sta mettendo in atto una raccolta di firme a sostegno di un'iniziativa di legge popolare, i cui punti caratterizzanti sono la reintroduzione delle flessibilità per accedere alla pensione; assegni pensionistici più giusti e adeguati; lo sviluppo della previdenza complementare; la sottoscrizione di un nuovo patto generazionale; maggiore informazione in materia previdenziale e sul risparmio previdenziale; maggiore equità fiscale e lotta all'evasione.

Alla vigilia della raccolta delle firme ci pare opportuno riportare una sintesi delle proposte della nostra Confederazione.

Pensioni

Le modifiche dei requisiti di accesso al pensionamento realizzate tra il 2004 e il 2011 (dalla legge "Maroni fino alla legge "Fornero") sono state segnate da una visione solo quantitativa, finalizzata alla quadratura del cerchio dei conti pubblici, al di fuori di un quadro di riforma del sistema previdenziale attento alle nuove emergenze sociali. L'eventuale abrogazione della sola legge Fornero, quindi, pur ripristinando la pensione di anzianità, lascerebbe irrisolti e inevasi tutti i problemi non affrontati e aggravati dagli interventi previdenziali precedenti.

Il tema dell'innalzamento dell'età di lavoro è ineludibile, questo risultato però non si raggiunge aumentando coattivamente i requisiti legali per il pensionamento, con effetti deleteri sul versante del funzionamento del mercato del lavoro e della gestione delle crisi aziendali, ma facendo crescere, insieme, l'occupazione dei giovani e delle donne e favorendo l'innalzamento spontaneo dell'età effettiva di pensionamento. Qualunque approccio che non tenga insieme sostenibilità finanziaria e sostenibilità sociale è destinato a essere perdente. Questo risultato dipenderà sem-

pre di più anche dalla capacità del sistema previdenziale di realizzare un adeguato livello di copertura pensionistica, obiettivo che si regge sull'equilibrio fra la pensione pubblica e la previdenza complementare.

La flessibilità

Per evitare altri fenomeni come quello degli "esodati" è indispensabile ripristinare meccanismi di flessibilità nell'accesso alla pensione per rispondere alle esigenze di vita delle persone e ai cambiamenti dell'organizzazione del lavoro e dei sistemi produttivi. Si propone la reintroduzione delle quote nonché il superamento della distinzione attualmente esistente fra i requisiti validi per coloro che conservano il diritto alla pensione calcolata con il sistema misto (retributivo/contributivo) e i requisiti per coloro che hanno pensioni calcolate interamente con il metodo contributivo.

Gli usuranti

Vanno introdotti, accanto alla normativa già esistente sui lavori usuranti, strumenti governati dalla contrattazione collettiva che consentano ai contratti e agli accordi collettivi di definire la possibilità di cessazione dal lavoro prima del termine previsto per il pensionamento, tenendo conto delle caratteristiche dei diversi settori produttivi e delle condizioni oggettive e soggettive di usura e pesantezza del lavoro.

Pensioni adeguate

La legge 335/1995, nel definire le regole di calcolo della pensione con il metodo contributivo, ha previsto che il montante contributivo, calcolato sulle retribuzioni di tutta la vita lavorativa, venga rivalutato sulla base della variazione della media quinquennale del Pil nominale dei cinque anni precedenti l'anno da rivalutare. È quindi indispensabile prevedere, anche a livello normativo, che il tasso di capitalizzazione applicabile non possa avere segno negativo ma sia comunque garantita una rivalutazione minima del montante.

Va resa più equa la revisione periodica dei coefficienti di trasformazione per il calcolo della pensione contributiva, tenendo conto

della differente aspettativa di vita nei diversi settori e introducendo il criterio del "pro-rata" per l'applicazione dei coefficienti revisionati solamente alle quote di montante contributivo tempo per tempo maturate.

Previdenza complementare

Bisogna realizzare un percorso che renda di fatto obbligatoria la previdenza complementare favorendo, almeno sul piano contrattuale, l'adesione generalizzata dei lavoratori ai fondi pensione, nella forma della destinazione obbligatoria del contributo contrattuale posto a carico del datore di lavoro (lasciando al lavoratore la scelta ulteriore di conferimento del Tfr, da incentivare anche tramite la forma tacita del "silenzio-assenso", e strumenti normativi che agevolino l'accesso al credito delle imprese che destinano il Tfr dei propri dipendenti alla previdenza complementare).

Si chiede al Governo di promuovere un'adeguata campagna di sensibilizzazione informativa e formativa, affinché tutti i cittadini possano essere effettivamente in grado di ricevere e accedere al proprio estratto contributivo che deve rappresentare correttamente l'intera posizione assicurativa.

Fisco

Dopo sette anni di crisi c'è bisogno di risposte certe. La Cisl è convinta che, se non riparte un vigoroso ciclo di crescita, il debito pubblico non sia più governabile e che la lacerazione della coesione sociale, ormai al livello di guardia, possa scatenare violenze, instabilità politica, crisi della stessa democrazia. È necessario far ripartire l'economia incrementando a livello europeo e nazionale la domanda aggregata di consumi e di investimenti. L'Europa si è mossa, l'Italia molto meno. Per queste ragioni la Cisl ritiene necessario offrire il proprio contributo al rafforzamento dei redditi dei lavoratori, dei consumi, della domanda aggregata e alla ripresa della crescita attraverso una proposta di legge di iniziativa popolare.

I punti salienti della proposta sono i seguenti:

- a) Introduzione di un credito d'imposta da corrispondere, in caso di incapienza, anche in forma di imposta negativa, di importo pari a mille euro annui per tutti i contribuenti, a prescindere dalla tipologia del reddito posseduto, con un reddito (individuale) inferiore o uguale a 40mila euro. Per valori superiori, il bonus si riduce progressivamente, fino ad azzerarsi, per redditi superiori a 50mila euro;
- b) una nuova regolazione delle imposte e tasse locali che preveda un tetto complessivo (nazionale e locale) per le imposte sui redditi, in modo che il cittadino possa ottenere una riduzione della pressione fiscale nazionale all'aumentare della fiscalità locale, che va maggiormente collegata al corretto

finanziamento dei servizi erogati nel territorio prevedendo, in attesa di una revisione complessiva della fiscalità locale, il blocco dell'aumento delle addizionali regionali e comunali;

- c) introduzione di un'imposta ordinaria sulla ricchezza netta mobiliare e immobiliare, con l'esclusione della prima casa e dei titoli di Stato, con soglia di esenzione totale per imponibili fino a 500mila euro; aliquota del 7,5 per mille per la parte eccedente i 500mila euro e comunque entro gli 800mila euro; un'aliquota dell'8 per mille per la parte eccedente gli 800mila euro ma comunque entro il milione di euro; un'aliquota del 10 per mille per la parte di imponibile eccedente il milione di euro. Il ricavato dell'imposta deve essere interamente utilizzato per ridurre l'impatto dell'Irpef sui redditi;
- d) introduzione di un nuovo strumento di intervento a favore della famiglia, che superi, accorpandole, le detrazioni attuali per il coniuge e i figli a carico e l'assegno al nucleo familiare, con un sostegno universale che cresca al crescere dei carichi familiari e che si riduca all'aumentare del reddito e della capacità economica misurata dall'Isee;
- e) introduzione di un meccanismo sperimentale di contrasto di interessi fra acquirenti e venditori, attraverso il riconoscimento all'acquirente di detrazioni temporanee sulle spese relative a beni e servizi più sensibili sul piano sociale o a beni e servizi rientranti nei settori merceologici e professionali a più elevato rischio di evasione (servizi professionali e distribuzione di servizi al dettaglio), definendo la tipologia delle spese su cui ammettere la detrazione e il periodo temporale di riferimento (ad esempio per un biennio), al fine di far emergere il reale giro d'affari delle diverse categorie coinvolte, adeguando conseguentemente i parametri degli studi di settore.

Lotta all'evasione fiscale

È necessario concentrare l'azione strategica di contrasto all'evasione fiscale attraverso la riduzione della forbice fra evasione accertata ed evasione effettivamente recuperata; la concentrazione delle risorse umane e organizzative sui grandi evasori; l'introduzione di meccanismi che favoriscano l'emersione del reale fatturato o giro d'affari dei contribuenti.

Conclusioni

Le proposte della Cisl, che vanno sostenute con l'apposizione delle firme, hanno lo scopo di forzare la realizzazione di una grande operazione redistributiva di ricchezza e di reddito a favore delle aree sociali medio-basse che inizi a correggere la crescita esponenziale delle diseguaglianze che si è realizzata nell'ultimo quarto di secolo, nonché rin vigorire il patto intergenerazionale che consenta la prosecuzione e la sostenibilità del sistema pensionistico anche per le giovani generazioni.

*Mobilità ferroviaria***Il lavoro della sezione ferroviaria dell'Etf**

Il 10 febbraio scorso ho partecipato per la prima volta alla riunione dello Steering Committee della sezione ferroviaria dell'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, in qualità di rappresentante della sezione del Coordinamento giovani Etf.

Molti sono stati i punti all'ordine del giorno trattati. La prima importante tematica ha riguardato il IV Pacchetto ferroviario. La Segreteria ha illustrato la situazione attuale che non presenta grossi avanzamenti né per quanto riguarda il pilastro tecnico né per quello politico. Si è ritenuto indispensabile mantenere il controllo della situazione per evitare la spaccatura del Pacchetto. La discussione si è quindi spostata sulla necessità di azioni più incisive di lobbying sul pilastro tecnico in Parlamento e sulla programmazione di un action day da fare ad ottobre, oltre a una massiccia campagna informativa sia nei confronti del pubblico e dei passeggeri che del personale ferroviario.

Si è poi passati a rivedere le proposte di emendamenti del Cer (l'associazione di parte datoriale) per quanto concerne il programma di lavoro per l'anno 2015. Sono molte le lamentele dai vari paesi sulla mancanza di dialogo con tale organismo. Anche per quanto relativo alla dichiarazione unitaria sul trasporto merci tra Etf e Cer, attualmente in fase di abbozzo, è stato evidenziato che occorre evitare di creare profitto solo per le grandi aziende e non per le piccole e di non dare il giusto peso alle politiche per l'occupazione.

Sono state affrontate quindi le questioni dei lavoratori addetti alla manutenzione infrastruttura, in base ai fatti emersi e riportati dall'incontro dello specifico gruppo di lavoro del 14 gennaio scorso. Sono prioritari la salvaguardia della formazione per mantenere elevati standard professionali e una verifica costante in merito alle liberalizzazioni nei vari paesi. Il nulla osta per la creazione di un gruppo consultivo a riguardo verrà stabilito nella seduta del 22 aprile prossimo della Railway Section.

Altro tema importante toccato è quello inoltrato dal gruppo consultivo del personale di bordo: i treni senza personale di bordo, un fenomeno in crescita in molti paesi. È stato chiesto all'Etf di intervenire fornendo l'input agli stati aderenti per effettuare cam-

pagne a favore del personale sui treni, sensibilizzando quindi sia l'opinione pubblica che la politica dei vantaggi che ciò comporta. Il prosieguo della discussione in merito è stato inserito all'ordine del giorno del 22 aprile prossimo.

Anche il gruppo consultivo dei macchinisti ha inoltrato due richieste per chiedere il supporto in altrettanti progetti: il primo sulla creazione di un percorso unitario al Cer per introdurre standard minimi per le cabine di guida e il secondo per un seguito del progetto Woc (Working on Rail Freight Corridors), ovvero sulle condizioni di lavoro per quanto riguarda il trasporto merci attraverso i cosiddetti "corridoi internazionali" (le tratte transfrontaliere maggiormente utilizzate nel trasporto su rotaia), con particolare riferimento all'organizzazione, tenendo conto delle linee guida già elaborate. Sono importanti anche i punti di visti pervenuti da tale gruppo in merito alle implicazioni della guida su treni passeggeri senza personale di accompagnamento. Tale tema sarà ulteriormente approfondito attraverso dei questionari da inoltrare agli stati europei.

In seguito si sono valutati possibili nominativi per un incarico in qualità di rappresentante nel Prm Tsi Advisory Board, ossia un'apposita commissione per elaborare linee guida di intervento per venire incontro alle esigenze delle persone a ridotta mobilità. L'incarico è stato affidato alla Germania.

Quindi si è passati alla valutazione e implementazione del programma lavori della sezione ferroviaria per il mandato 2013-2017, che sarà comunque rielaborato in maniera più esaustiva per la prossima Steering Committee di ottobre.

In chiusura è stato proposto un contributo rispetto al diritto di iniziativa dei cittadini europei (una specie di legge di iniziativa popolare, ma a livello europeo) contro il dumping sociale nei trasporti: tale apporto dato all'Etf da parte della sezione ferroviaria avverrà attraverso un apposito documento, attualmente in fase di perfezionamento, contenente i problemi, gli obiettivi da raggiungere secondo la sezione ferroviaria e le possibili soluzioni.

Il prossimo incontro della Steering Committee è previsto a giugno.

Trasporto aereo

Passi avanti sulla Cabin Air Quality

È notizia degli ultimi giorni quella di una svolta decisiva in tema di Cabin Air Quality e in particolare sul caso di Richard Westgate, ex pilota della British Airways, scomparso nel dicembre 2012 all'età di 43 anni dopo una lunga malattia derivante da sintomi associabili a una intossicazione da organofosfati, ma mai ufficialmente ricollegati, finora, alla cattiva qualità dell'aria e ai vapori tossici ispirati a bordo dell'aeroplano.

Durante la malattia Westgate aveva incaricato uno studio legale di occuparsi della propria causa denunciando un comportamento omissivo da parte della compagnia aerea alle cui dipendenze aveva prestato servizio negli anni precedenti. A oltre due anni dalla sua scomparsa, il coroner, medico legale della contea inglese del Dorset, ha pubblicato una relazione ufficiale sulla vicenda e i risultati delle indagini sono stati raccolti in un rapporto, meglio noto come Regolamento 28, che mostra evidenti preoccupazioni sulle cause del decesso in esame, specie alla luce di alcune questioni:

- gli organofosfati sono presenti nell'aria della cabina degli aerei;
- gli occupanti delle cabine degli aerei sono esposti agli agenti chimici organofosfati con conseguenze dannose per la propria salute;
- il danno alla salute da contaminazione sugli aeroplani può condurre alla morte degli occupanti;
- non esiste un monitoraggio in tempo reale per rilevare simili composti



nell'aria di cabina;

- non si tiene conto della variazione genetica nella specie umana e di ciò che renderebbe gli individui più o meno tolleranti all'esposizione ad agenti chimici.

Tali asserzioni costituiscono un'importante novità per il riconoscimento del rischio chimico di contaminazione dell'aria di cabina negli aerei, con tutte le conseguenze che ne potrebbero derivare, quali il dover rispondere, da parte delle compagnie aeree, alla mancata o inadeguata valutazione dei rischi; l'esigenza di predisporre tutti gli aerei del meccanismo di monitoraggio dell'aria a bordo e di filtri adatti a schermare direttamente l'ingresso dei composti chimici; la pianificazione di un sistema adeguato di sorveglianza sanitaria per il personale di volo.

Garantire un ambiente di lavoro salubre e sicuro per i lavoratori è uno degli obiettivi strategici dell'Unione europea, che in un simile traguardo intravede riflessi positivi

per la produttività e la competitività di ogni paese membro; nonostante ciò, il tema della qualità dell'aria di cabina negli aeromobili commerciali, problematica ampiamente dibattuta a livello globale e ben nota al settore industriale, non viene ufficialmente riconosciuto come destinatario di una specifica normativa di safety.

L'impianto di ventilazione degli aerei passeggeri funziona prelevando aria calda e compressa dai motori che, una volta raffreddata, viene poi distribuita nell'abitacolo e nella cabina di pilotaggio dell'aeromobile: il rischio è che l'olio dei motori trafili dalle guarnizioni, arrivando a contaminare, in maniera più o meno evidente, l'aria respirata non solo dal personale ma anche dai passeggeri. La maggioranza degli oli motore per aerei contiene additivi organo fosforici tossici chiamati tricresilfosfati o TcP: l'esposizione a queste tossine può causare danni al cervello e al sistema nervoso, conducendo a problematiche di tipo neurologico, talvolta irreversibili, che si configurano nella cosiddetta sindrome aerotossica.

La mancanza di filtri e di impianti di monitoraggio della qualità dell'aria a bordo non permette di prevenire il problema, né di controllarlo. A oggi il personale di volo può fare affidamento solo su tecniche di natura puramente empirica ovverosia olfatto e vista, con il rischio che l'esposizione alle neurotossine avvenga in maniera prolungata, creando un ambiente insalubre e inadatto alle prestazioni lavorative del personale di volo e un potenziale rischio per la sicurezza del volo, qualora l'inquinamento andasse a incapacitare i membri dell'equipaggio.

L'aria proveniente dal motore dovrebbe dunque essere filtrata e sottoposta a continuo monitoraggio; le compagnie aeree dovrebbero effettuare interventi di manutenzione preventiva, utilizzare oli meno tossici, nonché addestrare l'equipaggio a riconoscere e reagire alla presenza di tali vapori. Le case costruttrici dovrebbero impegnarsi con questo obiettivo ed investire in nuova tecnologia, possibilmente costruendo i nuovi velivoli con impianti di condizionamento "non bleed". Oggi esiste un solo aereo dotato di questa innovativa tecnologia: il Dreamliner Boeing 787, completo di un nuovo sistema elettronico di aria compressa che elimina i problemi di tossicità dell'aria, presenti in tutti gli altri velivoli.

La domanda che ci si pone pertiene quindi ai meccanismi in grado di tutelare la salute di coloro i quali, come utenti o lavoratori, siano soggetti a inconvenienti come quelli descritti. Va anche osservato che l'esposizione prolungata negli anni, anche a dosi minime, per soggetti geneticamente più predisposti può portare a malattie croniche molto gravi e anche alla morte.

Il problema è noto sin dagli anni '50 e numerosi sono gli episodi di passeggeri ed equipaggi soggetti a intossicazione dai fume events, emblemi di un dibattito che non lascia indifferenti i soggetti che rappresentano i lavoratori dei trasporti, in particolare l'Itf (la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, a cui la Fit-Cisl aderisce) e la Global Cabin Air Quality

Executive, che è la principale coalizione globale di esperti di salute sicurezza sul lavoro e che rappresenta più di venti organizzazioni sindacali e oltre mezzo milione di lavoratori del trasporto aereo in tutto il mondo.

Fit-Cisl partecipa direttamente all'interno di entrambe le organizzazioni, sedendo nel "Air Quality Working Group" di Itf e nel Consiglio direttivo della Gcaqe. La nostra partecipazione diretta si affianca a quella dei sindacati più rappresentativi del personale di volo, delle associazioni di ingegneri aeronautici e dei consumatori di tutto il mondo, già da diversi anni, per spezzare il silenzio che regna sul delicato argomento.

Da molti anni infatti Fit-Cisl insieme alla Cisl confederale porta avanti con un'azione minuziosa e pionieristica, ancora come unica organizzazione sindacale in Italia, l'importante tematica legata alla qualità dell'aria di cabina sugli aeromobili commerciali. In particolare dal 2006 La Fit-Cisl Assistenti di volo rappresenta in Italia la Gcaqe, con azioni concrete sia sul territorio nazionale sia su quello internazionale. A tal proposito si segnala la richiesta di partecipazione al Gruppo consultivo dell'Ente nazionale italiano di unificazione Uni-Uni/Ct 041 Settore aerospaziale e difesa per la formazione dello Standard europeo (Cen) sulla qualità dell'aria di cabina degli aerei civili; la richiesta alla Commissione consultiva di istituire un comitato speciale temporaneo, ai sensi dell'art. 6 c. 8 lett.a del Testo unico salute e sicurezza sul lavoro, che approfondisca le problematiche relative alla regolazione della tutela della salute e sicurezza, nello specifico nei riguardi del personale di volo e che lavori per formulare proposte per lo sviluppo e il perfezionamento della legislazione vigente; la messa online da parte della Gcaqe di una petizione volta a raccogliere consensi per chiedere l'introduzione obbligatoria a bordo di tutti gli aerei di rilevatori atmosferici di inquinamento da agenti tossici, Toxic Air Detectors.

Un'altra importante novità, giunta nelle ul-

time settimane sul fronte italiano, va riscontrata nella presentazione di un'interrogazione parlamentare sulla "sindrome aerotossica" indirizzata al Ministero della Salute e al Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, con relativo intervento in aula da parte della deputata On. Maria Edera Spadoni. Premessa all'intervento in aula è il sovracitato caso Westgate e la relativa ammissione del medico legale Payne che l'aria contaminata sia la probabile causa del decesso.

All'interno della Gcaqe la Fit-Cisl fa parte del gruppo Normativo-Legale e di quello Formazione e Comunicazione. Il nostro contributo risiede in particolare nella creazione di materiale utile alla formazione specifica orizzontale, da somministrare in primo luogo ai rappresentanti sindacali e poi ai lavoratori, nella sensibilizzazione del personale di volo sull'importanza di segnalare tutti gli eventi aerotossici, facendo uso anche delle prerogative e dei principi del nuovo regolamento sulla segnalazione, analisi, monitoraggio degli eventi aeronautici, che si basa sul principio di "non punibilità" verso chi effettua la segnalazione. Nell'ottica di conoscere la situazione reale in merito alla segnalazione degli eventi aerotossici, stiamo anche preparando un sondaggio per identificare il grado in cui gli incidenti siano a oggi effettivamente riportati. In questo processo sarà fondamentale la partecipazione attiva dei Rappresentanti dei lavoratori per la Salute e Sicurezza, che dovranno iniziare a chiedere a tutte le aziende di aggiornare il documento di valutazione dei rischi in merito al rischio chimico di contaminazione dell'aria di cabina, tenendo conto del potenziale impatto da esposizione all'aria contaminata sulla salute e sicurezza del personale di volo, così come dovranno iniziare a chiedere alla compagnia aerea assicurazioni in merito ai prodotti chimici utilizzati (schede di sicurezza) e all'assenza di rischio da contaminazione da fumi tossici durante la fase di allattamento (ex Testo unico tutela maternità e paternità).

Autotrasporto merci

L'Oil lancia un progetto per ridurre gli incidenti causati da alcol e droghe



L'Organizzazione mondiale per il lavoro (Oil), con il patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, partendo dal presupposto che è riconosciuta la connessione tra uso di alcol e sostanze e gli incidenti stradali, ha intrapreso un percorso di approfondimento del fenomeno all'interno del settore dell'autotrasporto delle merci conto terzi.

Il tema rientra in quello più generale degli "incidenti gravi e mortali correlati all'assunzione di alcolici e di sostanze stupefacenti", così come segnalato dal Ministero della Salute, Dipartimento della Prevenzione e Comunicazione e dalla Presidenza del Consiglio, Dipartimento Politiche Antidroga. Le evidenze scientifiche del legame alcol e sostanze psicotrope con gli incidenti stradali

sono ampiamente descritte nei documenti e rapporti delle agenzie europee (EU Agency for Safety and Health at Work, Emcdda, Dublin Foundation), dal Gruppo Pompidou e dalla stessa Commissione europea.

In un contesto più generale l'Oil punta a ricercare e condividere opportune strategie di prevenzione - per limitare gli effetti dell'uso e abuso di alcol e sostanze psicotrope - considerandole un "interesse pubblico" che va tutelato e promosso.

L'obiettivo che Oil si è data è piuttosto ambizioso e di difficile raggiungimento in quanto è nota l'insufficienza delle statistiche disponibili sul tasso di incidentalità determinato dal consumo

dell'alcol e sostanze psicotrope direttamente riferibile alla popolazione dei lavoratori impegnati nell'autotrasporto di merci per conto terzi. L'Istat rileva che nel 2013 si sono verificati 182.700 incidenti stradali con 3.400 morti e 259.500 feriti. L'indice di mortalità generale (numero morti/ numero incidenti) è prossimo al 2% (1,86). Se il tasso di incidentalità è diminuito nelle strade urbane (-8,5%) e nelle strade extraurbane (-8,6%), nelle autostrade è rimasto invariato. Il tasso di mortalità (numero morti /numero popolazione residente per milione di abitanti) è pari a 57, al di sopra della media europea (Svezia = 27, Romania = 100). L'Unione europea, nella strategia 2020, ha fissato la riduzione del 50% del tasso di mortalità in Italia. Fonti nazionali riportano che a fronte di 700mila lavoratori sottoposti a visita sanitaria per la ricerca di eventuale alcol dipendenza, la percentuale di inidonei è risultata del 3%; mentre su altri 600mila accertamenti per la verifica della assunzione di sostanze psicotrope, la percentuale di positività è risultata dello 0,5%.

Su input della Presidenza del Consiglio e delle autorità ministeriali competenti nella prevenzione, l'Oil ha voluto coinvolgere le parti sociali per analizzare le possibili soluzioni per introdurre nuove politiche preventive in grado di affiancarsi alle disposizioni legislative esistenti e di introdurre elementi di innovazione, semplicità ed efficacia a beneficio non solo del comparto dell'autotrasporto, ma anche di tutti i cittadini.

A tal scopo, dopo una serie di riunioni preparatorie che hanno coinvolto le associazioni datoriali e Cgil, Cisl e Uil, il 5 febbraio a Roma, presso la sede dell'Oil, si è tenuto un convegno per illustrare il percorso che si intende intraprendere. All'iniziativa hanno partecipato rappresentanti della Presidenza del Consiglio, di Confindustria, di Confartigianato, dell'Inail, di due Asl, oltre che di Cgil, Cisl e Uil.

Il contributo della Fit Cisl è stato portato dal segretario nazionale Pasquale Paniccia che ha la responsabilità dell'area contrattuale interessata dal progetto. Nel suo intervento, Paniccia ha ribadito la necessità di un approfondimento specifico per capire se ci sia un'effettiva maggiore incidenza nei tassi di incidentalità imputabile all'uso\abuso di alcol o sostanze psicotrope da parte dei lavoratori dell'autotrasporto, oppure se detti tassi siano comparabili con quelli della generalità della popolazione.

Condividendo l'opinione anche di altri interlocutori, Paniccia ritiene che si debba prima predisporre un'adeguata raccolta di dati costruita con il criterio di poter individuare tutte le specificità che consentano di predisporre una corretta campagna formativa di prevenzione. In proposito, ha fatto presente, come sia indispensabile prevedere un coordinamento delle banche dati già esistenti dati attraverso l'istituzione di un osservatorio che sia specializzato per il settore in modo da poter analizzare al meglio le cause degli infortuni comprese quelle relative all'abuso di alcol e sostanze psicotrope. Paniccia ha ricordato come la Fit, per

ben due volte, si sia già fatta promotrice di iniziative che sollecitavano l'istituzione di un osservatorio, a livello del Ministero dei Trasporti, che coordini la raccolta dai dati relativi agli infortuni\incidenti nonché le iniziative e le buone prassi su salute e sicurezza per e in tutte le aree del trasporto.

Paniccia ha poi proseguito sottolineando come, con il supporto di un coordinamento delle banche dati, si potrebbero implementare in modo più efficace ed efficiente politiche di formazione mirate a contenere il fenomeno, rendendole operative attraverso i canali tipici della bilateralità, i più adatti a cogliere le esigenze del settore, composto da tantissime microimprese. Tali iniziative potrebbero fare da traino per un maggior coinvolgimento delle piccole e piccolissime imprese in un sistema più evoluto di relazioni industriali necessario per il rilancio del settore e del Paese. Si potrebbe pensare, ha affermato Paniccia, di legare l'impiego di "best practices" per la prevenzione di abuso di alcol e sostanze psicotrope a un sistema premiale legato a stretti controlli per evitare fenomeni distorsivi.

Paniccia ha rimarcato, quindi, la necessità di adeguati controlli oltre che di politiche preventive. Ad oggi i controlli scontano una normativa frammentata, attualmente in fase di rivisitazione da parte del Ministero della Salute e delle Regioni, che non può essere lasciata sullo sfondo in un'iniziativa come questa che serve a promuovere una giusta cultura della prevenzione.

Concludendo l'intervento, Paniccia ha affermato che la Fit si sente impegnata a promuovere l'introduzione di misure preventive capaci di andare oltre gli adempimenti amministrativi per arrivare a far comprendere la necessità di comportamenti adeguati per la salvaguardia della salute e sicurezza delle persone e di quella stradale.

I promotori del convegno dopo aver preso spunto dalle ulteriori sollecitazioni emerse nel proficuo dibattito hanno annunciato quali saranno i prossimi passi che intendono adottare. Per dar gambe all'iniziativa entro il prossimo mese di maggio saranno attivati da parte dell'Oil dei percorsi formativi che coinvolgeranno un centinaio di persone, provenienti sia dall'ambito sindacale che delle imprese. È un primo tentativo di concretizzare le idee emerse nella fase preparatoria, con l'intento che possano essere trasferite nella quotidianità al maggior numero di addetti possibile. La riuscita del progetto è quindi affidata alla collaborazione tra tutte le parti in causa chiamate a farsi carico di un percorso condiviso, almeno sulla carta.

Toscana

In aumento le aggressioni agli autisti di autobus

Le aggressioni agli autisti di autobus urbano ed extraurbano sono una preoccupante realtà, che sembra non trovare né soluzione né fine e che proprio in questi ultimi tempi, purtroppo, registra un aumento sia come numero di episodi sia in termini di violenza degli stessi. I fatti successivi sono tantissimi, come quello di metà febbraio nella tratta Pontedera-Pisa, dove l'autista è stato preso a borsate da due uomini i quali, una volta scesi, hanno preso di mira l'autobus con una fitta sassaiola.

Si potrebbe continuare a elencare tutti gli episodi verificatisi in tutte le città della Toscana, ma il problema è ormai diffuso su tutto il territorio nazionale ed è tale da creare un clima di "paura" sia tra gli autisti che svolgono normalmente il loro lavoro sia tra i viaggiatori che si trovano coinvolti loro malgrado. Gli episodi che vengono denunciati e che vengono riportati dai mass media sono solo quelli più gravi, ma sugli autobus ai capolinea, come anche alle fermate, ormai succede di tutto: dagli insulti alle spinte, fino alle risse vere e proprie.

È nostra intenzione sollecitare tutte le aziende toscane di trasporto pubblico locale, affinché mettano in campo dei primi provvedimenti mirati, come ad esempio segnalare le corse più a rischio e aumentare il numero di persone in divisa preposte al controllo dei biglietti, che magari salgano sugli autobus chiedendo alle persone se va tutto bene, per poi scendere alla fermata successiva; installare sugli autobus telecamere a circuito chiuso indi-



cate con cartelli lampeggianti; dotare l'abitacolo degli autobus di idonea blindatura in modo da impedire a eventuali malintenzionati di accedervi e molestare l'autista.

Naturalmente tutto questo non basta, ma bisogna pur cominciare con qualcosa, ad esempio con un piano predisposto dalle prefetture in modo da far intervenire le forze dell'ordine maniera puntuale e tempestiva.

Come Fit-Cisl chiediamo che siano programmate iniziative formative, supportate da esperti e psicologi, in cui il personale front-line possa apprendere le moderne pratiche per affrontare e gestire le situazioni di criticità e, in estrema ratio, perché no, un minimo di tecniche di autodifesa.

Naturalmente un ruolo importante può essere svolto anche da Comuni, Province e Regioni, affinché diano un impulso verso un maggiore controllo del territorio, anche attraverso l'utilizzo delle forze dell'ordine, attivando così tutte le procedure possibili per mettere in sicurezza il personale che svolge il proprio lavoro.

In questo momento così difficile, tutta la nostra vicinanza e solidarietà va ai lavoratori che sono stati coinvolti in questi gravi episodi durante lo svolgimento del loro già faticoso lavoro.

*Fabiano Casini
Segretario regionale Fit-Cisl Toscana*

La ricerca delle cause e non dei colpevoli (parte 3)



Nel numero precedente abbiamo descritto quale fosse il contesto aeroportuale quel 10 ottobre 2001, abbiamo pubblicato una cartina che servirà anche in seguito per comprendere i movimenti a terra degli aerei coinvolti ed è stato, a grandi linee, descritto come funzionano le operazioni a bassa visibilità negli aeroporti in presenza di nebbia.

È stato evidenziato che il Cessna Dievx era atterrato senza le necessarie abilitazioni per operare in condizioni di bassa visibilità e che il radar preposto a rilevare i movimenti a terra degli aeromobili, pur essendo presente e funzionante all'interno della sala degli Atm, era spento.

Abbiamo brevemente riassunto i curriculum professionali dei piloti che operavano sul Cessna e sull'Md87 della Scandinavian ed evidenziato il fatto che le comunicazioni Tbt (terra bordo terra) prevedono, per evidenti motivi legati alla sicurezza, il fatto di tenere separate la frequenza della Ground da quella della Torre. Questo significa che i piloti che parlano con l'Atm dedicato alla Ground non ascoltano le comunicazioni che l'Atm dedicato alla torre ha con altri piloti - ovvero con quei traffici che decollano e che atterrano sulla pista principale - e viceversa.

Volevo ricordare, inoltre, che il volo SK686 (l'Md87 Scandinavian) viene ritardato alle ore 08:16 mentre Dievx (il Cj2) è stato programmato per le 08:19.

Dalle 06:00 del mattino le comunicazioni Tbt erano state molto intense sull'aeroporto di Milano Linate coinvolgendo molti traffici; di conseguenza riporterò solamente le comunicazioni che interessano i protagonisti di questo evento.

Alle 07:41 e 35 secondi l'Sk686 chiede la messa in moto alla Ground e viene autorizzata a farlo. Alle 07:41 e 39", l'Sk686 chiede di nuovo la messa in moto. Sembra che i due piloti non si fossero coordinati tra loro. L'Atm Ground riautorizza l'Sk686 alla messa in moto e, come poco prima, gli dà l'istadamento da seguire secondo il piano di volo.

Ore 07:54:23: il volo SK686 chiede l'autorizzazione a rullare (a muoversi e a procedere verso la posizione di attesa per il decollo). La Ground lo autorizza a effettuare il rullaggio e a procedere alla posizione di attesa Cat III (posizione di attesa per i decolli a bassa visibilità) e di avvertire quando entrerà sulla main taxiway. Il pilota del volo Sk686 ripete correttamente l'autorizzazione.

Un piccolo chiarimento. La main taxiway è quella via di rullaggio che sulla mappa corre parallela alla pista e che comunica con la pista attraverso i raccordi R2, R3 ed R4. La richiesta dell'Atm, di richiamare una volta impegnata la main taxiway, è importante perché in operazioni a bassa visibilità quando il pilota avverte la torre che è sulla main taxiway significa che l'area dei parcheggi (Apron North) è libera dal traffico e che altri traffici posso procedere e impegnare le vie di rullaggio precedentemente impegnate da quel traffico.

C'è un aereo, che si chiama Ilubi, che avverte la Ground di essere arrivato alle red bars (barre di stop) sul raccordo R5 (posizionato a Nord del perimetro aeroportuale), provenendo dal parcheggio dell'Aviazione generale dove è parcheggiato anche Dievx (il Cesna CJ2).

L'Atm Ground, al fine di autorizzare Ilubi a impegnare l'area di parcheggio Apron North, chiama il volo Sk686 e gli chiede in che posizione si trovi. I piloti dello Scandinavian, nel rispondere sembrano confusi e, in maniera molto incerta, rispondono che stanno per impegnare la main taxiway. In realtà l'aeromobile si trova ancora all'interno dell'Apron North. La nebbia non consente ai piloti di essere certi della propria posizione: con 50 metri di visibilità tutto sembra diverso, anche uno spazio che si pensa di conoscere bene. L'Atm Ground, a questo punto, autorizza Ilubi a impegnare l'Apron North.

Alle 07:58:29 anche Dievx chiede la messa in moto. L'Atm Ground autorizza la messa in moto e gli dà l'istruzioni. Il pilota ripete l'autorizzazione in maniera imprecisa e l'Atm Ground gli ripete nuovamente l'autorizzazione che questa volta viene compresa e ripetuta correttamente.

Ore 07:59:31, l'Atm Ground chiama l'Sk686 e lo istruisce a cambiare frequenza radio con l'Atm Torre. I piloti rispondono correttamente e da quel momento in poi non sentono più le comunicazioni della frequenza Ground.

Ore 08:05:27, Dievx chiede l'autorizzazione al rullaggio. L'Atm Ground autorizza Dievx a rullare verso nord, ad impegnare il raccordo R5 e a richiamare una volta arrivati alle barre rosse (stop bars) in corrispondenza dell'estensione della pista principale. Il pilota ripete di essere autorizzato a prendere l'R5 e che avrebbe richiamato una volta arrivato "alla pista principale". Questa risposta può sembrare simile all'autorizzazione ricevuta dall'Atm Ground, tuttavia è completamente errata e, pur lasciando dei dubbi all'Atm Ground, non viene corretta molto probabilmente perché nel frattempo altri aeromobili si inseriscono nella sequenza di comunicazioni - e infatti l'Atm Ground risponde alle nuove chiamate istruendo un altro traffico a seguire Dievx fino alle stop bars del raccordo R5.

Alle 08:06 Dievx inizia il rullaggio ed essendo probabilmente disorientato effettua un rullaggio verso sud, esattamente all'oppo-

sto rispetto al tracciato verso nord al quale era autorizzato.

Dall'altra parte, sulla main taxiway l'Sk686 viene autorizzato dall'Atm Torre a procedere al punto di attesa per il decollo e gli viene comunicato che sarà il quarto traffico a decollare.

Alle 08:08 l'Sk686 viene autorizzato a entrare in pista e ad attendere l'autorizzazione per il decollo, poiché è in corso il decollo di un altro traffico e deve essere separato in maniera opportuna. Sempre alle 08:08 Dievx comunica alla Ground che è sul raccordo S4 (anziché essere sull'R5). Sul raccordo S4 non sono presenti le stop bars e il raccordo conduce a metà della pista di decollo. L'Atm Ground resta stupito da questa comunicazione ma non chiede chiarimenti e istruisce il pilota a mantenere la posizione presso le stop bars che, come abbiamo detto, sul raccordo S4 non ci sono. Il pilota risponde che manterrà la posizione.

Alle 08:09:19 l'Atm Ground chiama Dievx e lo istruisce a continuare il rullaggio sulla via di rullaggio Alfa per andare verso l'Apron North, come se Dievx fosse sull'R5. Il pilota risponde all'autorizzazione e riprende il rullaggio. Quasi contemporaneamente i piloti dell'SK686 vengono autorizzati al decollo.

I piloti del Dievx, essendo sul raccordo S4 e non sull'R5, entrano in pista mentre l'Md87 della Scandinavian sta decollando, provocando l'incidente.

Vorrei che fosse chiaro che la dinamica degli eventi che si sono susseguiti è necessariamente incompleta per motivi legati a una narrazione costretta da esigenze di tipo giornalistico; l'analisi di questo incidente ha infatti riempito migliaia di pagine e invito, per chi fosse interessato, a consultare il rapporto ufficiale dell'Ansv. Quanto riportato, tuttavia, è tratto proprio da questo rapporto ed è stato semplificato al fine di poterlo rendere utile ai nostri obiettivi.

Nel prossimo numero concluderemo la nostra rubrica mensile sulla sicurezza con l'analisi dell'incidente raccontato. Andremo a rilevare le aree critiche che hanno contribuito al verificarsi dell'incidente e cercheremo di individuare le componenti della Shell(l), osservando come esse si siano interfacciate in questa tragica occasione.

Volevo concludere evidenziando di nuovo quanto sia importante per me far comprendere che in un'analisi di questo tipo non si cercano i colpevoli, bensì tutti quegli elementi che possono contribuire in futuro a rendere un sistema, un processo, sempre più sicuro.

Continua e finisce nel prossimo numero.

Filippo Mirabelli
filippomirabelli@gmail.com

Il fenomeno dei furti in appartamento

Numeri inquietanti, dal potenziale esplosivo. E una ben poco invidiabile graduatoria, stilata dal Censis, che parla di uno dei più odiosi reati: il furto in appartamento.

Sono 689 al giorno, cioè 29 ogni ora: uno ogni due minuti. È questo il bilancio del numero di furti in abitazione commessi nell'ultimo anno. Questa tipologia di reato ha registrato un aumento record. Negli ultimi dieci anni i furti in casa sono più che raddoppiati, passando dai 110.887 denunciati nel 2004 ai 251.422 del 2013, con una crescita del 126,7%. Solo nell'ultimo anno l'incremento è stato del 5,9%. È un aumento molto più accentuato rispetto all'andamento del numero totale dei reati (+19,6% nel periodo 2004-2013) e dei furti nel complesso (+6%), e in controtendenza rispetto all'andamento dei furti di autoveicoli (-32,2%) e degli omicidi (-29,7%).

La zona d'Italia più colpita è il Nord-Ovest, dove nell'ultimo anno i furti in abitazione sono stati 92.100, aumentati del 151% nel decennio. Oltre il 20% dei furti denunciati è avvenuto in tre province: Milano (19.214 reati), Torino (16.207) e Roma (15.779).

Considerando il numero di reati rispetto alla popolazione residente, in cima alla graduatoria delle province italiane più bersagliate si trovano Asti (9,2 furti in abitazione ogni mille abitanti), Pavia (7,1 ogni mille), Torino (7,1 ogni mille) e Ravenna (7 ogni mille). E le province in cui i furti in casa sono aumentati di più nell'ultimo decennio sono Forlì-Cesena (al primo posto, +312,9%), Mantova (+251,3%), Udine (+250,0%), Terni (+243,7%) e Bergamo (+234,3%). Tra le grandi città, gli aumenti maggiori si registrano a Milano (+229,2% nel periodo 2004-2013), Firenze

(+177,3%), Torino (+172,6%), Padova (+143,3%), Palermo (+128,4%), Venezia (+120,9%), Roma (+120,6%), Bologna (+104,5%) e Verona (+103,4%).

Cresce anche l'attenzione delle forze dell'ordine nei confronti di questo reato. Nel 2013 sono state denunciate a piede libero per furti in abitazione 15.263 persone (+139,6% rispetto al 2004), di cui 1.366 minori (il 9% del totale). E sono state arrestate 6.628 persone, di cui 486 minori (il 7,3% del totale). I detenuti per furto in abitazione e furto con strappo sono 3.530 nel 2014, con una crescita del 131,9% rispetto al 2007.

I ladri scelgono sempre di più le abitazioni private perché oggi negozi, banche, uffici postali e strade commerciali sono maggiormente dotati di sistemi di sicurezza, come le telecamere, che scoraggiano chi vuole commettere il reato perché rendono più semplice individuarne il responsabile. Inoltre nelle case si è certi di trovare un bottino da portare via, soprattutto in una stagione di crisi e di forte incertezza riguardo al futuro.

I dati testimoniano una presenza consistente di stranieri sulla scena del crimine. Nell'ultimo anno tra i denunciati a piede libero gli stranieri sono il 54,2% (8.627 persone), tra gli arrestati il 62% (4.112: +31,4% solo nell'ultimo anno), tra i detenuti il 42,3% (1.493).

Si svaligia sempre e comunque: di notte e di giorno, da soli o organizzati in bande, spesso sfidando gli ignari inquilini mentre si trovano in casa. Parallelamente all'aumento dei furti, infatti, a disturbare i sonni tranquilli degli italiani è la crescita di un

altro reato ancora più allarmante: le rapine in abitazione, con violenza o minaccia ai proprietari. Nel 2013 sono state 3.619, con una crescita vertiginosa nel decennio (+195,4%) e un incremento del 3,7% solo nell'ultimo anno.

A differenza dei furti in abitazione, le rapine sono commesse principalmente al Sud (1.380 nel 2013, pari al 38,1% del totale). Nella graduatoria provinciale in base all'incidenza di questo reato rispetto alla popolazione residente, al primo posto si trova Trapani (14,4 rapine in abitazione ogni 100mila abitanti), seguito da Asti (14,1 ogni 100mila) e Palermo (13,8 ogni 100mila).

E l'aumento dei reati che turbano la quiete domestica porta a un aumento delle preoccupazioni della gente comune. Le famiglie che percepiscono il rischio di criminalità nella zona in cui vivono sono passate dal 27,1% del totale nel 2010 al 30% nel 2014.

In effetti, siamo al 6° posto in Europa per numero di furti e rapine in abitazione: 4 ogni mille abitanti rispetto alla media europea di 2,9 (i dati di comparazione internazionale sono riferiti all'anno 2012). Più insicuri dell'Italia sono solo Grecia (7,9 reati ogni mille abitanti), Danimarca (7,8), Belgio (7,2), Paesi Bassi (6,7) e Irlanda (6,1). Ultimi in classifica (cioè i Paesi più sicuri) sono Romania (0,8) e Slovacchia (0,3).

Geivù

Intervista all'On. Roberta Oliaro

«I lavoratori di Costa Crociere non siano trasferiti ad Amburgo»

Genovese, poco più che quarantenne, Roberta Oliaro è una affermata imprenditrice di trasporti internazionali. È membro competente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.



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

Non vi è dubbio che da anni il ruolo coperto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sia spesso stato scomodo e non scervro da difficoltà, perché la politica dei trasporti ricopre una complessità di decisioni. Mi fa piacere che finalmente il Ministro Lupi si sia assunto l'onere di affrontare il tema della portualità anche con una visione maggiormente europeista e internazionale.

Valuto infatti l'economia del mare, anche per mia provenienza professionale, un volano per l'economia italiana sia in termini di introiti per lo Stato che a livello occupazionale.

Nel complesso la mia valutazione è positiva, non senza margini di miglioramento in un maggior rapporto con la Commissione Trasporti della Camera.

PRIVATIZZAZIONE DI FSI. Il Governo Renzi spinge fortemente per la quotazione in borsa del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e la vendita ai privati del 40% del pacchetto azionario. Sono stati già nominati gli advisor (finanziario e legale) del Ministero dell'Economia. Entro Pasqua arriverà quello industriale delle stesse Ferrovie. Come valuta? In ogni caso è realistico il termine temporale del 2015?

In linea di principio non sono contraria alle privatizzazioni, ma sarebbe importante capire quali sono gli obiettivi del Governo: si intende solo fare cassa? In questo caso non vedrei alcun van-

taggio per il sistema nazionale del trasporto ferroviario sia passeggeri che merci. Comunque, se il Governo dovesse procedere in questa direzione, credo che l'operazione non possa e non debba prescindere da garanzie legate al mantenimento della rete infrastrutturale sotto il pieno e imparziale controllo pubblico.

In merito al termine temporale del 2015 non penso sia possibile realizzare una simile operazione.

AUTORITA' PER I TRASPORTI. Come valuta i primi risultati della nuova Authority presieduta da Andrea Camanzi, che comincia a dire la sua su questioni importanti? 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%.

Ritengo che quelli citati siano segnali importanti legati alla capacità dell'Autorità di incidere sulle linee di indirizzo delle politiche dei trasporti.

Mi dispiace però constatare che in altre occasioni, altrettanto importanti, il parere negativo dell'Autorità dei Trasporti sia stato totalmente ignorato.

Mi riferisco all'art. 5 del decreto Sblocca Italia relativo alle concessioni autostradali sul quale è anche intervenuto il Presidente Anticorruzione Raffaele Cantone definendo lo stesso contrario ai principi di libera concorrenza.

Ho poi qualche riserva sul fatto che la stessa Autorità si mantenga su un sistema di contribuzione che grava sui bilanci delle aziende, soprattutto in un periodo di crisi come l'attuale, dove i costi delle imprese sono già elevati sia da un punto di vista fiscale che contributivo.

Una seconda perplessità riguarda invece l'organizzazione e la struttura dell'Autorità stessa che auspico miri a essere soggetto snello ed efficace.

IV PACCHETTO FERROVIARIO. Sicuramente riprenderà il dibattito su un tema così pericoloso per il futuro del trasporto su ferro. La nuova Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc sarà più prudente rispetto al predecessore estone Siim Kallas, ultraliberista e favorevole al pericoloso "spacchettamento" tra gestore della rete e del servizio ferroviario?

Penso che le politiche trasportistiche europee non possano e non debbano essere legate al Presidente di turno, soprattutto quando ci si pone obiettivi ambiziosi.

La mia opinione è che un ruolo fondamentale debba essere assegnato all'Agenzia ferroviaria europea. Con maggiori poteri l'Agenzia potrebbe determinare e garantire regole uniformi, massimo coordinamento, migliore funzionalità delle procedure soprattutto nell'ambito della sicurezza. Infine, realizzare un principio di reciprocità tra gli Stati membri per consentire una reale integrazione del mercato, delle regole e dei collegamenti.

RIFORMA DELLA PORTUALITÀ. Il Ministro Lupi ha pronto il testo del piano per i porti (con gradazioni più rigide e più morbide). Il tema preliminare riguarda la natura giuridica delle attuali autorità portuali: ente pubblico a ordinamento speciale o società per azioni? Ma non meno importanti sono gli eventuali "accorpamenti" (da 24 a 14), l'autonomia finanziaria e il destino delle compagnie di lavoro portuale ex art. 17 della 84/94. Il cosiddetto "cluster" marittimo è preoccupatissimo.

Che la riforma della portualità sia la benvenuta è ovvio visto che la attendiamo da tanto tempo. L'importante è che si caratterizzi attraverso elementi effettivamente innovativi e ricchi di contenuti

che consentano ai nostri porti di recuperare competitività e quindi traffici.

Circa la natura giuridica dell'Autorità portuale, non vi è dubbio che l'ipotesi di trasformazione in spa sia la soluzione più all'avanguardia, ma spero che, a prescindere dalla formula, si miri a modelli di gestione snelli e flessibili in linea con le richieste ed evoluzioni del mercato e che alle stesse vengano attribuiti poteri di governance e coordinamenti negli ambiti territoriali (siano questi porti o distretti).

Con riferimento al tema dell'accorpamento, se si volesse percorrere una strada innovativa, si dovrebbe andare verso una sensibile riduzione delle autorità portuali in funzione di una selezione sul territorio nazionale di quei porti con effettive capacità, per esempio, di sviluppare traffici internazionali, di penetrare i mercati anche grazie a un'adeguata autonomia finanziaria.

Le preoccupazioni sono tante perché non si è ancora capito dove si vuole arrivare. Non hanno giovato quegli articoli, per fortuna poi stralciati, contenuti nel ddl sulla Concorrenza. Le conseguenze sarebbero state disastrose nell'ambito della portualità nazionale.

COSTA CROCIERE. Giovanni Luciano, Segretario generale della Fit-Cisl, ha denunciato come l'assurdo sradicamento di Costa Crociere da Genova verso Amburgo sia un durissimo colpo a tutto il cluster marittimo italiano. Il Ceo Michael Thamm ha trovato un facile pretesto nel caso dell'incidente della nave Concordia. Come dire: siamo tutti Schettino!

Sono d'accordo e mi associo alle preoccupazioni espresse dal Segretario generale della Fit-Cisl quando definisce lo sradicamento di Costa Crociere un durissimo colpo al cluster marittimo italiano ed essendo genovese sono anche preoccupata delle inevitabili ricadute sull'economia del territorio nel caso in cui venissero trasferiti dei rami dell'azienda da Genova ad Amburgo.

Può essere che la recente triste cronaca legata all'incidente della Concordia abbia fornito al gruppo Carnival un pretesto per avviare una ristrutturazione dell'azienda che includa anche un trasferimento di alcune competenze.

Vorrei non dimenticare come nel passato Genova non abbia offerto a questa importante Compagnia armatoriale il giusto sostegno a iniziative di consolidamento di attività nel settore crocieristico sul nostro territorio e nel nostro porto.

Comunque, c'è la mia piena disponibilità a interventi in sede politica per sostenere la richiesta dei lavoratori nel vedere garantito il posto di lavoro.

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'eroina per cambiare le carceri

Antigone era un'eroina del mito greco che fu condannata perché diede degna sepoltura al proprio fratello, violando così la legge della sua città, che vietava questo gesto di pietà nei riguardi dei traditori della patria. La storia di questa donna è da secoli, per poeti, filosofi e studiosi, un simbolo del dibattito sulla "legittimità del diritto", ovvero se e quando la legge diventa ingiusta.

Antigone è anche il nome di un'associazione nata nel 1991 per «tenere sempre alto il dibattito sulla giustizia in modo che appartenga alla società civile e non solo a indagati, accusatori, magistrati e avvocati», spiega il suo **Presidente Patrizio Gonnella**.

Le vostre attività sono numerose.

Dal 1998 siamo autorizzati dal Ministero della Giustizia a visitare tutti i penitenziari italiani con le stesse prerogative date ai parlamentari. Ogni anno pubblichiamo un rapporto sulle condizioni di vita dei detenuti in Italia. Da due anni possiamo entrare nelle carceri con videocamere: vuol dire far vedere agli Italiani quello che noi vediamo. Abbiamo creato – assieme a Next New Media – un sito web, insidocarceri.it, che è una sorta di video-documentario che aggiorniamo continuamente, un modo importante per arrivare all'opinione pubblica e smontare così gli stereotipi sul carcere.

Facciamo anche difesa legale: con il nostro strategic litigation office studiamo casi giudiziari per arrivare a sentenze pilota che possano migliorare il quadro normativo all'interno del nostro Paese. Cito ad esem-



pio la sentenza Torregiani, con cui la Corte europea per i diritti umani nel 2013 ha condannato l'Italia per il sovraffollamento delle carceri. Quella sentenza è frutto anche di 1.500 ricorsi da noi presentati per denunciare che i detenuti nel nostro Paese avevano mediamente meno di tre metri quadrati a disposizione ognuno.

Poi c'è la comunicazione: abbiamo messo in piedi una serie di strumenti per sensibilizzare l'opinione pubblica, come la trasmissione radiofonica "Jailhouse Rock" che va in onda su varie radio e in cui parliamo di musica e carcere, nonché il nostro quadrimestrale "Antigone".

Da anni portiamo avanti la battaglia per l'introduzione del delitto di tortura nel codice penale italiano, che abbiamo recentemente rilanciato.

Ma non siamo pregiudizialmente denunciatori, ad esempio i carceri minorili italiani sono migliorabili, come tutte le cose, ma sono un sistema che funziona.

In tanti sostengono che ormai in Italia

non c'è più certezza della pena.

Questo è un tipico stereotipo contro cui lottiamo. Le carceri sono strapiene di persone emarginate, provenienti dall'area del disagio psichico o dell'immigrazione forzata o della marginalità economica o della tossicodipendenza: per queste persone qui il processo è rapidissimo e la pena certa.

Poi per chi può avere un'adeguata difesa tecnica e quindi ha i giusti strumenti economici non è che la pena non sia certa, ma il processo diventa infinito e pieno di vie d'uscita.

Occorre puntare a far crescere nel Paese una visione più solidale e comunitaria, che si faccia carico delle sofferenze: avremmo così meno carcerati e più attenzione invece per i casi che costituiscono veramente un allarme sociale.

La riforma della giustizia è una delle grandi incompiute di questo Paese. Perché?

Perché siamo stati per 25 anni vittime di un gioco politico dove c'erano, parlo da analista esterno, grandi personalità con grossi problemi di giustizia, fatto che ha fortemente condizionato il dibattito, per cui ci si schierava come allo stadio a favore o contro e mai per fare una riforma nell'interesse di tutti.

Il dibattito dev'essere aperto, pubblico, politico, culturale che parta necessariamente dalla qualità e dai tempi del processo.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

FIT e Iscos contro il lavoro forzato: anche gli iscritti possono mobilitarsi

La FIT sta sostenendo con generosità le attività di Iscos contro il lavoro forzato in Pakistan. Adesso anche gli iscritti possono aiutarci, non costa nulla, basta cogliere l'opportunità di destinare il 5 per 1000 dell'IRPEF del proprio reddito all'IscoS. Leggi le indicazioni qui sotto:

Cosa è il 5x1000? La quota del gettito IRPEF che puoi destinare al no profit.

Come si fa?

- Compila il modulo 730, Modello Unico, il CUD rilasciato dal tuo datore di lavoro o dall'ente erogatore della pensione. Nel dubbio chiedi a chi ti assiste nella dichiarazione (caf, commercialista, etc).

- Firma nel riquadro indicato come: "Sostegno del Volontariato...".

- Indica il codice fiscale di ISCOS: 970 288 20 583

Anche chi non compila la dichiarazione dei redditi può devolvere il 5x1000, per saperne di più vai sul nostro sito www.iscos.eu!

Quanto mi costa?

Nulla.

Come utilizzeremo il tuo 5x1000?

I fondi raccolti serviranno a sostenere i nostri progetti a sostegno dei diritti umani, lavoro dignitoso, giustizia sociale e diritti sindacali in Asia, Africa, America Latina, Est Europa e bacino del Mediterraneo. Per vedere il nostro bilancio sociale ti basta andare su: www.iscos-cisl.org/bilanciosociale

Perché dovresti firmare per l'ISCOS?

Perché, citando Albert Spaemann uno dei più grandi pensatori contemporanei: "La dignità è il fondamento dell'uomo, spiega l'esistenza di diritti e doveri, della libertà e della responsabilità."

Per questo è importante che tu faccia ora una scelta di Dignità. SCEGLI ISCOS

I NUMERI DI ISCOS nel 2011-2013:

26 Paesi

8.868.781 euro impiegati in

49 progetti in partnership con

42 Sindacati e

26 Organizzazioni locali

6 Partner Internazionali

22 Partner in Italia

172.059 beneficiari diretti

oltre 2 milioni di beneficiari indiretti e

1 firma.

LA TUA

Perché sostenere una ONG sindacale?

- Perché la difesa dei diritti dei lavoratori e delle lavoratrici in Italia passa anche attraverso la difesa dei diritti dei lavoratori nel mondo.
- Perché oggi i confini di noi tutti non sono più nazionali ma globali.
- Perché la globalizzazione contemporanea, e la conseguente delocalizzazione, ha reso la nostra azione sempre più urgente e attuale.
- Perché a domande comuni occorre una risposta globale e un'azione sindacale globale.
- Perché la cooperazione è un'attività su cui investire e non un costo su cui risparmiare.
- Perché solo negli ultimi 3 anni, Iscos ha attuato 49 progetti, 14 specificamente per il sostegno ai sindacati, tutti basati sulla convinzione che attraverso il lavoro è possibile ottenere emancipazione, uscire dalla povertà, promuovere solidarietà, giustizia sociale, dignità dell'uomo, pace.
- Perché dalla crisi si esce in un solo modo: **INSIEME**



FAI UNA SCELTA DI DIGNITÀ,
dai il tuo 5x1000 a ISCOS

Fare la scelta giusta oggi non
ti costa nulla.

codice fiscale
97028820583