

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti

5

Maggio 2015

LXV anno dalla fondazione

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



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Frank 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

Consiglio Generale Fit Cisl

- 2** Il sindacato ai tempi del Jobs Act
- 9** Orientarsi nel cambiamento puntando alla contrattazione

Sindacato & Strategie

- 14** Ecco com'è andato l'incontro con Trenitalia sulla verifica degli accordi per gli equipaggi

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

N. 5 Maggio 2015
LXV anno dalla fondazione

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

Direttore: **Giovanni Luciano**

Direttore Responsabile: **Giulia Dellepiane**

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

Impaginazione: **Fabio Grassini**

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

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

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

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

Chiuso in redazione il 15/05/2015

Finito di stampare nel mese di Maggio 2015

Tiratura: 28.000 copie

- 16** Ntv, scongiurati 246 licenziamenti. Ora si punta tutto sul nuovo business plan
- 18** L'universo di Rete Ferroviaria Italiana
- 20** Cos'è davvero la Manutenzione Rotabili?
- 21** Clean Service sigla il contratto aziendale
- 18** È un momento di svolta per il comparto Autostrade?
- 24** L'e-commerce, il driver e l'evoluzione di un mondo
- 26** Trasporto aereo. Parte specifica del ccnl Assocontrol
- 27** Enac, mai più l'incidente Germanwings: ecco il tavolo tecnico
- 28** Qu.i.r. predest: meglio il Tfr in busta paga oggi o la pensione integrativa domani?
- 30** L'Inps e la sua "Operazione porte aperte"
- 32** Ecco le risorse stanziare per la parità di genere e le famiglie

Fit International

- 34** Dialogo sociale, in che direzione va il confronto in Europa
- 36** Le direttrici di crescita del trasporto pubblico locale in Europa
- 38** Trasporto aereo. Sbagliando si impara o chi rompe paga?
- 40** Il lavoro dell'Etj per le giovani generazioni
- 41** Un'esperienza formativa presso l'Itf di Londra

Regioni

- 43** Abruzzo-Molise, Alto Adige/Südtirol, Lombardia, Puglia-Basilicata, Toscana, Sicilia

Opinioni & Colloqui

- 49** I numeri dei migranti in Italia e nel mondo
- 50** Intervista all'On. Luca Squeri

Intorno a noi

- 52** Il benessere viene anche dalla tutela dell'ambiente

Il sindacato ai tempi del Jobs Act

In questo numero pubblichiamo la relazione del Segretario Generale Giovanni Luciano al Consiglio Generale Fit Cisl svoltosi a Rimini dal 12 al 14 maggio 2015



Premessa

In questi tre giorni la Fit è stata chiamata a fare diverse riflessioni sull'esigenza di cambiamento che investe il Sindacato e su come le difficoltà presenti nel mutato scenario sociale e politico possano rappresentare, invece, un'occasione di rilancio dell'azione sindacale. Dobbiamo ragionare, come ci hanno insegnato i padri fondatori, trasformando le difficoltà in nuove opportunità, in questa fase di profondo cambiamento di scenario politico. Una fase dove appare che sia stato rottamato un intero sistema di potere, non solo qualche dirigente storico di partito.

È stato rotto uno schema che durava anche da prima dell'avvento della seconda repubblica. Questo è avvenuto grazie alla presa del potere tramite la scalata interna ad un Partito dovuta a votazioni perlomeno dubbie, visto che votano tutti quelli che versano un obolo anche se non sono iscritti. Quello che è successo dopo, è storia. Ma quello che è più significativo è che questa rottamazione, che rompe antichi equilibri basati spesso su bizantinismi, avviene con il favore della maggioranza dell'opinione pubblica. Non è dato sapere cosa succederà nei prossimi tempi e se questo potere resisterà agli attacchi delle varie opposizioni, interne ed esterne al Pd o al centro sinistra, né se ci sarà un'evoluzione verso un "partito della nazione". Quello che è certo è che il favore della maggioranza dell'opinione pubblica si basa su un verbo semplice ma efficace: "fare". L'aver superato le inconcludenze, apparenti, del Parlamento e della politica degli ultimi decenni, unitamente al diffuso malcontento di strati sempre più ampi di questa società "liquida", come direbbe Zygmund Bauman, sta ancora dando grande consenso a questo capo di governo. Il punto di svolta definitivo dello strappo l'ha rappresentato il voto di fiducia che ha approvato la nuova legge elettorale. Personalmente ho grandi perplessità sul nuovo sistema elettorale, soprattutto se lo si considera unitamente alla trasformazione del Senato per come sta venendo avanti. Temo che siamo, come ho già detto mesi fa, al "fascistellum", altro che Italicum. La democrazia comporta dei tempi più lunghi, i sistemi non democratici sono più veloci. Si tratta di trovare il giusto equilibrio tra democrazia e possibilità di governare ma tenendo sempre presente che il sistema non deve poter essere usato arbitrariamente. Sarà così?

La riforma del Titolo V che abbiamo invocato come Cisl non è questa del Senato, ma quella di ridare un ordine alle competenze decisionali dei vari livelli amministrativi. La sola, pasticciata, soppressione delle Province non è quello che serve. Dovremmo riflettere tutti sul ridare voce a quella proposta lanciata al Congresso.

Un'altra cosa che dà molto favore al nostro premier è l'attacco a testa bassa a tutto quello che sa di corpi intermedi. Una caratteristica propria di certi personaggi è quella di saltare le intermediazioni rivolgendosi direttamente ai cittadini. Per certi versi può essere positivo, ma in una società complessa come la nostra, degradata negli ultimi venticinque anni da una deriva etica e sociale



senza precedenti, come si può pensare di fare a meno dei corpi intermedi? Pensate a quello che sta succedendo con i migranti e all'atteggiamento di rifiuto, di egoismo, di non accoglienza che è prevalente. Cambiare l'Italia lo vogliamo fare anche noi, ma vogliamo contribuire nel merito, ai cambiamenti. Cambiare tanto per, non ci interessa. Ci interessa un grande patto sociale per il Paese, ma questa opzione non piace, non può piacere, a chi intende fare da solo.

Ed ecco allora che, dei corpi intermedi, il bersaglio principale diventa il sindacato confederale. Non ho mai sentito dirgli una parola contro i Cobas o i vari autonomi. Eppure di danni ne fanno in continuazione, pensate agli ultimi episodi proprio nei trasporti o alle azioni che sviluppano nella logistica. Aiutato dai comportamenti spesso politicamente illogici e al limite del-

l'autolesionismo della Cigl mette il Sindacato sul banco degli accusati: "dov'era-vate?". Ci attacca con le stesse accuse con le quali ha attaccato i vecchi dirigenti nel suo partito e i vecchi partiti. Inconcludenti e autoreferenziali.

Quanta ingiustizia in queste accuse. Dovrebbero ricordare tutti quante volte il Sindacato Confederale, Cisl in testa, ha tenuto insieme questo Paese. Chissà dov'era lui quando i nostri morivano sotto i colpi delle Br, quando il Sindacato faceva argine al terrorismo ai tempi dell'assassinio di Moro. Chissà dov'era lui quando con Ciampi si tenne in piedi il Paese.

Poi il Sindacato ha colpe? Come tutti. Chi più chi meno. Certamente non ha la colpa di essere stato mai iscritto nei registri degli indagati per corruzione, perlomeno non ricordo da mani pulite ad oggi nulla che abbia coinvolto i nostri dirigenti. Ha la

colpa di aver generato il dissesto? Non credo, forse qualche anno fa l'ha avuta in minima parte nelle municipalizzate, ma da molto tempo la Fit e la Cisl hanno preso chiaramente le distanze da quelle situazioni. Sappiamo tutti come stanno le cose invece e vedremo come andranno in futuro, se sarà meglio o peggio di prima in Italia, ma noi non possiamo attendere tempi futuri. Dobbiamo guardare oltre il Jobs Act. Purtroppo i dati sulla disoccupazione dicono che avevamo ragione nel sostenere che non sono le modifiche alle regole che creano lavoro. Sono gli investimenti e le politiche di sostegno all'economia in puro stile keynesiano che possono farlo, in una logica di equa redistribuzione della ricchezza. Un datore di lavoro che utilizza oggi una falsa partita Iva a fianco di un lavoratore a tempo indeterminato non ha alcun interesse a trasformare quella partita Iva nelle tutele crescenti.

Neanche con gli incentivi, perché è sempre più conveniente un prestatore d'opera che deve autogestirsi, senza ferie, malattia, maternità, oneri da risoluzione del rapporto di lavoro e così via. Finché non verranno abolite certe forme anomale di lavoro, l'obiettivo non sarà raggiunto. Detto questo, abbiamo una legge e dei decreti approvati dal Parlamento e ci dobbiamo fare i conti. Non lasciarci la testa ma sfruttare le difficoltà che ci vengono poste per ridare slancio all'azione di tutela delle persone tramite la contrattazione.

Guardare oltre il Jobs Act – rafforzare la contrattazione

Dobbiamo agire adesso. Abbiamo il Jobs Act ed è stato un vulnus nei rapporti con il Sindacato per come è stato prodotto. Contiene alcune cose positive e tante cose negative. Sicuramente il contratto tempo indeterminato a tutele crescenti per i nuovi assunti è positivo, con le eccezioni che dicevo pocanzi. Tutte le norme che regolano, ad esempio, i licenziamenti collettivi e i cambi di appalto sono negative. Ciò premesso, penso che le difficoltà che porta questo provvedimento debbano diventare nuove opportunità per un rilancio della nostra azione contrattuale. La contrattazione è uno dei valori fondanti della Cisl, ancora di più diventa fondamentale per essere Sindacato ai tempi del Jobs Act. Su questo ci stiamo organizzando come categoria per reagire nei nostri ambiti al fine di evitare quelli che possono essere definiti "effetti collaterali", per essere eufemistici.

Per riuscire ad essere efficaci nella contrattazione a volte non bastano solo le diplomazie o i buoni rapporti. Quello che conta sono i rapporti di forza che ci sono con le controparti. Un esempio tra tutti è quello che recentemente è successo con Ntv. Se lo sciopero non fosse riuscito, un quarto della forza lavoro dei treni Italo sarebbe in mobilità e non in solidarietà difensiva, come avevamo chiesto noi per tenerli legati al posto di lavoro. Per Ntv licenziarli era più conveniente, visto che nelle rias-

sunzioni eventuali avrebbe usufruito degli incentivi da Jobs Act.

Ripeto: quegli incentivi dovrebbero essere usufruibili solo per il superamento dello stato di disoccupazione o di precarietà, non in altre fattispecie.

Un altro caso di scuola, è il caso di dirlo scusandomi per il gioco di parole, è proprio lo sciopero della scuola del 5 maggio u.s.. E sapete bene che personalmente non sono incline allo sciopero facile, anzi. Ci sono momenti e momenti.

Opportunità e inopportunità. Lo sciopero in Ntv era non solo opportuno ma obbligato. Lo sciopero generale di Cgil e Uil dello scorso autunno era inopportuno perché del tutto inutile, anzi deleterio. Ntv, vista la cattiva pubblicità e i treni che fermandosi producevano perdite economiche, ha rivisto le sue posizioni; il Governo, visto che lo sciopero generale lo rafforzava con l'opinione pubblica, ne ha avuto un beneficio, infatti lo sciopero non ha intaccato le decisioni assunte dal Governo. Come non sono stati produttivi i tredici scioperi per il CCNL del contratto del t.p.l.. E' stato più produttivo rompere il monopolio Asstra-Anav con l'ingresso sulla scena di Agens-Fs che ha prodotto un nuovo atteggiamento da parte di questi per il rinnovo del Contratto. Anche la nostra iniziativa, solitaria ma splendida, per lo "sciopero intelligente" è stata produttiva in quell'ambito.

Ministro Del Rio e legge sullo sciopero

Infatti, noi di sciopero, quello "intelli-



gente", abbiamo vissuto per oltre sei mesi. Penso che vedere quell'atto della Camera pubblicato con un disegno di legge, pensato, sostenuto, propagandato e voluto da tutti noi della Fit Cisl, riempia di grande soddisfazione e di orgoglio. Voglio ringraziarvi ancora tutti per quello che avete dimostrato. Ora quel provvedimento è all'attenzione della Commissione Lavoro della Camera. Ma nel frattempo si è sviluppata un'altra dinamica che, come nelle migliori tradizioni, porta non a discutere dei motivi delle proteste, ma di come queste possano essere represses ancora di più. Noi abbiamo un nuovo Ministro dei Trasporti, come è noto gli abbiamo inoltrato una richiesta di incontro per le tante questioni che ci attengono: non ha ancora risposto. Non sappiamo neanche se risponderà, in puro stile renziano, ma intanto parla dai giornali di come fare per impedire ancor di più che si scioperi nel trasporto pubblico locale. Tutto il resto: contratto bloccato, 1200 aziende nel tpl, riforma, sprechi, tagli lineari...niente. Riforma della portualità, privatizzazione delle Fs e di Enav, le concessioni autostradali... per ora



l'obiettivo sembra essere solo l'ulteriore inasprimento della legge 146/90. E' un errore politico clamoroso.

Noi, per primi, abbiamo messo in evidenza che, invece, serve un collegamento delle regole sullo sciopero all'effettiva rappresentatività delle sigle proclamanti. Non per comprimere un diritto costituzionale, che deve restare nella disponibilità di ogni sigla sindacale, ma crediamo sia logico che ci sia un collegamento tra tasso di rappresentatività e rarefazione oggettiva. Il fenomeno dell'occupazione della casella nel calendario degli scioperi, presso l'Osservatorio del Ministero dei Trasporti, è un fenomeno distorsivo che deve essere corretto. Lo diciamo da tempo, ma questo non significa che dobbiamo, invece, fare un referendum preventivo. Il problema dello sciopero nei trasporti è dato essenzialmente dal fatto che una vertenza che si sviluppa oggi, per norme e codicilli, non può essere affrontata con la protesta in tempi compatibili col problema. Se a ciò si aggiunge che le aziende spesso ci guadagnano, si capisce bene qual è la situazione. Occorre quindi, lo ripeteremo fino alla

nausea, riequilibrare le responsabilità. Non si può pretendere un referendum preventivo e poi mantenere preavvisi e durata massima. Quando in Italia si richiamano le norme di altri paesi europei viene da sorridere. Cominciassero da partecipazione e democrazia economica, quando vogliono imitare gli altri, noi lo chiediamo da decenni. Del Rio stia attento ad evocare le regole della Germania. Lì, quando poi si sciopera, si può fare per una settimana di fila.

Il sindacato

Vogliamo parlare con il nuovo Ministro, sia di regole dello sciopero che di come si esce dagli annunci delle riforme e si passa alla fase concreta per cambiare in meglio le cose. Prima del cambio di guida al ministero il sindacato ha scioperato unitariamente nella portualità contro una riforma che, apparentemente si sviluppa attorno alla governance e al numero delle autorità portuali, ma che sottende ad altri obiettivi. Non c'è solo l'aspetto di quale forma giuridica e di quali dimensioni territoriali dovranno avere le nuove entità che sostituiranno le attuali autorità, c'è l'azione destrutturante delle regole del lavoro in ambiti dove il fattore sicurezza è oltremodo fondamentale.

Penso che noi dobbiamo essere sempre i primi ad accompagnare azioni tese allo sviluppo del Paese, e la situazione della portualità italiana è strategica in questo. Questo però non deve voler dire che si deve introdurre nei porti la giungla che c'è da anni negli aeroporti. La deregulation del trasporto aereo ha fatto danni devastanti all'occupazione, e poche volte ha prodotto qualità ed economicità del servizio. E i danni vanno a carico dell'erario perché le migliaia e migliaia di esuberanti gravano sui conti dell'Inps. Pochissimi si arricchiscono e tutti paghiamo i loro interessi. Il gioco nei porti sembra essere lo stesso. Totale liberalizzazione. Chiedemmo a Lupi di coinvolgerci e non lo fece, la forte riuscita dello sciopero lo aveva indotto ad aprire dei ragionamenti,

poi le cose sappiamo come sono andate. Ora è in uscita un corposo documento chiamato "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" sul quale la Fit, insieme alla stessa Cisl, vorrebbe misurarsi nel merito. Nel metodo abbiamo già avuto modo di notare che Del Rio, per ora, non ha dimostrato la stessa sensibilità istituzionale che ha avuto Lupi col Sindacato. La portualità, la riforma del t.p.l., le privatizzazioni, le concessioni autostradali, gli investimenti infrastrutturali sono i dossier principali che abbiamo al momento in quel dicastero. Così come credo che sia ora che la Fit ponga forte una questione, ormai emergenziale nel Paese, che è rappresentata dallo stato di degrado dell'intera rete viaria dell'Anas, ma anche delle provinciali. Penso che faremo una grande iniziativa per porre questa questione, che va oltre la nostra sola categoria, perché non si può pensare solo alle grandi opere quando poi per girare fuori dalle autostrade servono ormai i fuoristrada! Ricordo che questa cosa la sto denunciando da tanto tempo, evidentemente è arrivata l'ora di alzare il tono per farmi sentire.

Adesso vorrei tornare all'inizio del mio ragionamento per riprendere alcuni concetti.

Il successo di questo primo ministro, dicevamo, è direttamente collegato al concetto di superamento delle inconcludenze e dell'autoreferenzialità della politica...del palazzo. Noi siamo il palazzo? Il sindacato è palazzo? Penso di no. Ma non importa cosa penso io, ma cosa pensate voi e cosa pensano i nostri delegati. Conta ancor di più cosa pensa la gente. Qualcuno parla di riforme da fare ineludibilmente, come un must. Poi bisognerebbe vedere il contenuto delle riforme più che il fare a prescindere ma il tema vero è questo. Come il Sindacato confederale complessivamente inteso riesce a riformare se stesso per essere soggetto che concretamente e senza autoreferenzialità si pone nella società di oggi, per continuare ad essere determinante come lo ha saputo essere nei decenni passati.

In questo la Cisl sta agendo in uno sforzo teso ad avvicinarsi alle persone anche con nuove metodologie, che, come ricordato, noi abbiamo anche già sperimentato in questa categoria.

Le iniziative sulla correzione della riforma previdenziale operata dal ministro Fornero ma, soprattutto, la presentazione di una proposta di legge di iniziativa popolare per riformare il fisco italiano avvicinano la Cisl alle persone, all'opinione pubblica. Chi tra noi è stato ai banchetti della raccolta delle firme ha avuto modo di sperimentare quanto sia diverso parlare con chiunque si avvicini rispetto al parlare con i lavoratori e/o con iscritti del proprio ambito.

In questa iniziativa la Fit, ovunque, insisto, deve essere in prima fila per promuovere la raccolta di firme, in sinergia con la Cisl del proprio territorio. Dobbiamo fare un'azione di promozione, di propaganda nei posti di lavoro. Nel passaparola, nelle bacheche tradizionali e in quelle virtuali che ci sono oggi, i social network.

Credo che queste iniziative di apertura al dialogo diretto con la gente sia essenziale in questa società oramai molecolare, dove ognuno va per conto suo, dove ognuno pensa di cavarsela da solo e dove, purtroppo, troppo spesso in tanti vengono lasciati soli.

Dovremmo tutti guardare all'esempio che dà il Papa con i suoi comportamenti.

Dobbiamo riformarci. Certo. Dobbiamo farlo ma senza perdere di vista cosa siamo, perché siamo nati e quale è la nostra missione. I forbiti direbbero il nostro ministero.

Noi siamo corpo intermedio che deve servire ad organizzare speranza, deve dare prospettiva migliore alla disperazione della drammatica situazione occupazionale che stiamo vivendo. Dobbiamo continuare ad essere quei soggetti riformisti che tendono a combattere la concentrazione della ricchezza in poche mani e agiscono per una equa redistribuzione della stessa. Dobbiamo continuare ad essere



soggetto che tende al bene comune, nell'interesse di chi siamo e rappresentiamo. Dobbiamo solo risintonizzare l'organizzazione al contesto per renderci più efficaci e più efficienti. E qui inizia una montagna da scalare. Tra il dire e il fare...ogni volta che si dice che dobbiamo cambiare tutti sono d'accordo ma si preferisce aspettare che cambino gli altri...o almeno prima gli altri. E' insito nella natura umana e noi non facciamo eccezione. Però bisogna cambiare. O meglio, bisogna proseguire nel cambiamento.

La Fit

Nella Fit abbiamo cambiato tanto negli ultimi anni. Non sta certo a me dare un giudizio se abbiamo migliorato, tanto o poco o se, addirittura abbiamo peggiorato le cose.

Questo giudizio va dato innanzitutto dal Consiglio Generale della Federazione, oltre che da tutte le strutture territoriali e dai delegati. La Cisl quest'anno tornerà ad una Assemblea Organizzativa e, come ho già detto pubblicamente, fa benissimo a



farlo proprio per le ragioni che elencavo pocanzi. Non entro oggi in tesi che non sono ancora pronte, né anticipo questioni di merito, mi limito a dire che la Fit parteciperà con grande entusiasmo a questo evento, con la consapevolezza che siamo in una fase storica molto delicata per l'intero movimento sindacale confederale.

A me piacerebbe fare un'assemblea organizzativa insieme agli amici di FisTel e Flaei, ma non so se la cosa è condivisibile da parte loro.

Nel frattempo, quello di cui la Fit già da oggi deve cominciare ad occuparsi in prospettiva, è una verifica della sua funzionalità politica e organizzativa. Il nostro ultimo Congresso ha prodotto significativi cambiamenti in un contesto confederale che sul territorio ha prodotto grandi modifiche.

Noi abbiamo deciso, dove le Ust si accorpavano, di non chiudere nessuna presenza territoriale. Però abbiamo accelerato molto sulla regionalizzazione.

Detta così sembra una contraddizione, ma non lo è. Non lo è perché noi abbiamo presidiato e rafforzato il territorio accentrando a livello regionale il solo codice fiscale. Non ovunque. Sono ancora in piedi alcune grandi Fit Territoriali, ma ci sono stati esempi, nella stragrande maggioranza dei casi, di trasformazione vera. Parlo di regioni come il Veneto e l'Emilia Romagna, ad esempio che sono passate da un sistema all'altro, totalmente. Come la Sardegna, con l'eccezione di Sassari. Avevano tutte Fit territoriali, al Congresso sono passate a tutti Presidi Territoriali. Come la Toscana e tante altre Fit regionali già da anni, forse la prima è stata l'Abruzzo. Senza per questo togliere rappresentanza della Fit nelle nuove realtà orizzontali e, soprattutto, senza togliere dignità congressuale al territorio. Il nostro regolamento prevede, come sapete, che i Segretari di Presidio vengano eletti. E' una forma di organizzazione, dotata di risorse, che deve mantenere forti le radici alleggerendo di responsabilità e di oneri quelli che sono più verso il front line. Meno burocrazia e più professionalità. Meno disinvolture sulla gestione amministrativa. Meno rischi per tutta l'Organizzazione.

Un'altra cosa che abbiamo profondamente cambiato è stata quella delle responsabilità politiche. L'organizzazione è guidata dalle segreterie Fit Cisl, poi ci sono le aree contrattuali nei rispettivi Dipartimenti.

Parto da qui con le riflessioni: qualcuno vuole tornare ai settori? Completiamo la nostra organizzazione trasformando le Fit Territoriali in Presidi? Restiamo come siamo o addirittura torniamo alle Fit Territoriali, magari facendole speculari alle nuove grandi Ust? Magari è presto per approfondire queste cose, anche in attesa delle riflessioni che la stessa Confederazione porrà rispetto all'attuale situazione organizzativa, complessivamente intesa.

E qui c'è anche tutta la grande discussione sulla ripartizione delle risorse. I segretari generali regionali mi sono testimoni che io

per primo ho aperto un ragionamento su come poter far arrivare più risorse possibili dai livelli nazionale e regionale alla prima linea. Infatti, abbiamo già in piedi da due anni un Fondo straordinario per i progetti di sostegno al proselitismo territoriale che è il risultato del dibattito e delle decisioni assunte nelle riunioni e dal Comitato Esecutivo. Un Fondo sperimentale che ci sarà finché questo Consiglio non deciderà se e come cambiano le percentuali di ripartizione. Sosteniamo molto le iniziative periferiche. Dal proselitismo, alla formazione, alle ristrutturazioni delle sedi, al loro acquisto, alle manifestazioni. Qualunque cosa però decideremo insieme di fare ci sarà un punto dirimente, per quanto mi riguarda: l'esistenza di un meccanismo certo che dia ai Presidi le risorse di cui hanno titolarità, senza dover aspettare. Gli automatismi non devono esserci solo tra Fit nazionale e Cisl nazionale, o tra Fit nazionale e Fit regionale...

Poi la Fit, nel contesto più generale dei processi riorganizzativi dell'intera Confederazione, è interessata al pari di tutte le categorie, in percorsi di aggregazione con altre categorie.

Non penso che debba spiegare in questa sede perché la nostra carta intestata o il nostro sito web abbiano un marchio diverso da prima. Ringrazio molto i colleghi di FisTel e Flaei per aver accettato di essere qui con noi. Non ho molto da aggiungere a quello che già è noto a tutti o ai documenti ufficiali di questa Federazione. Penso semplicemente che ci sia la possibilità di costruire insieme qualcosa di utile alla Cisl e alle nostre Federazioni, nel rispetto di tutti e nel sostegno alla riorganizzazione che Anna Maria ha detto più volte che va completata. Anche nelle difficoltà si può trovare un percorso condiviso. Almeno questa è la mia convinzione. E' una convinzione corroborata dalla esperienza che abbiamo vissuto nella Fit. Penso che, insieme a tanti in questa sala, ho svolto un ruolo da protagonista negli ultimi quindici anni di Fit. Ricordo quando, anche allora, sono diventato un bersaglio perché ero un

propugnatore della monocomposizione, che per molti era da non fare. Ma questo non importa ora, la storia è stata scritta. Quello che oggi importa è farsi una domanda. Se avesse prevalso l'idea di restare come tanti settori, ognuno diviso e a se stante, oggi cosa saremmo? A ognuno di noi la risposta. Ora, alla vigilia di un'Assemblea Organizzativa fondamentale per la Cisl e per tutte le sue categorie penso che sia di aiuto a tutti riprendere i percorsi di collaborazione e coordinamento propeudeutici all'adattarci a un complesso che cambia velocemente. In questa sede, ad esempio, mi piace evidenziare con orgoglio e soddisfazione quanto abbiamo da poco realizzato nelle multiutility. Pochi anni fa in pochi avrebbero pensato di doversi confrontare un giorno con queste grandi aziende plurilocalizzate dei servizi pubblici locali gestiti unitamente dallo stesso soggetto. Hanno ormai raggiunto dimensioni di grandi player industriali e gestiscono quei servizi che noi complessivamente rappresentiamo con tre categorie, tre contratti. Per questo la Cisl, la Fit, la Flaei e la Femca hanno prodotto un accordo di coordinamento in quelle aziende per avere un'unica Cisl, rappresentata da un coordinatore che sintetizza tutta la nostra rappresentanza in quegli ambiti. E' un esempio di come insieme, pur avendo storie e sensibilità diverse, possiamo lavorare meglio. Credo che anche Anna Maria sia soddisfatta di questo risultato per il quale ha tanto lavorato quando se ne occupava nelle sue responsabilità precedenti.

Conclusioni

Un ultimo passaggio lo voglio fare con riferimento alla discussione in corso con Filt Cgil e Uiltrasporti a proposito del recepimento del Testo Unico sulla rappresentanza e rappresentatività nei trasporti. Non si tratta di modifiche a quel Testo, ce ne guarderemmo bene. Tanto è vero che, avete visto, andiamo a declinare su cose specifiche avendo anche ancora divergenze tra sigle. Lo vogliamo fare e anche con una certa fretta proprio per rafforzare quel Testo Unico, che ricordo sta produ-

endo già la misurazione degli iscritti con l'accordo fatto con l'Inps dalle Confederazioni. Rafforzare quell'intesa e far marciare concretamente quel Testo Unico nella quotidianità degli ambiti lavorativi è la migliore risposta concreta a quelli che vogliono la legge sulla rappresentanza. A volte non riesco a capacitarmi di come ci possa essere tanta cecità. Quelli che vedendo di cosa possono essere capaci Governo e Parlamento nel caso di questioni attinenti le parti sociali, pensioni e Jobs Act per esempio, sono gli stessi che invocano la legge. E' come un tacchino che vuole per forza farsi invitare alla cena di Natale. Scusate la battuta. Noi dobbiamo invece continuare a pretendere che questa sia una materia affidata alle parti sociali e far camminare quell'intesa del Testo Unico sulle gambe della concreta attuazione. Nei trasporti possiamo dare il nostro contributo alla Cisl, in questo. Già che ci sono, ricordo che per esserci, bisogna avere iscritti e voti alle elezioni Rsu. Per la discussione Rsu sì, Rsu no continuo a sostenere l'idea che l'elezione della Rsu costringe il Sindacato a muoversi e confrontarsi con i lavoratori tra i lavoratori e fa fare più iscritti. Altre dinamiche le prediligo meno, ma di questo ho già detto nella relazione all'ultimo Congresso e sapete come la penso. Per quanto riguarda gli iscritti sono soddisfatto che la Fit, anche quest'anno, ha dato il suo contributo alla crescita del numero degli iscritti alla Cisl tra i lavoratori attivi. E' un risultato al quale va dato merito a tutti voi e a tutti i nostri delegati presenti ovunque in Italia a presidio di tredici aree contrattuali. Continuiamo così stando sempre dalla parte giusta, quella di chi ha più bisogno, coniugando specificità con confederalità.

Questo è il nostro ministero e questo dobbiamo cercare di fare al meglio delle possibilità di ognuno di noi.



I lavori del Consiglio Generale

Orientarsi nel cambiamento puntando alla contrattazione



“Il Sindacato ai tempi del Jobs Act – Nuovi orientamenti tra opportunità e difficoltà” questo il tema al centro del Consiglio generale della Fit-Cisl tenutosi a Rimini dal 12 al 14 maggio, allargato alla partecipazione dei Segretari generali delle Fit e dei Presidi territoriali, dei componenti delle Segreterie regionali e del Coordinamento nazionale Donne.

Un momento di riflessione fortemente voluto dalla Segreteria nazionale alla luce delle importanti novità introdotte dalla Riforma del Lavoro approvata dal Governo Renzi ed in vigore dallo scorso 7 marzo.

Scelta questa che ha incontrato il favore di tutti i partecipanti ai lavori, aperti col saluto di Giorgio Graziani Segretario Usr Cisl Emilia Romagna, Regione ospitante l'evento, il quale ha colto l'occasione per ribadire come temi cruciali siano al momento quelli della crescita occupazionale e degli investimenti infrastrutturali. Secondo Graziani in effetti, prima ancora dell'emanazione di nuove norme, serve un patto sociale che rilanci la formazione e la crescita del Paese, “nella rete di un nuovo welfare contrattuale”.

guardato in prima istanza ai casi di estinzione del rapporto di lavoro esplicitandone le caratteristiche per i nuovi “contrattualizzati a tutele crescenti”; questo aspetto senza dubbio delicato pertiene, oltre la tipologia economica e discriminatoria, il licenziamento disciplinare, vera sfida per i contrattualisti. Come spiega Curcio infatti, in sede di rinnovo contrattuale è fondamentale prestare particolare attenzione ai codici disciplinari vigenti in modo da blindare le tipologie di mancanze e le relative sanzioni previste, allontanando il più possibile l'inasprimento delle penalità ma soprattutto evitando atteggiamenti aziendali volti ad una rivisitazione unilaterale delle condizioni e del procedimento disciplinare, dietro la mal celata motivazione di un necessario adeguamento alle nuove regole.

Jobs Act

La prima giornata è entrata nel vivo della questione con l'approfondimento di alcuni aspetti del decreto attuativo da parte dei Coordinatori nazionali rispettivamente per i servizi ambientali Angelo Curcio, l'autotrasporto-merci-logistica Maurizio Diamante e infine per la viabilità-autostrade, Marino Masucci. Nello specifico con “Il Jobs Act – Istruzioni per l'uso”, si è

È in quest'ultima asserzione che emerge lo spirito dell'iniziativa riminese: come spiegato dal Segretario generale Giovanni Luciano, il Jobs Act è ormai realtà e di conseguenza, al di là dello studio puntuale della riforma, urge capire cosa il sindacato sia in grado di fare e come possa supportare i delegati impegnati costantemente sul territorio per neutralizzare gli effetti distorsivi della norma.



A questo si riallaccia l'intervento relativo ai cambi d'appalto. Per simili fattispecie invero, il rischio per il lavoratore che passa alle dipendenze dell'appaltatore subentrante a far data dall'entrata in vigore della nuova norma è quello di vedere il proprio contratto disciplinato secondo il regime di tutele crescenti; anche in questo caso il suggerimento è quello di rafforzare la contrattazione territoriale inserendo negli accordi laddove non presenti, clausole sociali di salvaguardia o vincolando al rispetto delle stesse ove già previste nei ccnl.

L'intervento sul tema si conclude con l'auspicio che l'effetto combinato del Jobs Act e della decontribuzione per le nuove assunzioni voluto dal Governo conduca quanto meno a un'inversione di rotta in termini di esternalizzazioni.

Un ultimo accenno infine ai licenziamenti collettivi con l'esortazione di Marino Masucci allo studio approfondito sia della nuova normativa sia di quella emanata nel 1991 in merito.

La riforma conduce, in effetti, a un duplice regime rispetto agli assunti prima e dopo il decreto legislativo 23/2015 ed è solo te-

nendo presente tale diversità che si può avviare ai tentativi di violazione dei criteri di scelta nei licenziamenti collettivi.

Come sempre lo strumento utile risiede nei contratti collettivi nazionali all'interno dei quali inserire regole certe da seguire per queste fattispecie di licenziamento e nella cui assenza restano le indicazioni tracciate dal d.lgs 223/91 ovvero i carichi di famiglia, l'anzianità del lavoratore e le esigenze tecnico-produttive dell'azienda.

Spunto interessante fornito alla platea si rinviene nell'ipotesi lanciata da Masucci di valutare gli enti bilaterali come strumenti di regolazione per i contratti di ricollocazione e riqualificazione, nonché come possibile luogo di incontro tra domanda e offerta di lavoro in supporto alla costituenda Agenzia Nazionale per l'Occupazione.

Terminati gli interventi illustrativi, ampio spazio è stato lasciato al dibattito e alle eventuali considerazioni che argomenti così spinosi naturalmente suscitano.

Molte le questioni poste con i numerosissimi interventi dei partecipanti. Da tutti giunge pieno sostegno alla scelta di ren-

dere il Consiglio generale un'occasione di confronto per l'intera Federazione e l'affermazione di come sia proprio questo il momento di iniziare a "fare sindacato", riappropriandosi del ruolo ad esso demandato, depotenziando gli effetti negativi della riforma con la contrattazione, offrendo reale sostegno ai delegati in quello che lo stesso Giovanni Luciano definisce "Vietnam applicativo" del Jobs Act.

In quest'ottica si inserisce la scelta della Segreteria nazionale di attrezzare una sorta di "help desk" aperto ad eventuali richieste di supporto qualora sorgessero dubbi in sede di stipula di accordo o fossero opportuni ulteriori chiarimenti.

La seconda giornata dei lavori si apre con il saluto di Pietro Vasco, Presidente dell'Inat - Istituto nazionale Assistenza Trasporti e il suo intervento volto a sensibilizzare la platea circa l'importanza della sottoscrizione della polizza assicurativa quale tutela per i lavoratori e le proprie famiglie.

Il recepimento del Testo Unico sulla Rappresentanza nel settore trasporti

Segue la presentazione da parte del Segretario nazionale Pasquale Paniccia della bozza di Regolamento per il recepimento T.U. su Rappresentanza e rappresentatività del 10.01.2014 e del 10.02.2014 nel settore trasporti, testo che si precisa non esser definitivo in quanto ancora oggetto di discussione con le altre sigle sindacali.

Paniccia ha illustrato i punti salienti del documento evidenziando come le Rsu, pur non rappresentando sempre la soluzione ideale, restano l'obiettivo cui ambire, tenendo in ogni caso presenti le specificità del settore trasporti e in particolare di realtà com-



plesse e frammentate come quelle della logistica, del merci e del trasporto marittimo.

Nel Testo unico, infatti, le Rsu sono centrali in quanto il voto della loro maggioranza conferisce validità agli accordi, mentre con le Rsa resta invece aperta la possibilità di referendum abrogativo.

Terminato l'intervento di Paniccia, viene concesso spazio per osservazioni e domande con le conclusioni del Segretario generale Luciano nelle quali viene sottolineato come il lavoro di Fit, Filt e Uilt sia quello di "dare al testo unico gambe concrete, ma non cambiarlo" in modo da "allontanare la legge sulla rappresentanza che il Governo vorrebbe scrivere".

Luciano ha infine ricordato come sia fondamentale spingere per il recepimento del Testo unico, mezzo utile per accrescere la democraticità del sindacato.

Formazione come motore del cambiamento

La mattinata dei lavori si è conclusa con un momento dedicato al tema della formazione, definito dal Segretario nazionale Michele Imperio quale segmento importante in cui la Federazione ha scelto di investire, sostenendo la gestione diretta dei corsi e finanziando progetti territoriali di particolare interesse. L'obiettivo, ha spiegato Imperio, va ricercato nella volontà di far percepire ai delegati, durante corsi di massimo 25 persone in sessioni da due o tre giornate, la dimensione organizzativa del sindacato affrontando tematiche come quelle relative alla storia dei valori della Cisl, alla struttura associativa, al ruolo e alla funzione del delegato, all'importanza dell'Inat. Il progetto, sottolinea il Responsabile per la Formazione Fit-Cisl Angelo Acquafresca, è già partito in Regioni come Puglia e Abruzzo e a breve il format verrà riproposto sugli altri territori nell'ottica di una programmazione puntuale della formazione, unico espediente per garantire un ricambio generazionale nel mondo sindacale.



I lavori sono ripresi nel pomeriggio alla presenza del Segretario generale della Cisl Annamaria Furlan, nonché dei Segretari generali della Fistel Vito Antonio Vitale e della Flaei Carlo De Masi.

In apertura la relazione di Giovanni Luciano per la cui lettura si rimanda all'editoriale pubblicato su questo numero de La Voce. È opportuno in ogni caso sottolineare come Luciano abbia accennato ad alcune delle annose questioni che la Federazione sta affrontando, quali il rinnovo dei contratti nazionali, la necessità di un piano straordinario per la manutenzione stradale, la privatizzazione di Enav e lo sciopero nel settore trasporti.

Tra i nodi ancora da sciogliere la questione di Cisl Reti e il processo di unificazione tra le Federazioni di Fit, Fistel e Flaei, cui si continua a lavorare nell'ottica di un rinnovamento che conduca comunicazione, energia e trasporti sotto un'unica sigla. Riaffermata, durante gli interventi dei tre Segretari generali, la volontà di proseguire sul percorso tracciato, resta aperta la questione del modello organizzativo e la declinazione concreta dell'accorpamento.

L'intervento di Annamaria Furlan e progetti della Cisl

Pieno, infine, il sostegno offerto alla Con-

federazione durante tutti gli interventi tenuti in presenza della Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan la quale, chiudendo la seconda giornata dei lavori, ha anzitutto ringraziato la Fit per il caloroso benvenuto e ha rivolto una prima considerazione alla generosità del popolo siciliano nell'accogliere barconi di immigrati, per lo più vittime in fuga da teatri di guerra. I siciliani, ha spiegato Furlan, sono un esempio per quel mondo occidentale violento ed egoista, incapace di ragionare sul lungo periodo, vittima di una miopia che rappresenta il terreno fertile per tutti quei populismi purtroppo oramai ben noti.

"Il Paese è cambiato", prosegue la Segretaria generale della Cisl, ed è lontano da quella solidarietà e coesione sociale cui si pensava la crisi portasse: "stiamo assistendo al continuo tentativo di superamento dei corpi intermedi in una cultura dove i dibattiti istituzionali trovano spazio nei salotti televisivi".

Il Premier Renzi "è figlio di questo tempo" e questo spiega la sua convinzione, o meglio la sua ambizione di fare a meno dei corpi intermedi, scomodi perché rappresentativi e portavoce dei bisogni.

I cittadini, prosegue Furlan, sono disaffezionati rispetto al grande corpo interme-

dio rappresentato dai partiti politici e allo stesso modo non credono che il sindacato sia effettivamente rappresentativo.

In un simile contesto il sindacato non può restare indifferente, ha bisogno di riformarsi: ecco dunque spiegate le ragioni dell'Assemblea organizzativa della Cisl prevista per il prossimo autunno. L'obiettivo da perseguire resta quello di un ridisegnamento a livello istituzionale e una razionalizzazione delle risorse perché - come afferma Furlan - "abbiamo il bisogno di guardarci dentro per rafforzare in modo concreto il nostro rapporto con cittadini e lavoratori, mantenendo quindi la nostra centralità".

È in questo senso che va il progetto di legge di iniziativa popolare promosso dalla Confederazione "Firma la crescita X un fisco più equo e giusto", nella piena consapevolezza che si tratta di un'opportunità straordinaria per avvicinare ulteriormente il sindacato alle persone.

Il Consiglio generale allargato chiude i battenti con un'ultima mattinata all'insegna di commenti e riflessioni derivanti da quanto ascoltato nei giorni precedenti, con l'invito di molti a fare assemblee e a produrre una contrattazione aziendale coerente.

Viene tra l'altro citata la nuova iniziativa promossa dalla Segreteria nazionale in collaborazione con la Fondazione Giulio Pastore, per la creazione di un Archivio nazionale della Fit-Cisl. Si tratta di un progetto ambizioso che mira a raccogliere e valorizzare le esperienze del passato, unico espediente non solo per affrontare le sfide future ma anche, come afferma il Segretario generale nelle sue conclusioni, "per custodire le nostre radici e la coesione" che contraddistinguono la nostra Federazione.

Velia Coppola





Mobilità ferroviaria

Ecco com'è andato l'incontro con Trenitalia sulla verifica degli accordi per gli equipaggi

Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale Fit, spiega tutte le iniziative tese al miglioramento dei turni del personale

Con Trenitalia abbiamo proseguito il confronto per la verifica degli accordi nazionali del 16.6.2014 e 31.7.2014 sui turni degli equipaggi, alla presenza del Direttore della Divisione Passeggeri regionale.

In merito ai nuovi turni presentati, molti dei punti previsti dagli accordi in oggetto sono stati soddisfatti: l'obiettivo è stato quello di portare nei turni quella che una volta era definita "umanizzazione", evitando sequenze di giornate che, pur se compatibili con la normativa di lavoro, vanno ad appesantire eccessivamente i carichi di lavoro. In particolare, negli impianti con una produzione individuale limitata, tra i dieci e i venti turni individuali, abbiamo stabilito che gli stessi servizi potranno essere ripetuti dal medesimo agente per un massimo di due volte tra due riposi settimanali e massimo sei volte nel mese solare. Negli impianti con una produzione maggiore, gli stessi servizi potranno essere ripetuti dallo stesso agente per un massimo di quattro volte nel mese solare e non più di due tra due riposi settimanali. Questo per evitare che in alcuni impianti vi sia una serie di giornate con lo stesso servizio ripetuto più volte.

Abbiamo definito, altresì, che durante la procedura negoziale per la programmazione dei turni di servizio saranno effettuate verifiche congiunte che

riguarderanno dei controlli puntuali sulla esatta collocazione della pausa di 15 minuti, con particolare riferimento ai servizi con durata superiore alle 8 ore.

Altro accorgimento inserito nei turni è quello di limitare a un massimo di due consecutivi i servizi con partenza prima delle 6.00 tra due riposi settimanali. A tal fine abbiamo definito che venga conteggiato come tale anche il rientro da servizio con riposo fuori residenza che preveda l'inizio del servizio prima delle 6.00.

Sempre in relazione ai riposi fuori residenza, abbiamo definito che i limiti stabiliti dal contratto nelle diverse sezioni specifiche devono essere previsti sui 30 giorni precedenti la data di "rolling". Ciò a evitare che i riposi fuori residenza si addensino in settimane ravvicinate.

Altro elemento fondamentale da noi chiesto, ai fini di un maggior equilibrio nella distribuzione dei carichi di lavoro all'interno dei turni del personale di bordo della divisione passeggeri regionale, è la riduzione dei servizi che arrivano alle 10 ore in andata e ritorno. In questo modo le giornate di turno che superano le 8 ore e 45 minuti saranno massimo il 40% dei servizi assegnati a ogni singolo agente. Su questo punto, nel corso della verifica, abbiamo constatato che permane un'incompren-

sione con Trenitalia sul periodo di riferimento dei turni superiori a 8h e 45 minuti, per i quali l'azienda continua a considerare come periodo il bimestre, mentre noi abbiamo ribadito che il 40% indicato nell'accordo del 16 giugno sia rispettato su base mensile. In sostanza, abbiamo chiesto che nel mese di riferimento si debba arrivare a una situazione tale per cui tra due riposi settimanali, l'incidenza dei servizi superiori a 8 ore e 45 minuti sia massimo del 40%, vale a dire mediamente due.

Anche rispetto alla regolarizzazione della condotta è stata segnalata l'incongruenza fra quanto affermato dalla società e le segnalazioni dei lavoratori. In particolare, è necessario che ci sia un chiarimento sulle modalità di pagamento della condotta continuativa e che lo stesso criterio di determinazione, ai fini economici, sia esteso anche alle altre divisioni.

Sulla stessa produttività dei turni abbiamo chiesto un ulteriore approfondimento in quanto, a oggi, non viene offerta alle strutture sindacali la possibilità di affrontare il tema in questione perché la società non fornisce indicatori di produttività chiari sui quali poter elaborare specifiche analisi.

La stessa presentazione dei dati nel sistema IVU deve essere riformulata prevedendo una maggiore chiarezza e

trasparenza, rendendo visibili informazioni quali le ore di riposo annue fruite, i riposi qualitativi, il frontespizio del turno con le medie relative al mese solare e così via. A questo proposito, abbiamo evidenziato la necessità che sia riconvocato il tavolo tecnico avviato nei mesi scorsi e che si giunga a definire con chiarezza quali siano gli indicatori che a fine mese debbano essere forniti al lavoratore e alle strutture sindacali.

Altro punto critico da risolvere è quello relativo al pagamento dell'eventuale lavoro nei servizi di riserva: al personale va garantito il pagamento del trattamento di miglior favore e non è possibile che venga utilizzato anche con 3-4 ore di condotta e gli venga riconosciuta solo l'indennità giornaliera (più bassa rispetto al pagamento delle ore di condotta).

Ma una questione che va risolta con urgenza è quella che si è determinata con lo "sblocco" da parte della Divisione Trasporto regionale della prenotabilità delle ferie fino a fine anno, continuando, nei fatti, a impedirne la richiesta nei weekend. Pur apprezzando il passo avanti fatto, abbiamo evidenziato che, al riguardo, va fatta chiarezza e la visibilità dei riposi deve essere estesa almeno quanto la prenotabilità delle ferie. Altrimenti si deve tornare alla modalità precedente! E' pur vero che la norma contrattuale prevede che la visibilità dei riposi arrivi al terzo mese, ma questa è una garanzia "minima" per i lavoratori e, certamente, una visibilità maggiore permetterebbe una migliore gestione delle ferie e non intaccherebbe in alcun modo la possibilità di programmare i servizi da parte aziendale. Si potrebbe, inoltre, prevedere che solo una quota di ferie sia disponibile oltre la "preview" e di lasciare comunque la restante parte di ferie per la gestione in impianto (primi 60 giorni di turno), per le necessità che possono presentarsi: non si può, infatti, immaginare che ogni lavoratore possa programmare sempre e comunque tutti gli eventi della propria vita lavorativa e familiare. E' evidente che le norme di

dettaglio, per ogni impianto, siano poi da definire con le Rsu e con le strutture territoriali del sindacato.

In merito alle problematiche logistiche e organizzative, Trenitalia ci ha informato che al personale di bordo sarà fornito un tablet più maneggevole da 8 pollici e, in conseguenza delle nuove procedure di gestione della documentazione elettronica, vi sarà un'informativa sulla rivisitazione dei tempi accessori previsti in partenza. È anche intenzione della Divisione di rivedere i tempi accessori in occasione della chiusura delle vetture in arrivo da parte del capo treno.

Nel corso dell'incontro ci è stata fornita un'informativa sulle assunzioni fatte da Trenitalia da inizio anno nel personale di bordo, nella manutenzione e nell'assistenza che in totale ammontano a circa 240 e che potranno aumentare in relazione alle ulteriori uscite di personale legate alla depenalizzazione prevista dalla nuova normativa sulle pensioni.

Contratti di servizio con le Regioni

Il Direttore della Divisione Passeggeri regionale ci ha fornito anche un'informativa aggiornata sullo stato dei rinnovi dei contratti di servizio e ci ha riferito che sono in corso degli accordi per definire dei "contratti ponte" con la gran parte delle Regioni, in sostituzione di quelli scaduti a dicembre 2014. I tempi minimi della proroga o del rinnovo prima della definizione delle gare vanno dai 3 ai 5 anni e questi contratti ponte permetteranno a Trenitalia di proseguire con il rinnovo del materiale rotabile, perché senza questa certezza di risorse non si riuscirebbe a esercitare questa opzione in molte realtà, come ad esempio nel Lazio, in Toscana, in Veneto, in Friuli, in Umbria, nelle Marche e, recentemente, in Liguria.

Prima di questa fase di negoziazione con le Regioni, i crediti vantati da Trenitalia ammontavano a circa 1,2 miliardi di euro, mentre ora, avendone riscosso una buona parte, sono scesi a 480 milioni di euro in

gran parte concentrati nelle regioni del sud (Campania, Basilicata, Molise, Calabria).

Tra le novità più interessanti che ci sono state fornite dal Responsabile del Trasporto regionale vi sono gli investimenti in nuovi treni che sono relativi a 210 nuovi materiali e in particolare: 100 Vivalto (costo 1 miliardo di euro) di cui 49 già consegnati; 70 Jazz (costo 450 milioni di euro) di cui 22 già consegnati e 40 treni diesel Pasa (costo 140 milioni) la cui consegna inizierà entro fine febbraio del corrente anno. Altra novità importante è rappresentata dal revamping delle carrozze media distanza, di cui sono già state consegnate 700 ristrutturate, per poi arrivare a 1000 entro l'anno più altre 250 entro il 2016.

Tra l'altro, come nuova strategia di Trenitalia vi è quella della "concentrazione" dei treni, per evitare l'eccessiva frammentazione di avere pochi materiali in diverse regioni, cercando invece di concentrarli in alcuni impianti in base alle caratteristiche delle linee e del territorio. Questa nuova strategia consente l'aumento della disponibilità di treni in alcuni territori e, al tempo stesso, favorisce anche la specializzazione per tipologia di flotta dal punto di vista della manutenzione. Ciò permette una maggiore cura e quindi una maggiore affidabilità dei treni: proprio quell'attenzione di cui i treni del trasporto regionale hanno bisogno per diminuirne l'indisponibilità e, soprattutto, perché un'azienda che effettua più di 8mila treni al giorno ha bisogno di avere un maggiore coordinamento della flotta per migliorare il servizio che interessa più di due milioni di pendolari.

Mobilità ferroviaria

Ntv, scongiurati 246 licenziamenti Ora si punta tutto sul nuovo business plan

Il Coordinatore nazionale Fit Salvatore Pellecchia illustra l'ottimo risultato raggiunto e le prospettive di rilancio dell'azienda

Dopo un confronto durato oltre otto mesi e uno sciopero di otto ore, il primo della storia di Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), il 17 aprile 2015 l'azienda ha rimosso le pregiudiziali sul costo del lavoro ed è stato sottoscritto un accordo che ha consentito il ritiro della procedura licenziamento collettivo avviata il 2 aprile 2015 e la gestione dei 245 esuberanti attraverso il ricorso allo strumento del contratto di solidarietà e ad altre azioni mirate a consolidare e sviluppare l'offerta dei servizi offerti dall'impresa.

I problemi per i lavoratori di Ntv erano cominciati il 2 settembre 2014 quando su Repubblica era stato pubblicato un articolo che, illustrando le difficoltà finanziarie dell'azienda, annunciava il licenziamento di circa 300 dipendenti. In seguito Ntv aveva denunciato in maniera eclatante «ostacoli alla concorrenza nel trasporto ferroviario» e aveva attribuito le proprie difficoltà finanziarie al «sistema regolatorio», sostenendo che lo stesso imponeva «costi altissimi» del pedaggio.

Nel cahiers de doléances di Ntv vi era anche il mancato riconoscimento dei cosiddetti «certificati bianchi» (cioè titoli negoziabili che certificano il conseguimento di risparmi energetici negli usi finali di energia) e, da ultimo, l'impresa ferroviaria aveva stigmatizzato l'aumento delle tariffe elettriche per i trasporti ferroviari, deciso

dal Governo con decorrenza 1 gennaio 2015.

Le iniziative di Ntv si sono dimostrate efficaci perché, a fine ottobre 2014, l'Autorità di regolazione dei trasporti ha deciso di ridurre il costo del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria portandolo 12,80 a 8,20 euro per treno/chilometro con un taglio del 36% e, in febbraio 2015, il Ministero dello Sviluppo economico ha riconosciuto a Ntv i titoli di efficienza energetica che hanno portato nelle casse della società un contributo pari a 75 milioni di euro.

Verso la fine di febbraio 2015 il consiglio di amministrazione di Ntv ha approvato il nuovo piano strategico e ha nominato Flavio Cattaneo Amministratore delegato. Il nuovo AD, anche in presenza delle risposte istituzionali, a causa delle forti difficoltà finanziarie, ha deciso di confermare comunque i licenziamenti.

Le difficoltà finanziarie di Ntv

Le difficoltà finanziarie di Ntv sono note da tempo. Nel quadriennio 2008-2011 l'impresa ferroviaria ha accumulato perdite per 79 milioni di euro. Dal 2012 (anno di avvio dell'esercizio commerciale) al 2014 il disavanzo è stato pari a 208,4 milioni di euro (77,1 milioni di euro nel 2012 e, nel 2013 e 2014, rispettivamente 77,6 e 53,7

milioni di euro). Complessivamente le perdite cumulate dal 2008 al 2014 ammontano a 287,4 milioni di euro e hanno ridotto per oltre l'80% il capitale versato dagli azionisti (348,6 milioni di euro).

Già a partire dal 2014 si sono rese necessarie una serie di azioni mirate al risanamento. Le perdite economiche rilevate nel 2013 hanno infatti reso necessaria la ricapitalizzazione, da parte degli azionisti per 85 milioni di euro. Vi sono poi state una serie di azioni per ridurre i costi operativi che hanno consentito un risparmio di 40 milioni di euro. Tuttora è in atto la rinegoziazione del debito con gli istituti di credito per ridurre gli oneri finanziari. Nel corso del 2014 anche il lavoro ha fatto la sua parte, in quanto è stato sottoscritto un primo accordo per il ricorso al contratto di solidarietà che ha dispiegato i suoi effetti dal 1 aprile 2014 al 31 marzo 2015.

Purtroppo la strategia definita verso la fine del 2013, che ha determinato la redazione del piano industriale 2014-2016, non ha prodotto i risultati attesi. Per garantire la continuità aziendale si è reso necessario riconfermare e rinforzare le iniziative di risanamento anche nel 2015 puntando, questa volta, anche allo sviluppo.

Il nuovo piano industriale 2015-2021

Il nuovo piano industriale di Ntv prevede

il raggiungimento del pareggio del bilancio in un quinquennio e, rispetto al precedente, delinea una prospettiva in cui si persegue il consolidamento e lo sviluppo dell'attuale offerta commerciale.

Mentre il precedente piano aveva stabilito, di fatto, una riduzione dell'offerta commerciale, con il piano 2015-2021, con l'acquisizione di nuovi treni (da un minimo di sei a un massimo di dieci), sarà possibile incrementare l'offerta commerciale con ulteriori collegamenti per Venezia, per Verona e per Rimini e con città non servite da linee ferroviarie ad alta velocità attraverso l'integrazione bus-treno.

La riorganizzazione dell'offerta commerciale, secondo le stime di Ntv, consentirà un incremento dei ricavi del 7,4% medio annuo a partire dal 2015 e fino al 2020, mentre sul fronte dei costi è prevista la riduzione dei costi operativi, l'estensione del periodo di rimborso del debito da parte delle banche di 4 anni per il leasing e di 13 anni per il debito per cassa e l'accordo sui contratti di solidarietà consentirà un risparmio sul costo del lavoro del 21%.

A fronte delle consistenti perdite che si sono registrate negli anni scorsi, i soci saranno chiamati a fare la loro parte e provvederanno a versare un ulteriore contributo pari a complessivi 100 milioni di euro, di cui 60 entro giugno 2015.

Le perplessità su alcune azioni previste dal nuovo piano industriale

Durante il confronto sul piano industriale 2014-2016 avevamo manifestato forti perplessità rispetto al grado di aleatorietà particolarmente elevato sia di alcune assunzioni contenute nel piano stesso come le previsioni di crescita del mercato AV e di conseguenza del mercato di Ntv, sia rispetto al processo di riposizionamento di business.

Le azioni che non ci convincevano in passato e che tuttora non ci convincono sono quelle previste dalle strategie di marketing finora attuate da Ntv e, più in particolare,

dagli interventi sul sistema dei prezzi e del cosiddetto "revenue management", ovvero la gestione dei ricavi, che è sempre apparso discutibile. Come Fit-Cisl abbiamo sempre sostenuto che offrire servizi di qualità a prezzi troppo bassi avrebbe portato come unico risultato la rovina del mercato dell'alta velocità ferroviaria.

Nel corso degli incontri che si sono svolti nel mese di marzo 2015, con Ntv si è discusso in una sola occasione delle strategie commerciali e non è stato possibile approfondire la tematica. Da mesi si assiste a una riduzione indiscriminata dei prezzi dei biglietti anche in periodi in cui la domanda è elevata. Siamo convinti che, prima di avventurarsi nella gestione dinamica delle tariffe, si dovrebbe analizzare il mercato dell'alta velocità ferroviaria evitando di "giocare al ribasso" senza trarne alcun beneficio.

Sarà quindi necessario ritornare in tempi brevi sull'argomento per gli opportuni approfondimenti

L'accordo del 17 aprile 2015

L'accordo sottoscritto il 17 aprile 2015 ha consentito il riassorbimento dei 245 esuberanti attraverso il ricorso al contratto di solidarietà, l'internalizzazione di una serie di attività (accoglienza nelle sedi aziendali, guardiania non armata e così via), un piano di sviluppo e riconversione professionale, un programma di formazione per il mantenimento e sviluppo delle competenze del personale di staff.

Il contratto di solidarietà sarà applicato per 24 mesi e la percentuale media di riduzione dell'orario di lavoro sarà pari al 21%. In considerazione delle forti difficoltà finanziarie di Ntv, sono state stabilite le modalità per effettuare dei monitoraggi che verificheranno l'andamento aziendale e lo stato di avanzamento delle azioni previste dal piano industriale.

In via prioritaria saranno approfondite anche una serie di criticità gestionali al fine di individuare soluzioni definitive.

Conclusioni

Non si può sottacere la soddisfazione per aver conseguito un risultato che ha confermato gli obiettivi che la Fit-Cisl si era posta all'inizio della vertenza e cioè il mantenimento dei livelli occupazionali e la salvaguardia del reddito delle lavoratrici e dei lavoratori di Ntv.

Le preoccupazioni di non riuscire a portare a casa il risultato traevano fondamento sia dalle difficoltà frapposte dal sistema bancario come preconditione per concordare la ristrutturazione del debito sia dalla discontinuità di azione di alcune componenti della delegazione sindacale. I tentennamenti rispetto all'opportunità di dichiarare un'ulteriore azione di sciopero di 24 ore a sostegno della vertenza (che ci stava tutta) e le fughe in avanti di chi ha deciso di dichiarare un'ulteriore azione di lotta in solitudine hanno allo stesso modo, seppur per ragioni diverse, messo a rischio il buon esito della vertenza.

Il prezzo che i lavoratori dovranno pagare sarà alto, atteso che in diversi settori la riduzione dell'orario di lavoro in solidarietà sarà pari al 40%. L'accordo è stato raggiunto anche grazie all'elevatissima percentuale di partecipazione dei lavoratori allo sciopero e alla disponibilità dell'azienda a rivedere le proprie posizioni, avendo riconosciuto che un piano di sviluppo non si sarebbe mai potuto attuare tagliando il 25% della forza lavoro.

È presto per affermare che il peggio è passato ma, se l'azienda manterrà gli affidamenti assicurati nel corso del confronto e interverrà nell'ambito della gestione, dove si annidano criticità non trascurabili, recuperando la motivazione e un maggior coinvolgimento di tutti i lavoratori, e modificherà le proprie strategie di marketing adeguandole alle proprie prerogative, si potrà guardare al futuro con maggiore ottimismo.

Mobilità ferroviaria

L'universo di Rete Ferroviaria Italiana

A volte si rischia di essere frastornati dalla profusione di parole, declamazioni e interpretazioni sull'entità di Rfi, sul ruolo, su eventuali ricette per riorganizzarsi anche in ottica europea e così via.

Riteniamo utile fare alcune precisazioni per cercare di fare chiarezza partendo dalla definizione di Gestore Infrastruttura, facendo un tuffo nel passato, dall'Atto di Concessione, per arrivare alla questione della proposta di riorganizzazione della Direzione Produzione di Rfi.

Volendo essere pignoli bisogna far riferimento alla direttiva 91/440/Cee, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. In questa direttiva si trova la prima definizione di Gestore Infrastruttura: "qualsiasi ente pubblico od impresa incaricati soprattutto della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e sicurezza", come si rileva il fatto che va attuata una separazione gestionale e contabile fra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto.

Come traspare, in queste definizioni di oltre vent'anni fa si gettavano le basi per delineare uno spazio unico europeo ferroviario, caratterizzato dalla garanzia di un accesso non discriminatorio alle reti ferroviarie, relegando l'aspetto dei diritti di chi vi opera in secondo piano, nonostante le sollecitazioni e proposte da parte sindacale.

Questo tratto distintivo lo si ritrova anche nelle successive direttive europee, come la 2001/12/Ce che modifica tra l'altro la definizione di Gestore dell'Infrastruttura: "qualsiasi organismo od impresa incaricati in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura".

In Italia, i compiti del Gestore Infrastruttura sono stati assegnati in un primo momento (nel 2000), a Ferrovie dello Stato quale concessionaria ai fini della gestione dell'infrastruttura, concessione della durata di sessant'anni, che poi è stata acquisita da Rfi spa.

Con il recepimento in Italia di alcune direttive europee tramite il dlgs 188/2003, prende forma un quadro regolatorio che prevede

il meccanismo dell'offerta e richiesta di tracce, delle caratteristiche dell'infrastruttura, delle regole di accesso, dei servizi connessi e del corrispettivo da versare, tutto ciò contenuto in un documento denominato Prospetto informativo della Rete.

È giusto ribadire che, mancando una precisa cornice di regole a livello europeo, ogni Paese si è caratterizzato per un impianto normativo differenziato. L'Italia, in ambito europeo, a parte l'esperienza critica inglese in materia, è risultata la nazione che più si è aperta alla concorrenza senza pretendere precise regole di reciprocità. Il risultato è stato che sono nate una molteplicità di Imprese Ferroviarie, spesso con una corposa partecipazione azionaria delle più grandi IF degli altri paesi europei, animate dallo scopo di erodere dall'interno quanto di buono vi fosse. Ciò ha portato più volte Rfi sotto i riflettori, alimentando anche il dibattito nelle aule parlamentari.

Con la nascita dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e dell'Authority dei Trasporti, il quadro di riferimento si è radicalmente modificato rispetto al 2001: sostanzialmente siamo passati da un contesto in cui Rfi svolgeva anche le funzioni normativo/regolamentari a uno in cui per certe competenze è divenuta un semplice esecutore.

A ciò si aggiunge il recepimento della direttiva 34/2012/Ue che prefigura una organizzazione del Gestore Infrastruttura (GI) in tre segmenti, uno relativo alle attività proprie del GI, l'altro inerente le attività che, se richieste dalle IF, il GI deve obbligatoriamente prestare e l'ultimo riguarda tutte le altre attività che non fanno parte dei compiti di un GI e che lo stesso GI può cercare di sviluppare come area di ulteriori introiti. Il recepimento negli Stati membri è previsto a giugno 2015 e all'esame del Governo e delle competenti Commissioni parlamentari vi è il testo del decreto legislativo per trasferire nel nostro ordinamento la direttiva. Ovviamente è nostra premura seguire gli sviluppi di tale percorso e su cui vi terremo aggiornati.

Un elemento importante contenuto nella direttiva riguarda la certezza delle risorse, nella fattispecie lo strumento del Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e il GI che deve avere una durata almeno quinquennale, con certezza di risorse economiche. La questione non è di poco conto, infatti le risorse econo-

miche destinate alle ferrovie hanno vissuto periodiche decurtazioni, in funzione dell'esigenza finanziaria di turno; con questo testo si certifica il fatto che per fare gli investimenti servono un quadro certo e un arco temporale non brevissimo. In tema di investimenti la rete ferroviaria nazionale ha bisogno di importanti interventi di innovazione; bisognerà verificare che tali interventi siano distribuiti equamente, senza che "casualmente" si dimentichino intere aree di territorio. Come da tempo e a più riprese emerge, vi è una crescente richiesta di trasporto, in particolar modo di quello ferroviario e in taluni contesti l'introduzione di tecnologia può fornire risposte egregie. Ma, oltre al materiale rotabile, serve rinnovare il parco dei mezzi d'opera e acquisirne di ulteriori, anche per mettere in pratica il progetto di internalizzazione più volte esposto e che deve essere corroborato da un cospicuo numero di assunzioni di personale. Inoltre sarà interessante analizzare il dibattito che si svilupperà all'interno di Rfi anche sul modello adottato. Su questo versante sarà centrale il rapporto tra recepimento della direttiva, piano industriale e ipotesi di riorganizzazione.

Sulla riorganizzazione ribadiamo, a costo di essere ripetitivi, che vi sono due fondamentali elementi: in primis le risorse umane, con tutto quello che ne consegue, a partire dalla formazione, e in secundis le assunzioni di personale, altrimenti il tutto si riduce in un mero recupero di posizioni di Quadri, senza dare una risposta alle problematiche da tempo presenti e che anche Ansf ha a più riprese evidenziato. Più volte sono state evidenziate le proposte che come Fit-Cisl abbiamo esposto e argomentato e la necessità di conoscere il documento che dovrebbe sostituire la CO 190, ma anche la disposizione che riguarda la sicurezza del lavoro.

È bene sottolineare nuovamente che le modifiche organizzative, in particolar modo quelle di rilevante portata, necessitano di un'accurata valutazione dei rischi, dell'apporto di un VIS e del coinvolgimento di Ansf. Come è utile ricordare che tutti questi elementi, se non ben gestiti, possono produrre effetti sull'autorizzazione di sicurezza.

Sempre sulla riorganizzazione, oltre al fatto che il "fulcro" deve essere l'attuale impianto e che servono precise garanzie per il personale coinvolto, troviamo stucchevole il fatto che ancora vi è chi ragiona su modelli di Unità manutentive di 500 km e su modelli organizzativi in cui vi è poca chiarezza su ruoli e compiti. In sostanza serve una volontà vera di confrontarsi sugli elementi chiave della proposta di riorganizzazione, abbandonando preconcetti e impostazioni vetuste figlie di un modello fortemente riduttivo che lascerebbe pochi margini a un reale sviluppo e all'internalizzazione di attività manutentive pregiate.

Questo per quanto riguarda la Manutenzione Infrastrutture. Invece per il Settore Circolazione, atteso che ribadiamo la nostra

contrarietà a incamminarsi su un percorso di dequalificazione di alcune stazioni di livello Q2, rimangono talune problematiche da risolvere. In primis siamo a evidenziare con forza la necessità di una verifica del personale Movimento o, per meglio dire, di effettuare una sorta di fotografia di tale personale, sapendo che l'età media posseduta è di una certa rilevanza. Alla luce di ciò qual è la programmazione in merito? Vi è la consapevolezza che il valore dello stress lavoro correlato all'interno delle sale operative è significativo? La politica di forte concentrazione di personale all'interno di tali strutture sta determinando alcuni elementi di forte criticità oramai ben noti: a quando risposte appropriate? Oppure aspettiamo le varie "deflagrazioni" territoriali?

In sostanza il confronto sul progetto di riorganizzazione, per la Fit-Cisl, deve divenire l'occasione per "fare un passaggio" sulle altre strutture di Rfi, come più volte esplicitato. Ciò serve anche per fare chiarezza e fugare certe voci distorsive su alcune strutture e che ciclicamente si ripresentano.



Sempre sull'aspetto organizzativo, ci domandiamo quale utilità può avere un blocco generalizzato di qualsiasi iniziativa tesa a ridurre il ricorso a strumenti quali sono gli interinatti e che, per quanto attiene a strutture di esercizio, aumentano in maniera considerevole le probabilità di incorrere in situazioni di forte criticità. Questo è detto a mero titolo di esempio, dato che il fenomeno sta assumendo una dimensione ed una connotazione preoccupante e su cui serve con sollecitudine intervenire. Ma potremmo continuare con gli esempi, come i Capi Tecnici, i Tecnici e così via.

In pratica, indipendentemente dall'avanzare del confronto sulla riorganizzazione, servono risposte urgenti affinché il meccanismo non rallenti ulteriormente il suo funzionamento.

Mobilità ferroviaria

Cos'è davvero la Manutenzione Rotabili?

Quando si parla di Manutenzione dei Rotabili, istintivamente, il primo pensiero va agli impianti in cui viene svolta questa importante attività e al personale che quotidianamente con grande professionalità e dedizione la esegue. L'attenzione si concentra meno su tutta quella parte, poco visibile ma fondamentale, formata da quell'insieme di norme comunitarie e nazionali che regolamentano e governano i diversi aspetti di questo complesso sistema.

Ai non addetti ai lavori potrà sfuggire, ad esempio, che la direttiva europea 2008/110/Ce, che ha apportato modifiche alla 49/2004 riguardante la sicurezza delle ferrovie comunitarie, ha introdotto l'obbligo di individuare un soggetto chiamato a rispondere della manutenzione dei veicoli ferroviari, già prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, e che questi sia iscritto nel Registro di immatricolazione nazionale (Rin).

Tale soggetto, denominato Ecm (Entity in Charge of Maintenance) o Srm (Soggetto Responsabile della Manutenzione), assicura che i veicoli di cui è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione composto da 4 specifiche funzioni, secondo quanto previsto dal decreto n. 4/2012 dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Dette funzioni sono: la gestione, lo sviluppo della manutenzione, la gestione della manutenzione della flotta e quella dell'esecuzione della manutenzione.

In base a tale quadro normativo Trenitalia è il Srm e svolge la funzione di gestione, che deve essere di esclusività interna, at-

traverso la struttura della Direzione Tecnica. La gestione consiste nel sovrintendere a tutte le altre funzioni del sistema di manutenzione e di garantire le condizioni di sicurezza dei rotabili nel sistema ferroviario. Ciò si realizza, come previsto dal regolamento Ue 445/11, seguendo diversi e articolati processi che includono la leadership, la valutazione del rischio, il monitoraggio, il miglioramento continuo, la definizione della struttura e l'attribuzione delle responsabilità, la gestione delle competenze, la gestione del flusso delle informazioni e della documentazione, la vigilanza sulle attività delle imprese appaltatrici.

La funzione dello sviluppo della manutenzione, che costituisce il presidio di ingegneria della manutenzione dei rotabili svolta dalle strutture tecniche della Direzione Tecnica, oltre all'impostazione, sviluppo e mantiene aggiornato il file di manutenzione unico di ogni veicolo, compresa la gestione della configurazione dei veicoli stessi, in base ai dati di progettazione e operativi, del profilo di esercizio previsto e del ritorno di esperienza ricevuto. Compito ulteriore è quello di garantire il rispetto delle norme di interoperabilità.

La funzione della Gestione della Manutenzione della Flotta, che viene svolta dalle strutture competenti delle divisioni di Dplh, Dpr e Cargo, garantisce la gestione del ritiro dal servizio dei veicoli, del loro invio alle officine e del successivo ritorno in servizio. Inoltre assicura la raccolta e la trasmissione alla funzione Sviluppo della Manutenzione dei ritorni dall'esercizio (guasti rilevati, inconvenienti di esercizio, non conformità rilevate durante l'esecu-

zione della manutenzione e via elencando) e della percorrenza effettuata.

La funzione di Esecuzione della Manutenzione, che viene svolta a seconda dei vari livelli di interventi da effettuare dalle Omc e dagli Imc e con la possibilità di ricorrere a ditte appaltatrici, assicura l'esecuzione delle operazioni di manutenzione e la restituzione in esercizio dei veicoli.

Tutto un sistema che quindi è definito nei minimi dettagli, riportati solo per gli aspetti macro perché per rappresentarlo tutto occorrerebbero molte pagine per illustrare l'enorme quantità di sottoprocessi e di ulteriori entità che insistono in tale ambito e concorrono alla sua riuscita.

Ciò a cui ci preme rivolgere l'attenzione è la componente del lavoro delle migliaia di ferrovieri del settore, che con competenza e professionalità concorrono in modo determinante alla realizzazione di un servizio di trasporto di persone e merci affidabile e sicuro. Lo fanno dovendo affrontare quotidianamente tante difficoltà, a iniziare da quella derivante dalla mancanza dei pezzi di ricambio, che impediscono di portare a termine nei tempi previsti le lavorazioni, oltre al dover operare spesso in condizioni impiantistiche precarie, al contrario di quanto invece viene riservato agli operatori delle imprese esterne, e infine sentirsi considerato solo un costo e non una risorsa.

Il sindacato, la Fit in particolare, continuerà nell'impegno finalizzato alla tutela e alla valorizzazione del personale impegnato nell'attività e affinché la stessa rimanga un patrimonio interno a Trenitalia a conferma degli impegni dichiarati dall'Ad della società.

Mobilità ferroviaria

Clean Service sigla il contratto aziendale

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

Dal 1 novembre 2013 la società Clean Service è salita sulle "Freccie", insieme alla società Elior-Divisione Itinere, per gestire i servizi di ristorazione per conto di Trenitalia e garantire anche l'assistenza straordinaria a bordo in casi di problematiche nella circolazione.

Dopo circa un anno di trattative e serrati incontri è stato finalmente siglato anche il contratto di secondo livello con Clean Service, un'azienda con 260 lavoratori sparsi in sei sedi che garantisce il servizio di ristorazione su 104 treni.

In una fase in cui nell'ambito dell'alta velocità competono due operatori (Trenitalia e Nuovo trasporto viaggiatori), i servizi aggiuntivi al viaggio diventano sempre più importanti e i servizi di ristorazione possono fare la differenza, visto che in materia di puntualità, comfort del viaggio e prezzi le differenze sono minime se non inesistenti.

Il contratto aziendale, che avrà decorrenza dal 1 maggio 2015 e scadrà il 30 aprile 2018, verrà applicato a tutti i lavoratori e le lavoratrici che operano all'interno del perimetro dell'attività di ristorazione e catering a bordo treno affidati alla Clean Service.

Oltre a garantire la piena applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro

della Mobilità-Attività ferroviarie, il contratto di secondo livello regola gli aspetti aziendali introducendo il sistema premiale, che riconosce ai lavoratori anche la quantità e la qualità delle prestazioni effettuate.

L'articolato contrattuale si sviluppa in 12 articoli e definisce il sistema delle relazioni industriali, articolate nelle due fasi della informazione e della contrattazione, individua le nove unità operative stabilendone la sede, riconosce la peculiarità del settore della ristorazione a bordo e perciò viene individuata nell'addetto al minibar una nuova figura professionale, che viene esplicitata all'articolo 3 del predetto contratto.

Si prosegue poi con la regolazione delle specificità in materia di orario di lavoro, con l'istituzione delle Rsu/Rls e viene stabilito in 5,20 euro il valore del ticket restaurant.

Nel contratto aziendale è stata individuata nel fondo Eurofer la previdenza complementare.

Inoltre sono state istituite alcune indennità quali il maneggio denaro, l'indennità di assenza dalla residenza, l'indennità di flessibilità oraria e la diaria del personale viaggiante, finalizzando le stesse alla capacità di sviluppare la capacità produttiva dell'azienda, l'incremento dei volumi di produzione nonché lo sviluppo di nuove attività.

Viene istituito, in applicazione dell'art. 73 del ccnl Mobilità/Area Af, il premio di risultato annuale in relazione al raggiungimento degli obiettivi di produzione, efficienza, qualità aziendale e gli indicatori

per la determinazione del premio verranno definiti in un apposito accordo nazionale che sarà stipulato il 30 giugno 2015.

Viene istituito un tavolo di monitoraggio periodico che potrà essere attivato anche a richiesta di una sola parte (azienda o sindacati), che avrà il compito di verificare, se ritenuto necessario, le funzionalità aziendali e gli effetti retributivi derivanti dall'applicazione del contratto di secondo livello. In questo caso la data del primo incontro è stata fissata per il 30 ottobre 2015.

Infine è stato stabilito che per le assunzioni di addetto ai servizi di bordo treno e per i profili di cui ai livelli B, C, D, E ed F si potrà far ricorso all'attivazione di contratti di apprendistato professionalizzante ed entro il 30 giugno 2015 verrà concordato tra le parti il relativo piano formativo.

Il contratto di secondo livello darà un contributo significativo per migliorare l'efficienza aziendale e darà certezze ai lavoratori: siamo soddisfatti del risultato raggiunto.

Tutti i lavoratori che operano a bordo treno in appalto per Trenitalia sono coperti anche da contratto aziendale (oltre che dal ccnl), eccetto quelli di Dussmann Service, società che effettua la pulizia dei treni. Dussmann, infatti, continua incomprensibilmente a rifiutare un accordo con i sindacati, nonostante Trenitalia le abbia confermato l'appalto, aumentando il perimetro di quello originario e quindi garantendo a Dussmann stessa maggior fatturato. Ciò alimenta forti tensioni nei lavoratori, il cui futuro è incerto.

Autostrade

È un momento di svolta per il comparto Autostrade?

Marino Masucci, Coordinatore nazionale Fit, fa il punto sul settore alla vigilia del rinnovo del contratto nazionale



Gli eventi nel comparto Autostrade si susseguono senza sosta. Fino a poco tempo fa stavamo ottenendo ottimi risultati: avevamo appena incontrato nel mese di marzo la struttura di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle concessioni autostradali, a seguito della nostra richiesta sulla questione Strada dei Parchi, e poi avevamo ricevuto una convocazione importantissima e piena di significato politico dal Ministro Maurizio Lupi, a seguito della lettera di richiesta d'incontro, inviata dalla Fit nazionale e firmata dal nostro Segretario generale Giovanni Luciano. È noto a tutti ormai come è andata a finire: Lupi ha rassegnato le dimissioni ed è arrivato un nuovo Ministro: Graziano Delrio.

Il nostro impegno e la nostra determinazione non cambiano; il confronto è stato non con la persona, ma con l'istituzione Ministero. Anche al nuovo Ministro faremo arrivare le nostre ragioni. In primis

quella macroeconomica, con la necessità di rappresentare al responsabile dei trasporti e infrastrutture la questione degli investimenti, della regolazione tariffaria, del possibile modello del nord est di holding infrastrutturale su base macroregionale - modello a cui la Cisl sta dando un determinante contributo grazie alle strutture della Fit e della Cisl, a livello di Veneto, Friuli e Trentino -, ma anche la questione della qualità del servizio e della sicurezza degli utenti e dei lavoratori, la questione del lavoro.

E la questione del lavoro è quella che più ci preme: abbiamo la circolare della struttura di vigilanza che definisce l'1-1-1 da difendere dall'attacco di 4 concessionarie che hanno adito il Tar del Lazio, abbiamo la Teem (Tangenziale est esterna di Milano) che a maggio verrà inaugurata (da notizie in mio possesso senza caselli!), abbiamo il gruppo Toto a Roma con cui stiamo negoziando aspramente e che ci

comunica di essere pronto con il free flow (portali senza caselli), abbiamo Aspi che durante la trattativa di secondo livello dichiara circa 40 esuberanti sul tronco di Milano, con possibili trasferimenti d'ufficio.

Il Ministro Lupi ci aveva detto, durante l'incontro, che la proroga delle concessioni era sul tavolo a Bruxelles e che il governo avrebbe agito rispettando le normative europee; anche il nuovo Ministro Delrio ha rilasciato dichiarazioni alla stampa sostenendo la stessa tesi.

La nostra posizione in merito è nota da tempo: le concessionarie autostradali italiane sono un bene pubblico, una delle poche modalità di trasporto che producono utili tramite il pedaggio; sarebbe opportuno e utile che questa ricchezza non finisse solo ed esclusivamente nelle mani dei soliti noti, ma arrivasse, dopo adeguata ed equa remunerazione del capitale, sul territorio e servisse per finanziare l'economia reale come i trasporti, le infra-

strutture, l'intermodalità. Il settore autostrade, insomma, necessità di essere parte integrante di una politica industriale dei trasporti, che in questo Paese manca da molto tempo.

Al contempo è necessario da parte sindacale prevedere d'intesa con le associazioni datoriali una politica per il lavoro in tutto il settore. Il tentativo di togliere il personale dai caselli a basso traffico non può essere lasciato all'iniziativa della singola azienda; tale sperimentazione va inserita in un progetto più ampio di difesa e di rilancio del fattore lavoro.

Occorre ripensare elementi come la qualità del servizio e la carta dei servizi, fattori relativi alla sicurezza come gli ausiliari alla viabilità, punti blu, addetti agli impianti. Bisogna rilanciare il lavoro, attraverso nuove professionalità e una nuova valorizzazione del fattore umano. Il cliente/utente ha nuovi bisogni e nuove necessità, che per fortuna non possono essere completamente soddisfatte da un automatismo.

Il sindacato, a livello nazionale e territoriale, ha elaborato un piano per il lavoro, una nuova visione dell'esazione del futuro, nuove politiche retributive e una nuova gestione delle risorse umane attraverso il bilancio delle competenze. Sono imminenti iniziative di welfare integrativo tramite l'ente bilaterale.

Il contratto collettivo nazionale di lavoro 2016/2018

Nei prossimi giorni le Rsa/Rsu del comparto saranno coinvolte nella elaborazione della piattaforma contrattuale che sarà inviata, secondo le regole vigenti, entro il mese di giugno. Speriamo che anche le associazioni datoriali percepiscano il momento di svolta del settore e condividano con il sindacato la necessità di dotare il settore di un moderno contratto di lavoro, che sappia stabilizzare il fattore lavoro e cogliere il nuovo che avanza.

Abbiamo la necessità di recuperare il tema

del contratto della viabilità, il famoso contratto "ombrello" che possa tutelare tutta la filiera autostradale nessuno escluso, nemmeno i lavoratori delle pulizie delle aree di servizio, come già è stato fatto. Un contratto che fissi le tutele e i diritti generali, ma che apra definitivamente alla contrattazione di secondo livello, non solo in termini economici, ma anche normativi, a



partire da una nuova scala classificatoria che sappia intercettare tutte le professionalità che emergono nel comparto e le sappia giustamente valorizzare e retribuire.

Abbiamo la necessità di provare a costituire un fondo sanitario di settore; le esperienze positive e diffuse di polizze sanitarie hanno necessità di essere ridotte a fattore comune, permettendo in questo modo di migliorare le prestazioni per i lavoratori e di abbassare i costi.

Abbiamo il dovere di rilanciare la previdenza complementare con l'adesione generalizzata per via contrattuale. L'attacco portato ai fondi pensione dall'attuale Governo grida vendetta: l'aumento della tassazione, la portabilità della posizione, anche del contributo datoriale, rappresentano un regalo evidente al mondo delle assicurazioni e finanziarie. Altro elemento critico è la possibilità di destinare il Trattamento di fine rapporto (Tfr) nelle buste paga. Abbiamo informato i lavoratori dello scippo economico, vista la tassazione ad aliquota marginale ordinaria, ma in un contesto economico così disagiato è

chiaro che il lavoratore fa fatica a resistere.

È necessaria una riflessione sull'utilità dell'ente bilaterale; dobbiamo ragionare sulle prospettive dell'ente in termini di sostegno al reddito, anche alla luce delle evoluzioni legislative - mi riferisco al Jobs Act -, e sulla necessità di elaborare e studiare al meglio le dinamiche del settore sia

dal punto di vista del fattore lavoro che dalla parte delle imprese.

Dal punto di vista economico sarà difficile spuntare una quantità economica in linea con gli anni passati; purtroppo le regole prevedono una stretta correlazione tra tassi d'inflazione e richieste economiche: gli ultimi rinnovi in altri comparti hanno realizzato aumenti decisamente minimi. Occorre, a questo proposito, rilanciare con maggior efficacia la contrattazione di secondo livello per poter aumentare il potere d'acquisto delle retribuzioni dei lavoratori.

Insomma mi sembra che ne abbiamo di carne al fuoco, però sono convinto che, se siamo classe dirigente, non possiamo e non dobbiamo perdere la razionalità, ma dobbiamo affrontare i problemi con lungimiranza e soprattutto con una visione per il futuro: dare cioè ai nostri iscritti tutele e stabilità del posto di lavoro e anche come sindacato confederale giocare un ruolo di soggetto collettivo che tuteli l'interesse generale. Insomma la cosiddetta quadratura del cerchio: è difficile ma sfidante. Tutti insieme, sono convinto, ne usciremo.

Autotrasporto merci-Logistica

L'e-commerce, il driver e l'evoluzione di un mondo

Il Coordinatore nazionale della Fit Maurizio Diamante spiega come le politiche sindacali stanno interpretando e guidando i cambiamenti in atto nei settori dell'autotrasporto merci e della logistica

La crisi l'abbiamo finalmente lasciata alle spalle? Stiamo finalmente vedendo la luce in fondo al tunnel? Sicuramente possiamo affermare che il 2014 ha visto un ritorno al segno positivo. Secondo la nota congiunturale di Confetra, associazione datoriale del settore, la ripresa non è omogenea dato che il traino è arrivato soprattutto dal traffico aereo, che ha ormai recuperato i livelli pre crisi, ma anche il terrestre ed il ferroviario hanno segnato un andamento positivo.

Il cambio di rotta del comparto nel suo complesso è significativo a maggior ragione se si considera l'aumento, sia in termini di volumi che di fatturato, dei vettori stradali che lasciano credere in una ripresa dei consumi interni delle famiglie e degli investimenti delle aziende.

A questo proposito va ricordato che il trasporto su strada rappresenta la componente di gran lunga più importante per la movimentazione delle merci nel nostro Paese.

L'andamento positivo del traffico merci trova conferma sia nel rapporto traffico/fatturato, ormai tornato sostanzialmente in equilibrio, sia nel calo dei tempi di incasso e delle insolvenze. L'andamento degli indicatori finanziari è fondamentale se si considera che ancora per diverso tempo le aziende hanno dovuto fare i conti con politiche di finanziamento restrittive da parte delle banche.

Il ritorno alla crescita dopo tre anni consecutivi di calo fa ben sperare nella svolta, complice il calo dei prezzi del carburante che sicuramente garantisce una boccata di ossigeno. Considerato che anche i primi mesi del 2015 hanno confermato livelli di prezzo contenuti, c'è da sperare in un'ulteriore spinta.

Al di là dei fattori congiunturali, va poi considerato l'emergere di una nuova domanda grazie allo sviluppo del commercio elettronico. L'Italia ha avuto un decollo lento su questo fronte ma ora sta recuperando terreno, infatti è anche grazie alle vendite via internet se lo scorso anno i corrieri espressi hanno visto crescere i volumi del 3,8% e il fatturato del 3,5%. La rapidità e l'efficienza dei trasporti sono essenziali per lo sviluppo dell'e-commerce e va dato atto agli operatori del settore che hanno saputo adeguarsi rapidamente al nuovo filone della domanda.

L'auspicio è che il vento di novità continui a spingere il settore che, nonostante la ripresa recente, resta molto lontano dai picchi del pre-crisi. Secondo rilevazioni Anfia su dati Eurostat, i volumi di merci movimentate in Italia sono crollati del 40% tra il 2007 e il 2013. Saranno dunque necessari diversi anni di ripresa a due cifre percentuali per recuperare il terreno perduto, con la necessità di continuare ad agire in parallelo sul versante dei costi, grazie anche alle nuove frontiere aperte dalle

tecnologie, che consentono di ridurre i consumi, a parità di performance, per recuperare la marginalità perduta.

Proprio per questo il cosiddetto "mondo dei pacchi" è in forte fibrillazione. Il gruppo americano delle consegne FedEx acquista l'olandese Tnt Express per 4,4 miliardi di euro. Un'operazione con cui il corriere statunitense punta a espandere la propria presenza in Europa e a sfidare i rivali DHL e UPS in un settore dove il boom dell'e-commerce sta offrendo grandi potenzialità di sviluppo.

Tnt e FedEx si sono detti "fiduciosi" riguardo al verdetto dell'Antitrust sulla fusione e prevedono di finalizzare la transazione nella prima parte del 2016. Di fatto l'operazione non dovrebbe incontrare ostacoli, visto che il corriere Usa ha sul mercato europeo appena una quota del 2%, mentre il gruppo olandese ha circa il 15%.

Con questa operazione FedEx vuole ampliare rapidamente il portafoglio di soluzioni di trasporto internazionale per sfruttare delle tendenze di mercato, continuando soprattutto la crescita complessiva dell'e-commerce.

Da tempo Tnt aveva perso quote di mercato ed era considerata una potenziale preda delle compagnie concorrenti. A gennaio del 2013, per esempio, il corriere rivale UPS aveva cercato di acquisirla, ma



era stato costretto a tirarsi indietro dopo che l'Antitrust aveva deciso di bocciare il progetto per violazione delle regole della concorrenza nel settore, dal momento che Ups aveva già una rilevante presenza in Europa. Per l'Authority, la fusione tra Ups e Tnt avrebbe trasformato il mercato Ue della logistica in un duopolio tra Ups-Tnt e Dhl di Deutsche Post, tagliando fuori di fatto i gruppi concorrenti, a partire proprio dalla rivale americana FedEx.

In seguito il gruppo olandese ha cercato di sopravvivere tagliando i costi, cedendo alcune attività e facendo investimenti per ampliare la sua rete di destinazioni nel tentativo di conservare i clienti in un mercato europeo sempre più debole. La mossa di FedEx arriva appunto due anni dopo l'affondo del corriere rivale Ups.

In tutto questo gioco di fusioni e posizionamenti strategici dei maggiori players dei corrieri internazionali aventi la finalità di accaparrarsi maggiori quote di mercato,

come Fit dovremo saper cogliere il cambiamento.

Voglio ricordare, anche se ne abbiamo ampiamente parlato sulle pagine di questo giornale, quanto sia stato difficile gestire la vertenza Tnt, che riguardava 854 esuberanti dichiarati in seguito alla mancata fusione con Ups e che si è conclusa un ricorso alla cassa integrazione in deroga che ha aiutato a salvaguardare i livelli occupazionali, prevedendo molti trasferimenti e uscite solo volontarie. Stiamo parlando "solo" della primavera del 2013, ma sembra di raccontare la storia del secolo scorso.

Da allora sono cambiate tante cose: come si dice, il mondo va veloce. Anche perché con la crescita dell'e-commerce non si smette di innovare la filiera logistica. A crescere è il mondo dell'ultimo miglio della consegna verso l'utente finale. Insomma il prossimo futuro si concentra sulla distribuzione e infatti gli occhi del

mondo sindacale sono tutti puntati sui cosiddetti "drivers", i furgoni che consegnano i pacchi all'interno delle città, un mondo da riportare al più presto all'interno di regole sindacali, e conseguentemente di vita, decenti.

Per questo motivo la Fit, insieme alle altre organizzazioni sindacali dei trasporti, ha intrapreso un percorso con tutti i maggiori corrieri internazionali, quali Dhl, Tnt, Sda e Brt, per arrivare a un accordo sindacale che permetta lo sviluppo di questa figura del driver, sia in termini di diritti lavorativi che in termini di flessibilità sempre più importante all'interno della filiera della logistica.

È una sfida importante che dovrà essere vinta anche in virtù dei cambiamenti del "modo" di fare sindacato che si stanno sviluppando in seguito alla nuova legge sul lavoro, al nuovo modo di intendere le relazioni industriali, alla rappresentanza e la rappresentatività.

Trasporto aereo

ASSOCONTROL

Parte specifica del Ccnl

La firma della Parte Generale del contratto di settore del Trasporto aereo e la relativa parte specifica "Servizi Atm diretti e complementari" hanno cambiato l'assetto politico-sindacale all'interno di Enav, la società alla quale lo Stato italiano delega la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia, e delle società Sicta e Technosky, controllate al 100% dalla stessa Enav, che si occupano invece di progettazione, sviluppo, installazione e manutenzione degli impianti.

L'impianto contrattuale consta infatti di una parte generale, comune a tutti i 55mila operatori del Trasporto aereo e di più parti specifiche, che regolano invece gli aspetti normativi e retributivi delle diverse realtà esistenti nel settore. Obiettivo fondamentale era infatti quello di creare tutele comuni per tutta la filiera del Trasporto aereo, rispettando le peculiarità. Le Parti Specifiche hanno propria autonomia negoziale.

La parte specifica dei servizi Atm prevede poi, a sua volta, tre sottosezioni, che riguardano rispettivamente: Impianti strategici, Impianti a basso traffico e Servizi complementari.

Il personale di Enav sta già riscontrando i benefici di una contrattazione più snella rispetto al passato e quindi più adeguata alle numerose sfide che l'attuale assetto economico, in continuo mutamento, ci presenta. I recenti accordi hanno infatti permesso di:

- Consolidare una quota considerevole del premio di risultato per i dipendenti, 6 milioni di euro per il biennio 2015/2016, e di garantire altri 3 milioni per lo stesso biennio, come recupero del potere d'acquisto, in un

contesto di "deflazione" che, se si fossero seguiti i metodi di calcolo tradizionali, avrebbe portato a un risultato economico decisamente meno vantaggioso;

- Stabilizzare con contratto a tempo indeterminato 41 dipendenti con qualifica professionale di osservatore meteo;
- Assumere 25 nuovi esperti di assistenza al volo sugli aeroporti di Albenga, Cuneo, Crotone, Torino Aerialia e Rieti;
- Assumere, dal prossimo 1 giugno, circa 50 controllori del traffico aereo sugli aeroporti di Grottaglie, Reggio Calabria, Parma, Brescia e Perugia;
- Indire una selezione interna per professionalizzazione come controllori del traffico aereo da destinare agli impianti di Lampedusa, Pantelleria, Ancona, Pescara, Roma Urbe e Forlì;
- Garantire futura professionalizzazione e conseguente incremento salariale, per i Controllori del traffico aereo oggi operanti su scali minori e destinati domani ad impianti strategici.

Il rinnovo contrattuale in Enav è così un volano per tutte le attività nelle quali il personale della società è coinvolto, a dispetto di quanto annunciato dalle realtà sindacali autonome, che millantavano funeste conseguenze e che invece, come già fatto in altre realtà del Trasporto aereo, si apprestano a firmare "per adesione" lo stesso contratto.

Per quanto riguarda invece il personale di Sicta e Technosky, si sta proprio in questi giorni procedendo a una "armonizza-

zione" dei contratti aziendali con la sezione dei Servizi complementari all'assistenza al volo del contratto di settore del Trasporto Aereo. Il processo di transizione si chiuderà con la scadenza naturale dei contratti aziendali al 31 dicembre 2015 e con l'applicazione dei nuovi dettami contrattuali a partire dal 1 gennaio 2016.

Siamo convinti che il Contratto di Settore del Trasporto Aereo, mitigherà notevolmente i potenziali effetti negativi delle politiche aggressive dell'Europa nei confronti dei Providers nazionali e di eventuali future liberalizzazioni dei servizi di assistenza al volo. L'attuale struttura contrattuale crea, innanzitutto in termini economici, una base di riferimento per tutti, assumendo quindi una funzione di contrasto nei confronti di possibili competitori stranieri che si volessero, nel futuro, affacciare sul mercato italiano. Le vicende di molte altre realtà all'interno del Trasporto Aereo, hanno dimostrato i limiti di un mercato di concorrenza che basa la competitività delle aziende sul taglio del costo del lavoro e delle tutele sociali dei propri dipendenti, anziché sui contenuti professionali. Inoltre, in caso di privatizzazione di una parte del pacchetto azionario della società, il contratto permetterà di limitare notevolmente eventuali iniziative dell'azionista privato, volte ad abbattere i costi senza curarsi della necessità di mantenere alto il livello di investimenti indirizzati a conservare gli attuali standard in termini di sicurezza e formazione del personale in forza all'Azienda.

*Dipartimento nazionale
Trasporto aereo*

Trasporto aereo

Enac, mai più l'incidente Germanwings: ecco il tavolo tecnico

Lo scorso 14 aprile si è riunito per la prima volta il tavolo tecnico in Enac a cui hanno preso parte rappresentanze del personale navigante, Assoaereo e Ibar (Italian board airline representatives), quest'ultimo per gli operatori italiani, per un confronto sugli approfondimenti normativi da proporre in seguito all'incidente Germanwings.

Ci preme ricordare che questo incontro è stato fortemente voluto dalla Fit-Cisl, in quanto era stato in un primo momento convocato senza la presenza delle parti sociali e, solo dopo l'intervento del nostro Segretario generale Giovanni Luciano a mezzo stampa, è stato allargato a tutte le organizzazioni sindacali che, come ricordava il nostro Segretario, sono quelle che rappresentano i lavoratori e quindi gli equipaggi come primi destinatari di tali criticità.

Tornando alle tematiche del tavolo, i rappresentanti dell'Enac hanno partecipato il 22 e 23 aprile al tavolo congiunto, sollecitato dall'Italia, tra tutti gli Stati membri Easa (European aviation safety agency), in modo da avere un quadro sulle diverse posizioni sull'argomento. Lo stesso Enac ci ragguaglierà su questa riunione. Il Vicedirettore generale Benedetto Marasà, durante il nostro incontro del 14, ha dichiarato che non si aspettava emissione di nuove norme all'incontro europeo, ma ha piuttosto indicato come probabile la creazione di tavoli tecnici per la ricerca di soluzioni condivise.

Per il momento tre sono le macro aree su cui Enac intende muoversi: idoneità medica, qualificazione e reclutamento dei Piloti e procedure di accesso nel cockpit.

In merito alla procedura di accesso in cabina di pilotaggio, ricordiamo che tutte le compagnie aeree dopo l'11 settembre 2001 adottano delle porte blindate anti-irruzione, che possono essere sbloccate da un codice segreto a conoscenza dei soli piloti e assistenti di volo. Già nei primi tempi successivi alla tragedia delle Torri Gemelle, alcune compagnie adottavano la procedura di lasciare un assistente di volo in cabina di pilotaggio, qualora ci fosse stata la necessità da parte di un pilota, di uscire dal cockpit. Questa procedura è stata di seguito abbandonata perché ritenuta lesiva del servizio commerciale offerto a bordo, in quanto porta un assistente di volo a staccarsi dal servizio di cabina passeggeri. Ovviamente dopo l'incidente della Germanwings, tutte le compagnie si sono affrettate a ripristinare tale procedura.

È stata data comunque ampia disponibilità a continuare il confronto congiunto in ambito nazionale tra tutti gli addetti ai lavori, per raccogliere suggerimenti e formulare ulteriori proposte, in modo da arrivare a eventuali modifiche univoche in ambito continentale, limitando al minimo eventuali interventi correttivi negli scenari nazionali.

Dichiarandoci disponibili al confronto, nel nostro intervento abbiamo posto l'accento anche sulla "Fatigue" (fatica operativa) indotta da turni di volo pesanti, sui modelli industriali aggressivi di certi operatori aerei e sull'ormai atavica interpretabilità delle norme europee, che tanta sperequazione hanno provocato e continuano a provocare nel settore del Trasporto aereo.

Infine, alla richiesta di "fare squadra" proposta dai vertici Enac, abbiamo indicato come improcrastinabile un chiaro e univoco pronunciamento dell'Ente sulle tematiche, presentate dai nostri rappresentanti anche in sede Etf (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce), da tempo evidenziate e che sono ancora oggetto di interpretabilità, quali gli "avvicendamenti estendibili", cioè turni di lavoro forzatamente portati oltre il limite massimo delle ore di servizio consentite dalla normativa; la direttrice Buenos Aires, che viene effettuata sotto il limite minimo consentito dell'obbligo delle ore di riposo nella capitale Argentina, e i riposi mobili, cioè riposi assorbiti a fronte della necessità operativa, il tutto in uso presso un grande operatore aereo nazionale.

Questi argomenti elencati sono la testimonianza di quanto le associazioni datoriali abbiano scarso interesse alla cultura del "Safety and Security", cultura che se applicata con rispetto nei confronti dei lavoratori non provoca accumulo di stress, ipotesi di concausa del dramma della Germanwings.

Rimaniamo in attesa dei ragguagli Enac sulla riunione Easa, di cui vi daremo tempestiva informazione.

Qu.i.r. prodest: meglio il Tfr in busta paga oggi o la pensione integrativa domani?

In questi giorni molti lavoratori stanno facendo le proprie valutazioni sull'opportunità, voluta dal Governo, di richiedere la Qu.i.r, acronimo che sta per "Quota integrativa della retribuzione" (per gli amici Tfr in busta paga), anziché lasciarla in azienda o al fondo pensione di categoria al quale sono iscritti.

Come organizzazione sindacale abbiamo criticato il provvedimento in quanto il lavoratore, esercitando l'opzione, pagherà più tasse e metterà a rischio la possibilità di integrare le sempre più povere pensioni pubbliche, che saranno calcolate con il sistema contributivo. Comprendiamo che la crisi economica può spingere le persone ad optare per l'"uovo oggi" piuttosto che la "gallina domani". Senza entrare nelle scelte individuali riteniamo opportuno fornire una serie di dati a supporto della tesi che chiedere il Tfr in busta "non paga", mentre iscriversi ad un fondo pensione negoziale sì, affinché ciascuno possa decidere con la maggiore consapevolezza possibile.

Con la pubblicazione del Decreto ministeriale 20 febbraio 2015 n. 29 sono stati fissati i criteri con i quali il lavoratore può chiedere al datore di lavoro, dal 3 aprile 2015, il versamento della Qu.i.r in busta paga mese per mese. Per farlo potrà utilizzare solo il modulo di richiesta appositamente predisposto e riportato nell'allegato "A" al decreto: non sono previste altre forme per poterla richiedere. Una volta effettuata la scelta, questa è irreversibile fino al 30 giugno 2018.

La Qu.i.r erogata mensilmente sarà assoggettata a tassazione ordinaria Irpef e sarà considerata come un normale reddito da lavoro. Chi deciderà di optare per averla in busta paga, deve tenere presente che, sicuramente, sarà una scelta antieconomica se il proprio reddito lordo annuo supera i 15mila euro. Infatti, le tasse che dovrà pagare mese per mese sono più alte rispetto alla tassazione separata a cui è assoggettato il Tfr. Con la Qu.i.r in busta paga si pagheranno immediatamente tasse più alte e si correrà il rischio di perdere il diritto ai servizi sociali agevolati, alle detrazioni fiscali e agli assegni familiari. Non si perderà, invece, il bonus Renzi anche se con la Qu.i.r si supereranno i 24 o i 26mila euro. Il rischio sta tutto nella sicura modifica dei redditi validi per l'individuazione dell'Isee, indicatore fondamentale per accedere agli sconti per asili nido, mense scolastiche, tasse universitarie o sanità. Il pericolo è di avere più contante in busta ma di pagare poi di più i servizi sociali legati al valore dell'Isee.

Per quanto riguarda l'erogazione, la regola generale prevede che la Qu.i.r sia versata dal mese successivo a

quello di formalizzazione dell'istanza da parte del dipendente. Tempi più lunghi sono previsti nel caso dei dipendenti di aziende che decideranno di farsi "finanziare" l'esborso di queste somme dalle aziende di credito che accederanno all'accordo quadro tra Abi, Associazione bancaria italiana, e Ministeri. Infatti, in questi casi l'erogazione si effettuerà a partire dal terzo mese successivo a quello di presentazione dell'istanza da parte del lavoratore.

Di seguito dimostriamo la non convenienza fiscale nel richiedere la Qu.i.r facendo un confronto con la convenienza a iscriversi alla previdenza complementare, anche se c'è stato un incremento della tassazione dei rendimenti delle gestioni finanziarie dei fondi. Al momento sono rimaste invariate le aliquote agevolate che i fondi pensione applicano in caso di erogazione delle prestazioni: anticipazioni (23% che si riduce al 15% per le spese sanitarie), riscatti, rendite. Rimangono inalterati gli altri vantaggi legati all'adesione a un fondo pensione negoziale come il contributo da parte del datore di lavoro, la deducibilità dei contributi versati al fondo e la tassazione agevolata sulle prestazioni.

Conviene aderire a un fondo pensione di categoria o è meglio tenersi il Tfr in busta paga?

Per rispondere a questa domanda riportiamo alcune simulazioni, prodotte dal Mefop (società costituita dal Ministero dell'Economia per lo sviluppo del mercato dei fondi pensione), che hanno l'obiettivo di aiutare il lavoratore nella scelta tra ricevere la Qu.i.r in busta paga o mantenere il Tfr in azienda oppure versarlo al fondo pensione chiuso a cui è iscritto.

Nei confronti, di seguito riportati, consideriamo tre lavoratori con identico reddito e carriera che alla data del 1 marzo 2015 effettueranno tre scelte differenti; Simone richiede il Tfr in busta paga, Marco lo lascia in azienda e Francesca si iscrive a un Fondo con il versamento del solo Tfr.

Ipotesi

Reddito lordo iniziale: 20.000 €

Crescita reddito: 0% reale annuo

Tasso di inflazione: 2% annuo

Rendimento lordo del fondo pensione e del Tfr: 3% annuo

Valori al lordo dell'inflazione

Quale sarà la loro situazione dopo 3 anni? Quanti soldi avranno

	RISORSE DOPO 3 ANNI	DIFFERENZA
Simone (Tfr in busta paga) Tassazione minimo 27%	3.177 €	(75 € al mese in più)
Marco (Tfr in azienda) Tassazione minimo 23%	3.692 €	+ 16% (515 € in più)
Francesca (Tfr nel fondo pensione) Tassazione minimo 15%	4.099 €	+29% (922 € in più)

messo da parte i tre lavoratori?

A fronte di circa 75 € in più al mese (circa 2,50 € in più al giorno) Simone – nel caso in cui non abbia speso tali somme – dopo tre anni avrà circa 500 € in meno di chi ha lasciato il Tfr in azienda e quasi 1.000 € in meno di Francesca che ha versato al fondo. Francesca ha avuto 300 € in più all'anno rispetto a Simone!

Nel secondo caso, ipotizziamo che oltre al Tfr Francesca abbia deciso di versare anche il proprio contributo a al fondo pari al 2%, ricevendo quindi quello dell'azienda (pari sempre al 2%).

Ipotesi

Reddito lordo iniziale: 20.000 €

Crescita reddito: 0% reale annuo

Tasso di inflazione: 2% annuo

Rendimento lordo del fondo pensione e del Tfr: 3% annuo

Contributo lavoratore: 2%

Contributo datore: 2%

Valori al lordo dell'inflazione

Quale sarà la loro situazione dopo 3 anni?

	RISORSE DOPO 3 ANNI	DIFFERENZA
Simone (Tfr in busta paga) Tassazione minimo 27%	€ 3.177	(75 € al mese in più di Marco e 96 € in più di Francesca)
Marco (Tfr in azienda) Tassa- zione minimo 23%	€ 3.692	+ 16% (515 € in più)
Francesca (Tfr nel fondo pensione) Tassazione mi- nimo 15%	€ 5.498	+73% (€ 2.321 in più)

In questo caso Francesca avrà quasi 100 € al mese in meno del collega Simone, ma dopo solamente tre anni avrà accumulato oltre 2.300 € in più di Simone (sempre ipotizzando che Simone si metta da parte quelle risorse).

Come incide l'incremento della tassazione sui rendimenti dei fondi pensione e sulla rivalutazione del Tfr?

La legge di Stabilità ha previsto che: la tassazione dei rendimenti finanziari passi dall'11,5% al 20%, con eccezione dei titoli pubblici italiani e equiparati i cui rendimenti restano tassati al 12,5%; la tassazione della rivalutazione del Tfr in azienda passi dall'11% al 17%.

Per comprendere meglio gli effetti di tali modifiche, riportiamo una tabella in cui si evidenzia come l'applicazione della nuova tassazione ai portafogli dei comparti di un fondo pensione negoziale, in questo caso riportiamo quelli di Priamo, comporti una sostanziale equivalenza sulla tassazione effettuata sui rendimenti del fondo e quella sulla rivalutazione del Tfr; mentre rimane ancora più favorevole la tassazione sul comparto garantito. Sostan-

zialmente il legislatore ha equiparato la tassazione del rendimento del Tfr lasciato in azienda e quello conferito ai fondi con un'aliquota di circa il 17%, mentre bastona chi vuole la Qu.i.r. in busta paga tassandola con l'aliquota marginale prevista per i redditi di ciascun anno.

Comparto	% di risorse investite in titoli di stato (Tass. 12,50%)	% di risorse investite in altri titoli (Tass. 20%)	Tassazione complessiva reale
Bilanciato Sviluppo	42,30%	57,70%	16,83%
Bilanciato Prudenza	43,06%	56,94%	16,77%
Garantito Tfr	99,45%	0,55%	12,54% 17%

La gestione finanziaria dei fondi dei trasporti

Anche quest'anno i fondi pensione negoziali hanno dato molte soddisfazioni dal punto di vista dei rendimenti finanziari dei capitali affidati a loro in gestione. A titolo di esempio riportiamo alcuni dei rendimenti netti registrati nel 2014 dai principali fondi negoziali, dove la Fit-Cisl è parte istitutiva, che si riferiscono ai comparti "bilanciati" che risultano quelli con il maggior numero di iscritti, che comunque non esauriscono l'offerta dei singoli fondi: Astri 9,4%, Eurofer 8,4%, Fondaereo 8,4%, Previambiente 8,9%, Prevaer 9,3%, Priamo 9,9%

Per chi fosse interessato ai rendimenti degli altri comparti è sufficiente che si colleghi ai siti del fondo a cui è iscritto o intende iscriversi.

I costi dei fondi

Concludiamo questo excursus ricordando che i rendimenti finanziari non sono l'unica chiave di lettura per calcolare la convenienza dell'investimento in un fondo pensione. La parte più importante la fanno i costi di gestione. I fondi negoziali sono di gran lunga i meno costosi. Per rendere agevole il confronto nella nota informativa di ogni fondo è riportato l'Isc (indice sintetico dei costi). Piccole variazioni di questo indice producono grossi effetti nel tempo. Chi fosse interessato a comprendere quanto possa risparmiare iscrivendosi a un fondo di categoria rispetto a un fondo aperto o Pip (piano individuale pensionistico) può collegarsi ai siti dei fondi negoziali che riportano delle simulazioni.

L'Inps e la sua “Operazione porte aperte”

Ho sempre associato alla parola “boeri” due cose: i contadini di origine olandese che avevano colonizzato il Sudafrica e quei gustosi cioccolatini che al loro interno celano la deliziosa sorpresa di una ciliegina con liquore. Entrambi li ho sempre mal digeriti: i secondi in senso letterale e i primi per le loro posizioni razziali nei confronti della popolazione di colore sudafricana. Ma ho scoperto di recente che non sono i soli “boeri” che mi risultano indigesti.

Con tempistiche e metodi alquanto sospetti l'Inps ha iniziato una “Operazione porte aperte”, voluta dal suo nuovo direttore Tito Boeri, operazione che lascia a dir poco interdetti. Questo progetto ha visto il suo esordio con una pubblicazione, visibile sul sito dell'Inps in un'area dedicata, dedicata al Fondo speciale trasporto aereo (Fsta). Per i non addetti ai lavori ricordo che questo Fondo, la cui denominazione corretta è “Fondo Speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e per la riqualificazione del personale del trasporto aereo”, è stato istituito nel 2004 tramite apposito decreto e ha lo scopo di erogare specifici trattamenti a favore di lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro, da sospensioni temporanee dell'attività lavorativa o da processi di mobilità e di finanziare programmi formativi di riconversione o riqualificazione.

Da una lettura, anche poco attenta, di quanto pubblicato dall'Inps si evidenzia come il messaggio che si vuole far passare con prepotenza è quello che ci sia un gruppo di “parassiti privilegiati” che lucrano sulle spalle della collettività. Sì, perché nascosta tra le righe di una apparente descrizione tecnica di questo fondo, dove viene spiegato come è stato istituito, il perché, quali prestazioni eroga e come è

finanziato, c'è un vero e proprio killeraggio. Il primo passaggio degno di nota di questa “operazione” è quello che cita testualmente: «Preleva circa 220 milioni all'anno dai contribuenti, più del finanziamento annuo per la lotta alla povertà attraverso il Sostegno di Inclusione Attiva (SIA)». Poi si continua dicendo: «Il contributo viene calcolato solo su una parte della retribuzione percepita, in quanto alcune componenti accessorie alla retribuzione sono esenti da contribuzione. Ad esempio, un pilota che percepisce un salario mensile di 10.000 euro, di cui circa 4.000 euro di indennità di volo, versa al Fondo un contributo di 7,5 euro mensili, mentre, in caso di sospensione per CIGS o cessazione del rapporto per collocazione in mobilità, percepisce 8000 euro mensili tra prestazione integrativa (€ 6.832) e prestazione di base (€ 1.168)». Inoltre: «L'attuale finanziamento del FSTA è costituito per quasi la totalità dai proventi dell'imposizione fiscale sui passeggeri (si veda il grafico Le fonti di finanziamento). Ad esempio, il Fondo nel 2013 ha incassato 5,4 milioni di euro dalle aziende e dai lavoratori del settore e 217,8 milioni dai “3 euro a biglietto”, che hanno così contribuito per il 98% alle entrate del Fondo. I criteri e le modalità di gestione del Fondo sono definiti dalle aziende e dalle organizzazioni sindacali del settore del trasporto aereo. L'Inps non può intervenire direttamente nelle scelte gestionali del fondo, fungendo quasi esclusivamente da “cassiere” e “erogatore”».

Come a dire: “io Inps non c'entro nulla in questo sperpero di risorse collettive”. Sicuramente il lessico usato non è stato scelto a caso. Usare la frase «preleva 220 milioni all'anno dai contribuenti» dà proprio l'idea che mentre il cittadino se ne

dorme tranquillo qualcuno, a sua insaputa, gli sfilava dal portafoglio qualcosa. E cosa dire di questo confronto con il SIA dove, come una sorta di Robin Hood all'incontrario, qualcuno ruba ai poveri per dare ai ricchi. Mi verrebbe da ridere ma purtroppo c'è poco da ridere. Poi ci sono i piloti che guadagnano 10.000 euro al mese e ne versano 7,5!

Comunque come premessa di una vera operazione trasparenza ci si dovrebbe almeno sincerare di fornire dei dati esatti. Perché se è vero che, sulla base degli accordi e dei decreti di istituzione del Fondo, l'Inps è un ente “erogatore”, è altrettanto vero che è anche un ente “certificatore”. È alquanto bizzarro che, dal bilancio assestato del 2013 sottoscritto dal presidente dell'Inps e dai sindaci revisori, risulti che il Fondo abbia incassato 6,5 milioni di euro dalle aziende e dai lavoratori del settore e 205 milioni dai “3 euro a biglietto”. Poi non è affatto vero che “preleva” 220 milioni l'anno. Basta guardare i grafici pubblicati dalla stessa Inps per rendersi conto che ci troviamo di fronte a una sorta di scoop giornalistico dove, per far maggiore presa, si esagera.

Ma quello che si fa veramente fatica a comprendere è quanto riportato dal passaggio relativo alla riunione del 9 marzo dove viene scritto che, sempre testualmente: «Sul punto 1 il Comitato ha approvato una metodologia di revisione delle autorizzazioni di spesa relative alla mobilità adottate negli anni precedenti che consentirà di accertare l'effettiva spesa e gli eventuali risparmi rispetto a quanto inizialmente impegnato. Questa attività sarà corredata da dichiarazioni da parte delle aziende che attesteranno il numero di lavoratori effettivamente collocati in mobi-

lità rispetto a quanto precedentemente deliberato. L'Inps provvederà in ogni caso a controllare tali attestazioni prima di rendere disponibili al Fsta le risorse finanziarie non utilizzate. Inoltre saranno considerati avanzi di spesa i periodi di mobilità non utilizzati da lavoratori pensionati, deceduti o che hanno trovato una nuova occupazione a tempo indeterminato».

A "porte aperte" ci viene detto che l'Inps non ha questi dati? Sarebbe strano visto che i decreti di concessione della mobilità sono firmati dal Ministero del Lavoro ed è sufficiente visitare il sito www.lavoro.gov.it, area ammortizzatori sociali, per scaricare tutti i dati relativi ai lavoratori del settore del trasporto aereo. Ed è altrettanto evidente che a pagare la mobilità, da cui poi dipende l'erogazione dell'in-

questi dati se non l'Inps? Forse alla Bocconi queste cose non le insegnano.

Le recenti notizie su delle truffe perpetuate da parte di alcuni lavoratori a danno del Fsta hanno sicuramente contribuito a creare questo clima di ostilità nei confronti dei lavoratori del trasporto aereo. Ma 30 delinquenti su 17mila persone oneste non rappresentano nemmeno lo 0,002% per usare un confronto alla "Operazione porte aperte".

Ma qualcuno poi si è mai chiesto chi sono questi "privilegiati"? Sono dei lavoratori che da un giorno all'altro hanno perso il loro posto di lavoro sulla base di accordi stipulati in sede governativa che hanno previsto, tra l'altro, l'applicazione di criteri di esclusione devastanti. Non contava più l'anzianità, i carichi familiari, la condizione

ora si ritrovano a dover attendere anni per raggiungere la "famosa" pensione. Le regole sono state molto spesso disattese. Per questi lavoratori non sono mai stati attuati dei piani formativi per il reinserimento anche se, cito testualmente dal famoso accordo di palazzo Chigi: «viene ribadito il diritto dovere per i lavoratori destinatari di ammortizzatori sociali, sulla base della stipula di apposito patto di servizio, di partecipare attivamente a idonei percorsi di reinserimento lavorativo. A tal fine verrà promosso un apposito programma volto al reimpiego dei lavoratori, che terrà conto delle professionalità dei medesimi, attraverso l'utilizzo di Italia Lavoro per la realizzazione delle azioni previste dal programma stesso». Non è mai stato fatto un censimento di tutti questi lavoratori e, per parlare di quelli ex Alitalia, a oggi nessuno sa cosa accadrà a ottobre 2015, quando la loro mobilità avrà termine e che quindi si ritroveranno senza alcun sostegno economico.

Quanti sono, che caratteristiche hanno, quanto manca al loro pensionamento, dove sono: nulla. Onestamente da parte dell'Inps mi sarei aspettato un approccio diverso su questa "Operazione porte aperte". Con dei grafici e delle tabelle, magari anche po' meno colorate di quelle usate per mettere luce sul Fsta, avrei voluto vedere il numero dei lavoratori che mese per mese terminano la mobilità. Con frasi meno d'effetto mi fosse spiegato quanti di questi sono vicini alla pensione. Sapere che tipo di attività svolgevano o potrebbero svolgere. La loro età, il sesso, la situazione familiare. Tutto questo consentirebbe di attuare quelle tanto decantate politiche attive di lavoro, visto che quelle passive sono miseramente fallite e non certo per colpa dei lavoratori.

Dopo tutto questo amaro spero proprio di trovare uno di quei "boeri" che mi lasci in bocca solo il dolce del cioccolato e della ciliegia e non mi faccia di nuovo qualche scherzo di indigestione.



tegrazione del Fsta, sia sempre l'Inps a cui va fatta la relativa domanda. Sempre l'Inps riceve le comunicazioni dei lavoratori che sospendono la mobilità per rioccuparsi, sia a tempo determinato che indeterminato. E infine è sempre l'Inps, e solo lei, che ha la facoltà di stabilire quali di questi lavoratori nel frattempo saranno pensionati. Quindi alla fine chi è che dovrebbe fornire

sociale. No, a scegliere è stata la nuova azienda esclusivamente in base alla propria convenienza. Sono stati scartati i cosiddetti "pensionabili", i quali hanno scoperto sulla propria pelle che, in seguito alla riforma Fornero, pensionabili non erano più e, in parte, si sono salvati solo grazie ai decreti relativi agli esodati e molti di questi, che erano fuori per pochi giorni,

Donne

Ecco le risorse stanziare per la parità di genere e le famiglie

Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale Fit, illustra i recenti vantaggi fiscali pensati per le donne

Il bonus bebè 2015

Il 10 aprile scorso è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che dà attuazione alle disposizioni contenute nella legge di Stabilità 2015 relative al bonus bebè. Il decreto ha lo scopo di incentivare la natalità e il sostegno delle spese relative.

Nello specifico i nuclei familiari all'interno dei quali si sia verificata la nascita o l'adozione di un figlio, tra il 1 gennaio 2015 ed il 31 dicembre 2017, e che siano in possesso di determinati requisiti reddituali potranno presentare domanda per ricevere dall'Inps un sostegno economico.

A chi spetta

Il bonus spetta alle famiglie in caso di nascita o adozione verificatesi tra il 1 gennaio 2015 e il 31 dicembre 2017. Il diritto è riconosciuto ai cittadini italiani, comunitari e stranieri con i seguenti requisiti: residenza in Italia; permesso di soggiorno Ue per soggiornanti di lungo periodo per gli stranieri; un Isee che, sulla base delle nuove disposizioni operative dal primo gennaio 2015, non deve essere superiore a 25mila euro all'anno. Il requisito Isee, oltre ad essere valido al momento della presentazione della domanda, deve sussistere per tutta la durata del beneficio.

Quanto vale il bonus bebè in base all'Isee

L'ammontare del bonus varia a seconda dell'Isee dichiarato. In caso di Isee con un valore inferiore a 7mila euro, l'assegno annuo sarà di 1.920 euro per ogni neonato o bambino adottato e sarà erogato con rate mensili di 160 euro. Invece, in caso di Isee con un valore pari o superiore a 7mila euro e inferiore a 25mila euro, l'assegno sarà di 960 euro all'anno per ogni neonato o bambino adottato e sarà erogato con rate di 80 euro al mese.

L'assegno, che decorre a partire dal giorno della nascita o dal momento dell'ingresso nel nucleo familiare a seguito di adozione, è corrisposto fino al compimento del terzo anno di età del bambino (o dall'ingresso nel nucleo in caso di adozione).

Come fare domanda

Per ottenere il bonus bebè il genitore, convivente con il figlio, dovrà inoltrare all'Inps apposita domanda telematica direttamente, se possiede il Pin dispositivo dell'Inps, oppure attraverso l'ausilio di Caf e Patronati, intermediari abilitati che provvederanno a compilare il modello di domanda e trasmetterlo online all'istituto.

La domanda potrà essere presentata fin dal giorno della nascita (o di ingresso nel caso di adozione), ma non oltre i 90 giorni successivi al verificarsi dell'evento (per le nascite o le adozioni intervenute prima del 10 aprile entro 90 giorni successivi a tale ultima data). Il ritardo nella presentazione non fa decadere il diritto, ma sposta la de-

correnza dell'assegno al mese di presentazione della domanda.

Il possesso dei requisiti necessari dovrà essere autocertificato. La perdita del requisito reddituale in corso di godimento del beneficio comporta la sua decadenza. Altre cause di decadenza sono: il decesso del figlio; in caso di adozione la revoca di quest'ultima; la decadenza dall'esercizio della responsabilità genitoriale; l'affidamento del figlio a terzi ovvero l'affidamento esclusivo del figlio al genitore che non ha presentato la domanda. In caso di decadenza della responsabilità genitoriale o affidamento, la domanda per il bonus potrà essere ripresentata dal genitore o dal terzo affidatario entro 90 giorni dal provvedimento che dispone l'affido. In tutti i casi la corresponsione dell'assegno cessa a decorrere dal mese successivo a quello in cui si è verificata una delle cause di decadenza.

Risorse stanziare

Le risorse stanziare per il corrente anno sono 202 milioni di euro. L'Inps dovrà procedere al monitoraggio mensile delle spese su basi previsionali: se per tre mensilità successive l'onere sarà superiore alle disponibilità, non si darà luogo all'acquisizione di nuove domande fino all'adozione di un apposito decreto interministeriale che procederà alla rideterminazione dell'importo annuo dell'assegno e dei valori Isee.

Bonus per le donne disoccupate

In arrivo dall'Inps il bonus per le aziende che assumono donne disoccupate. Questo bonus esiste già dal luglio 2014, è stato prorogato per tutto il 2015 e i finanziamenti per i contributi delle nuove assunzioni inizieranno a partire dal 1 luglio 2015. Sarà così possibile richiedere l'incentivo all'Inps per donne disoccupate di qualsiasi età, prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno sei mesi, residenti in regioni ammissibili ai finanziamenti nell'ambito dei fondi strutturali dell'Unione europea.

Il bonus ha lo scopo di reinserire nel mondo del lavoro le donne che vivono in aree svantaggiate della penisola. A partire dal 1 luglio le aziende potranno richiedere l'erogazione dei contributi per le assunzioni, per le proroghe e le trasformazioni dei rapporti di lavoro esistenti.

Per essere idonee al nuovo bonus Inps, quindi, basta essere senza un lavoro da oltre sei mesi; non ci sono limiti di età nell'incentivo diretto ad incoraggiare l'assunzione di donne disoccupate.

I finanziamenti del bonus provengono dal progetto dei fondi strutturali europei e possono usufruirne soltanto le Regioni che sono state ammesse al programma. Le Regioni interessate sono quelle selezionate nelle zone ritenute particolarmente svantaggiate nel nostro Paese.

Come funziona il bonus Inps 2015

A poter usufruire del bonus Inps 2015 saranno i datori di lavoro che avranno uno sgravio sui contributi delle nuove assunte. Il bonus Inps per le donne disoccupate dura per 12 mesi in caso di contratto a tempo determinato e 18 mesi per contratti a tempo indeterminato o per i contratti a tempo determinato trasformati in indeterminato.

In quali regioni

Come anticipato, il bonus Inps 2015 sarà fruibile solo nelle regioni considerate maggiormente svantaggiate che sono Calabria, Campania Friuli Venezia Giulia, Liguria, Marche, Molise, Piemonte, Sardegna, Toscana, Valle d'Aosta, Veneto, Lazio e alcune zone della Lombardia.

Per richiedere il bonus il datore di lavoro dovrà presentare apposita domanda all'Inps.

Più forti insieme contro la violenza sulle donne nei trasporti: a che punto siamo

Sono già due anni che la Fit-Cisl nazionale sostiene il lavoro e l'impegno dell'Associazione nazionale volontarie del Telefono Rosa. L'associazione di volontarie aiuta da anni le donne vittime di violenza e i loro bambini proteggendoli e lottando al loro fianco.

Telefono Rosa nasce nel febbraio del 1988 come strumento temporaneo di ricerca volto a far emergere, attraverso la voce diretta delle donne, la violenza "sommersa" attraverso l'ascolto attento e professionale che qualifica l'associazione come una nuova forma di servizio sociale.

Dal 2006 il Telefono Rosa è una onlus e ha personalità giuridica. Oggi l'associazione è una rete di associazioni territoriali con sede centrale a Roma. Partendo da un servizio di pronto intervento telefonico, l'associazione offre consulenze gratuite che si fondano sul contributo volontario di professioniste, psicologhe e avvocate.

Dalla collaborazione tra la Fit e l'Associazione, diverse sono le iniziative intraprese e promosse dal Coordinamento nazionale donne Fit. Il sostegno all'Associazione ha portato alla realizzazione di un percorso formativo rivolto alle Coordinatrici, a un incontro che ha coinvolto il quadro dirigente nazionale e a diverse iniziative assembleari regionali che hanno coinvolto dirigenti, lavoratori e lavoratrici.

Un progetto di collaborazione che ha

avuto inizio l'8 marzo 2013 con la prima donazione all'associazione e con il percorso formativo, composto tra tre impegnativi moduli, diretto alle Coordinatrici regionali, per fornire loro gli strumenti di base per assistere e sostenere le lavoratrici vittime di violenza tra le mura domestiche e sui luoghi di lavoro. In seguito significativa è stata l'iniziativa assembleare, che ha coinvolto tutto il quadro dirigente nazionale, con lo scopo di affrontare il fenomeno sociale attraverso un coinvolgimento attivo degli uomini. A seguire, su iniziativa dei Coordinamenti donne regionali, sono state realizzate alcune importanti assemblee locali. Lazio, Toscana, Emilia Romagna e Puglia hanno risposto all'esigenza di costruire un momento serio e costruttivo di confronto per prevenire e contrastare il fenomeno della violenza sulle donne. Attualmente sono in programmazione altre iniziative locali promosse dal Coordinamento donne nazionale in collaborazione con i rispettivi Coordinamenti regionali.

Ma la sfida più importante è ancora in fase di attuazione. Il Coordinamento nazionale donne ha promosso la realizzazione di un'indagine conoscitiva diretta a misurare il dato di incidenza del fenomeno della violenza di genere nei trasporti. L'indagine è stata effettuata attraverso la compilazione di un questionario, diretto a lavoratori e lavoratrici dei trasporti, elaborato dal Coordinamento nazionale donne Fit insieme alle professioniste del Telefono Rosa. Sono stati raccolti più di mille questionari attualmente in fase di elaborazione. Ad oggi mancano dati su questo fenomeno e l'azione di ricerca, la prima che sia mai stata realizzata sul tema, sarà fondamentale e costituirà la base di partenza per costruire un documento di proposta che, coinvolgendo anche le altre organizzazioni sindacali e le associazioni nazionali di categoria, potrà promuovere la contrattazione nazionale e di secondo livello per prevenire e contrastare il fenomeno.

Autotrasporto merci

Dialogo sociale, in che direzione va il confronto in Europa

Il Coordinatore nazionale Fit Maurizio Diamante illustra i contenuti della riunione e le iniziative che la Commissione europea intende intraprendere

Il 24 aprile 2015 si è svolta la riunione del Dialogo sociale dell'Autotrasporto a Bruxelles.

Tra i diversi punti previsti all'ordine del giorno ne vanno evidenziati principalmente due: il primo è la presentazione effettuata dalla DG Move, la Direzione generale movimento della Commissione europea, su quello che la Commissione europea sta preparando come "Pacchetto Trasporto", che andrebbe a modificare diversi regolamenti europei attualmente in vigore.

Il secondo punto riguarda il codice sociale, una sorta di accordo sul dialogo sociale che devono raggiungere la parte sociale Etf (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce) e la parte datoriale Iru. La Commissione europea preme affinché si arrivi a questo accordo in tempi relativamente brevi, in modo che essa stessa possa tenerne conto, insieme alle audizioni delle parti che farà, nella stesura del "Pacchetto Trasporto". Detto pacchetto dovrà essere steso a partire dal settembre 2015 ed entro settembre 2016.

Il "Pacchetto Trasporto"

Il punto riguardante la presentazione di DG Move è stato deludente. La funzionaria Helena Winiarska non si è sbilanciata più di tanto, ha solo spiegato che DG Move,

partendo dai principi del Libro Bianco sul Trasporto (il documento ufficiale della Ue contenente proposte di azione mirata per il settore), ha iniziato il processo di valutazione e verifica dell'applicazione dell'attuale legislazione vigente.

A seguire poi si sono svolte una consultazione e una discussione con tutte le parti sociali e datoriali coinvolte, compresi Etf ed Iru.

L'intendimento è quello di tarare il Pacchetto principalmente su tre pilastri: Infrastrutturali/Sociali, Componenti del Lavoro e Mercato Interno.

Parlando di pilastro Infrastrutturale e Sociale, la funzionaria Winiarska ha spiegato che si vuole agevolare i costi che vanno a impattare sul rumore e sull'inquinamento e sul sistema dei pedaggi, con uno sviluppo maggiore dei sistemi elettronici del pagamento degli stessi in modo da facilitare il pagamento delle spese in Europa.

Apro una parentesi: durante il convegno che abbiamo effettuato il 12 novembre sul cabotaggio, come Fit avevamo proposto un uso maggiore del telepass quale strumento di facile utilizzo per risalire agli spostamenti effettuati da un autista sul territorio italiano. Fa piacere che la Commissione Europea la pensi allo stesso modo; speriamo che questo non sia solo un annuncio che poi finirà nel nulla, vinto

dalle lobbies che non vogliono cambiare niente.

Preoccupante è la parte relativa al secondo pilastro, quello che più da vicino rischia di riguardarci e cioè il pezzo del lavoro: è in revisione il regolamento 561/06 riguardante i tempi di lavoro, guida e riposo e sarà valutata la direttiva Enforcement sui distacchi transnazionali, che nei Paesi membri è di prossimo recepimento.

Il dato importante, e anche in questo caso speriamo non sia solo un annuncio, è quello che nelle intenzioni della Commissione non c'è l'intenzione di cambiare le direttive e i regolamenti attuali, ma di verificare e identificare cosa non ha funzionato per intervenire chirurgicamente.

Per quanto concerne il terzo pilastro, il Mercato Interno, l'intenzione sarebbe quella di affrontare il problema delle "Letter Box Companies" e del cabotaggio. Relativamente a quest'ultimo, l'intenzione non sarebbe quella di liberalizzato completamente, come invece era l'intendimento della vecchia Commissione nella persona del Commissario Siim Kallas, di andare in qualche modo a semplificare le attuali regole per renderle più semplici e di più facile applicazione.

L'effettuazione di cabotaggio illegale sarà incluso nella lista delle infrazioni gravi che



fanno perdere l'onorabilità e quindi l'accesso al mercato.

Anche il trasporto combinato è in fase di valutazione. Il regolamento in questione è molto vecchio, ha bisogno di una rinfrescata anche in virtù del fatto che questa tipologia di trasporto sta prendendo sempre più campo tra le aziende. Come avviene in questi casi è sempre molto facile condividere i principi generali; sarà importante vigilare e seguire con molta attenzione lo sviluppo della vicenda. Quando c'è stato l'insediamento della nuova Commissione europea, questa veniva accreditata come molto liberista.

Il codice sociale

L'altro tema in discussione è stato quello riguardante il codice sociale Etf-Iru. Questo punto negli auspici dei partners dovrà portare ad un accordo, auspicato anche dalla DG Move.

Partendo dall'assunto che Etf e Iru non chiedono una nuova legislazione ma semplicemente una corretta applicazione dell'esistente, le parti si danno come punti di discussione nei prossimi Dialogo Sociale i seguenti: la corresponsabilità nella catena del trasporto che preveda la responsabilità solidale per tutta la filiera, iniziando dal cliente che commissiona il trasporto, fino allo spedizioniere/compagnia marittima che a sua volta si avvale del vettore di autotrasporto; trovare sulla base della normativa e sul recepimento della direttiva Enforcement una soluzione condivisa per regolamentare e provare a

superare il problema legato ai distacchi transnazionali; regolamentare il ritorno a casa dell'autista (oggi sappiamo che uno dei grossi problemi legato alle condizioni di vita degli autisti è quello di stare mesi lontani dal proprio paese di origine) e in ultimo, ma non per importanza, la competizione leale.

Le richieste datoriali: la penuria di autisti

Uno dei problemi che in ogni riunione viene evidenziato dall'associazione dei datori di lavoro è la penuria di autisti. È stato presentato uno studio effettuato da una società tedesca, Dekra, su profili di personale tedesco. Sono emerse le classiche problematiche legate non soltanto alle condizioni di vita e ai salari che nel corso degli anni vanno sempre più abbassandosi anche in considerazione dell'entrata nell'Unione europea dei Paesi dell'Est, ma, cosa tutto sommato sorprendente per un paese come la Germania, la mancanza o per lo meno l'insufficienza di formazione erogata dalle aziende. Questo sarà la base di un progetto sul modello del progetto Start, che consisteva in uno studio sull'impatto della direttiva 59/2003/Ce sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti e che ha riguardato gli autisti transfrontalieri ed è stato patrocinato dall'Unione europea.

Il progetto Enfoster

Infine è stato presentato il progetto Enfoster che, ricordiamolo, ha visto la Fit-Cisl tra i partner associati perché ha contri-

buito alla sua realizzazione.

Nel rimandare al nostro sito e al numero della Voce che ha già trattato l'argomento, si evidenzia che i principali risultati del progetto sono stati condensati in tre report chiamati "Enfoster Briefs", finalizzati a fornire una sintesi di pratiche, riflessioni e analisi in tema di distacco transazionale di lavoratori. Più in dettaglio:

- Brief n. 1 "Il distacco dei lavoratori all'interno dell'Unione europea: pratiche e riflessioni sul dialogo sociale e la cooperazione amministrativa": esperienze di cooperazione tra parti sociali e riferimenti all'utilizzo del sistema Imi (il sistema di cooperazione amministrativa tra gli Stati membri per le verifiche sul distacco dei lavoratori transnazionale all'interno della direttiva Distacchi);
- Brief n. 2 "Un distacco corretto e responsabile dei lavoratori all'interno dell'Unione europea: l'azione dei sindacati, i chiarimenti da parte delle autorità di controllo": riferimenti ad accordi ed esempi di cooperazione tra organizzazioni dei lavoratori e datoriali per supportare un distacco socialmente responsabile, chiarimenti sull'interpretazione delle norme e sulle modalità dell'ispezione del lavoro;
- Brief n. 3 ("Policy Brief") "Il distacco transnazionale dei lavoratori all'interno dell'Unione europea: sfide e opportunità alla luce della Direttiva 2014/67/UE": analisi e riflessioni da parte di autorità di controllo e sindacati sulla cosiddetta direttiva Enforcement.

Infine un'ultima nota di colore. La Presidenza del Dialogo Sociale è a rotazione; è finito il mandato dell'Iru ed è stata assegnata all'Etf. Adesso il Presidente è un collega del sindacato francese, Milo Goument.

Mobilità tpl

Le direttrici di crescita del trasporto pubblico locale in Europa

Il 21 aprile scorso a Brussels, presso la sede dell'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, si è svolta la riunione della sezione Etf del Trasporto pubblico locale. Dopo avere approvato il verbale della riunione dell'ultimo incontro del 27 marzo 2014 sono stati affrontati i seguenti punti all'ordine del giorno:

- OPS regolamento relativo agli obblighi di servizio pubblico (CE) 1370/2007;
- Dialogo sociale europeo;
- Mobilità urbana sostenibile - promozione del trasporto pubblico di qualità in Europa;
- Evoluzione del trasporto pubblico locale in Europa;
- Presentazione della dichiarazione congiunta IndustriAll ed Etf relativa al posto di lavoro dei conducenti di autobus;
- Approvazione del programma di lavoro di medio termine 2013-2017 dell'Uptc (Urban public transport committee, la sezione tpl dell'Etf).

Regolamento relativo agli obblighi di servizio pubblico

In ordine al primo punto all'ordine del giorno, la sezione ha esaminato gli aspetti relativi all'aggiornamento sulla procedura legislativa, in seno al Consiglio dei Ministri dei Trasporti e del Parlamento europeo, del regolamento tecnico relativo agli obblighi di servizio pubblico (regolamento Ops).

Tale regolamento, che detta le disposizioni tecniche relative ai processi di liberalizzazione del settore, è stato trattato dalla Commissione Trasporti del Parlamento europeo prescindendo dagli aspetti e dai presupposti politici su cui invece dovrebbero basarsi i processi di affidamento del servizio. Questa impostazione ha trovato il dissenso della sezione Trasporto pubblico locale dell'Etf. La proposta, tra le altre cose, prevede l'obbligatorietà della privatizzazione attraverso affidamento pubblico per servizi di trasporto ferroviario. Alcuni Stati membri si sono opposti chiedendo una deroga per quelle realtà in cui esista un mercato molto piccolo. Ciò ha aperto la strada per l'elaborazione di un emendamento che consenta, tramite deroga, la possibilità di utilizzare

sistemi di affidamento diretto.

Per la sezione Trasporto pubblico locale dell'Etf tale impostazione merita grande considerazione, ma è necessario inserire nel regolamento una clausola, attualmente mancante, che preveda l'obbligatorietà del trasferimento del personale in caso di cambiamento del gestore successivo alle procedure di affidamento. A tale proposito il Presidente della sezione, Alain Sutour, ha spronato i presenti al fine di intercedere presso i Ministri dei Trasporti dei vari paesi per sollecitare un'azione che tuteli il trasferimento dei lavoratori da un gestore all'altro.

Inoltre la sezione ha elaborato un documento, presentato e condiviso con tutti i presenti, che prevede proposte di integrazione e modifica del regolamento in questione secondo i seguenti aspetti:

Mantenimento della definizione usata attualmente per le autorità che devono affidare il trasporto, come l'autorità locale competente per tutti i servizi pubblici di interesse generale, e non come propone la Commissione che vorrebbe inserire una definizione restrittiva che lascerebbe meno margine di manovra e libertà agli stati membri;

- Inserimento della previsione della definizione dei programmi di trasporto pubblico in modo obbligatorio per le grandi città;
- Inserimento della deroga dell'affidamento diretto per i paesi in cui esiste una quota pari o inferiore all'1% della quota di mercato nella regolamentazione dei processi di privatizzazione del trasporto pubblico ferroviario passeggeri, ma con il rispetto della clausola di salvaguardia e reciprocità tra i paesi;
- Per quanto riguarda il materiale rotabile delle ferrovie, si propone di inserire la disposizione che obblighi gli Stati membri di prevedere le condizioni affinché tutti possano avere accesso al materiale rotabile. Il 90% del mercato è in capo alle aziende pubbliche che non trovano ostacoli economici all'utilizzo del materiale rotabile. Tale previsione consentirebbe di garantire un'equa concorrenza e l'opportunità di partecipare al mercato per tutte quelle aziende che non

possono sostenere il costo oneroso del materiale rotabile;

- Integrazione della clausola sociale con la conservazione della contrattazione aziendale/locale laddove presente;
- Deroche per entrata in vigore: nel quadro giuridico attuale gli Stati membri devono applicare il regolamento gradualmente a partire dal 2019 fino ad arrivare all'applicazione totale, nel 2022 per ferroviario e nel 2029 per tpl. Tali termini riguardano, però, esplicitamente solo agli aspetti relativi all'affidamento del servizio per appalto e non è chiaro se ciò sia relativo a tutte le procedure di affidamento. A tale proposito si propone di approfondire il tema e di esplicitare i termini di applicazione del regolamento per tutte le procedure di affidamento previste.

L'esame del primo punto all'ordine del giorno si è concluso con l'incentivo, da parte del Presidente della sezione, affinché ogni associato all'Etf possa fare le dovute pressioni su questi temi sui Ministri dei Trasporti degli Stati membri e con la proposta di organizzare una manifestazione nel mese di ottobre, in corrispondenza della prossima riunione relativa all'esame legislativo del regolamento in questione.

Il Dialogo Sociale

È stato presentato il progetto Etf/Uitp (l'associazione datoriale europea del tpl) relativo allo sviluppo delle condizioni di lavoro nelle aziende di trasporto pubblico locale e in funzione del regolamento sugli obblighi di servizio pubblico. Si tratta di un progetto congiunto di studio e analisi, relativo al panorama delle aziende europee di tpl.

Anche le aziende italiane saranno oggetto di studio. Asstra, nell'ambito della Uitp, ha individuato tre aziende campione da studiare in Gtt (Torino), Actv (Venezia) e Tiemme (Siena). Come Fit-Cisl e insieme ai colleghi di Filt e Uilt, abbiamo chiesto di prendere in esame anche altre aziende che rappresentano delle specificità, sia per numero di dipendenti e di chilometri di servizio che per innovazione, come Atac, Busitalia e Umbria Mobilità. A tale proposito, il Presidente della sezione ci ha chiesto disponibilità e collaborazione per la realizzazione del progetto in questione.

In merito alla costituzione di un vero Comitato per il Dialogo Sociale per il tpl, attualmente ancora non esistente se non in forma limitata, Etf e Uitp hanno riproposto una richiesta congiunta di istituzione. La richiesta al Parlamento europeo descrive la struttura che avrebbe il comitato ed espone il possibile programma di lavoro a medio termine e il metodo di lavoro dello stesso.

Infine, in merito alla questione del Dialogo Sociale, la sezione ha nominato Alain Sutour, Presidente della sezione Etf/Tpl, per la Presidenza del gruppo di lavoro di Dialogo Sociale del tpl.

La mobilità urbana sostenibile

Promozione del trasporto pubblico di qualità in Europa

Sul terzo punto all'ordine del giorno è stata ospite della sezione Lucy Anderson, componente del Parlamento europeo e relatrice del report sulla mobilità sostenibile urbana. Di provenienza del partito laburista britannico, la parlamentare ha esposto i principi fondanti del report a cura del Parlamento europeo sul tema della mobilità sostenibile.

Di primaria importanza il tema delle risorse e dell'assenza di finanziamenti strutturali finalizzati al tpl. A tale proposito la discussione si è focalizzata sulla presenza anche di importanti risorse, reperibili attraverso progetti specifici finanziabili dalla Comunità europea, di cui purtroppo poco si conosce, sia per mancanza di pubblicizzazione che per le difficoltà alla costruzione di progetti che possano essere accolti e ammessi a detti finanziamenti. La conclusione condivisa è stata che molto è nelle mani e nella responsabilità degli Stati membri nell'individuare e stabilire, tra le loro priorità, la realizzazione di politiche finalizzate alla realizzazione concreta della mobilità sostenibile.

L'evoluzione del trasporto pubblico locale in Europa

I lavori della sezione sono proseguiti con l'esame della situazione del tpl in alcuni importanti paesi europei, ponendo l'attenzione sui temi e le tendenze relative alla tutela sociale dei lavoratori nei processi di affidamento e su esempi di ri-municipalizzazione.

La rimunicipalizzazione, che risulta essere in Francia una tendenza anche per realtà locali guidate da schieramenti politici di destra, riguarda sia le piccole che le grandi reti di trasporto e, molto spesso anche se non sempre, sta portando a risultati di miglioramento importanti anche per le condizioni di lavoro e la retribuzione dei lavoratori.

La presentazione della dichiarazione congiunta IndustriAll/Etf relativa al posto di lavoro dei conducenti di autobus

I lavori della sezione si sono poi concentrati sul tema della salute e sicurezza dei conducenti di linea. Nello specifico è stato presentato il documento congiunto, elaborato dall'Etf e da IndustriAll (associazione che rappresenta i lavoratori delle aziende costruttrici di autobus in Europa). La dichiarazione comune ha lo scopo di far applicare al Parlamento europeo le condizioni per tutelare la salute e sicurezza dei conducenti di linea, attraverso l'adozione di requisiti standard di qualità elevati di cui deve essere dotata la postazione di lavoro del conducente di autobus.

I lavori della sezione Etf/Tpl si sono conclusi con l'approvazione del programma di lavoro di medio termine 2013-2017.

Trasporto aereo

Sbagliando si impara o chi rompe paga?

Come sta progredendo in Europa il lavoro sulla just culture



“Sbagliando s’impara” e “Chi rompe paga”. Due espressioni popolari che focalizzano situazioni dalla natura decisamente opposta, qui volutamente affiancate per disegnare i contorni della cosiddetta “cultura equa”, più nota nella sua accezione inglese di “just culture”, un termine molto in voga soprattutto in ambito aeronautico, ma non solo.

Ambienti professionali ove l’uomo e il connubio uomo-macchina rappresentano due anelli fondamentali della catena produttiva e prestano spesso il fianco alla possibilità di errore. Quando il prodotto finale è poi rappresentato dalla sicurezza o è comunque strettamente connesso alla sicurezza, l’errore può essere fatale. A questo punto entrano in gioco le due espressioni popolari riportate nel titolo, ritenendo o che la situazione possa essere sanata scovando chi ha commesso l’errore con un approccio accusatorio (“chi rompe paga”) oppure che la preoccupazione maggiore debba correre verso la necessità di far sì che la fatalità non si ripeta (“sbagliando si impara”). Precisazione d’obbligo: stiamo parlando di errore e non di azione volutamente sbagliata

o frutto di colpevole incompetenza o distrazione.

Lo scettico si domanda sorpreso come possa un errore contribuire ad aumentare i livelli di sicurezza di un sistema. La risposta è insita nella stessa patologia del sistema: colui che commette un errore si trova di fronte all’amletico dubbio se riportare l’accadimento fallace oppure tacere per il timore di essere vittima di sanzioni disciplinari. Riportare un errore significa permettere agli esperti di safety dell’organizzazione di analizzarne a fondo i dettagli per individuare tutte le possibili cause che hanno concorso a provocare l’errore. Al termine di questo primo studio, si cerca di costruire le barriere affinché casi analoghi possano essere scongiurati in futuro. A volte può essere sufficiente affiggere un’etichetta di colore differente sul contenitore di un farmaco, oppure differenziare le dimensioni di un condotto per impedire di erogare il carburante sbagliato nel serbatoio di una vettura o infine fornire una check-list scritta da utilizzare in caso di emergenza per evitare che lo stato emotivo, aggredito dal panico, impedisca di svolgere tutte le corrette procedure mandandole a memoria.

Ecco un banale consiglio per evitare di partire per un viaggio dimenticando tutti i farmaci di cui potreste aver bisogno: inserite una copia della lista all'interno di tutti i vostri trolley e valigie. Non è una mia idea, ma il suggerimento di un collega che si è trovato in grave difficoltà allorquando, giunto in una destinazione tanto esotica quanto sperduta, si è accorto di aver dimenticato a casa un medicinale molto importante per la sua salute. Fortunatamente ha comunque risolto il suo problema e al termine della vacanza ne ha parlato con qualche amico, così un improvvisato brainstorming ha fornito la semplice soluzione per evitare che la dimenticanza si potesse ripetere al viaggio successivo.

Analizziamo l'aneddoto per coglierne il nesso con la just culture: dimenticarsi il farmaco è stato un errore; il mio collega avrebbe potuto limitarsi a incolparsi e autocommiserarsi all'infinito ma invece, seppur inconsapevolmente, ha effettuato un riporto dell'inconveniente agli amici senza timore di essere giudicato. L'incidente è stato quindi sviscerato nell'improvvisato brainstorming trovando infine una soluzione efficace per scongiurarne la ripetizione.

Spostandoci da questo semplice episodio tra amici alla più complessa dimensione di organizzazione succitata, è evidente come per realizzare il concetto di just culture sia fondamentale un percorso culturale che coinvolga non solo l'operatore, ma l'intera organizzazione. Si tratta pertanto di compiere un approccio di tipo sistemico che include gli operatori, i manager, la struttura e la policy dell'organizzazione. Cosa si rende necessario nel dettaglio? Innanzitutto occorre adottare una policy che presti attenzione al fattore umano, educando il proprio personale, sia front-line che manageriale, a considerare il riporto degli inconvenienti nella corretta misura, e che al contempo mantenga un rapporto trasparente ma fermo con l'esterno, valorizzando il riporto degli inconvenienti quale barriera volta a eliminare o lenire le conseguenze degli errori; inoltre serve disegnare una nuova impostazione nei rapporti tra la linea manageriale e quella operativa dell'organizzazione che si basi su principi di fiducia reciproca e proficua cooperazione. Un'intesa, quindi, che persegua il fine di accettare la possibilità dell'errore, approfondirne le cause, stabilire insieme idonee procedure che ne inibiscano la reiterazione.

Tutto ciò è possibile soltanto se la struttura dell'organizzazione è tracciata mantenendo, per quanto possibile, una netta autonomia tra il top management ed il safety management e se al suo interno vengono previsti appositi dipartimenti che focalizzino la propria attività sul fattore umano. Tale policy è tanto più efficace se definita congiuntamente dalla governance e dalla linea operativa secondo un processo definito bottom-up, valorizzando cioè l'esperienza che muove dai front-line operators verso la sommità del processo decisionale, in capo al top management.

Compreso il concetto, seppur complesso, conforta sapere che la teoria può diventare realtà. Il regolamento europeo 376 pubbli-

cato nel 2014 stabilisce al paragrafo 11 dell'articolo 16 che «Ciascuna organizzazione avente sede in uno Stato membro, previa consultazione dei rappresentanti del personale, adotta norme interne che illustrano le modalità previste per garantire e attuare i principi della "cultura giusta", in particolare il principio di cui al paragrafo 9, nell'ambito di detta organizzazione». Il principio di cui al paragrafo 9 è l'elemento su cui si fonda la "cultura giusta" ossia la tutela di coloro che segnalano o sono menzionati in segnalazioni di eventi, «salvo nei casi di comportamento doloso oppure in cui vi è stata una manifesta e grave inosservanza di un ovvio rischio e grave mancanza di responsabilità professionale nell'adottare la diligenza che è palesemente richiesta in tali circostanze, causando prevedibili danni a persone o a beni, o che compromette seriamente il livello di sicurezza aerea», come sancito dal paragrafo 10.

In ottemperanza a tale principio, la Commissione europea ha tracciato una road map per la piena implementazione del regolamento che troverà effettiva applicazione dal prossimo 15 novembre. Nell'ambito di tale percorso ha pertanto istituito un gruppo di lavoro composto da esperti rappresentanti dei maggiori stakeholders dell'aviazione civile europea per redigere un modello di just culture policy che possa costituire un riferimento per le organizzazioni citate nel paragrafo 11 dell'articolo 16. Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, è stata giustamente coinvolta in tale lavoro, rappresentata da un membro dello Steering Committee della sezione Atm, iscritto alla nostra Fit. Una volta finalizzato, tale modello sarà presentato il prossimo 1 ottobre alla High Level Conference presieduta dal Commissario europeo ai Trasporti Violeta Bulc e simbolicamente siglato dai rappresentanti degli stakeholders dell'aviazione civile europea.

Pur non trattandosi di un atto legale ma puramente politico, non è certamente possibile ignorarne la storica portata, considerando che sarà frutto del contributo proveniente da tutti i principali attori del mondo aeronautico suggellato dall'autorevole riconoscimento e sostegno delle massime istituzioni europee. A supporto di questa prestigiosa iniziativa menzioniamo anche la preparazione di materiale per la campagna di promozione del regolamento 376 rivolta sia alle organizzazioni di settore che all'esterno, verso l'intera Comunità europea, per la quale è stato già calendarizzato un workshop per raccogliere idee e contributi preziosi.

Contemporaneamente sarebbe auspicabile riprodurre un'analoga esperienza in Italia che consenta di assecondare le peculiarità nazionali, poiché la genericità dei principi ispiratori della just culture realizza la propria effettività allorquando si inserisce in ambiti che tengono conto del locale sistema politico, giuridico, giudiziario e mediatico.

Giovani

Il lavoro dell'Etf per le giovani generazioni

“Il giovane cammina più veloce dell'anziano, ma l'anziano conosce la strada”. Quest'ultimo viaggio a Bruxelles mi riporta in mente proprio questo proverbio africano.

Il 26 e 27 marzo si è riunita la Etf Youth Committee, una commissione di tredici giovani, ragazzi e ragazze, sotto i 35 anni, provenienti da vari paesi europei e creata dal Congresso del 2013. Essa è costituita da dieci rappresentanti delle maggiori aree contrattuali dei trasporti, una responsabile donne e due presidenti di commissione, uno di sesso maschile e una di sesso femminile.

I meeting sono previsti due volte l'anno e la commissione si occupa di portare avanti quattro importanti argomenti, come definito dal programma del mandato 2013-2017: 1) salvaguardare i giovani lavoratori fornendo sufficienti strumenti per assicurare condizioni di lavoro adeguate nel mondo dei trasporti e opportuna protezione sociale, limitando quindi l'impatto che la crisi europea sta avendo sulle giovani generazioni; 2) promuovere l'identità di genere in un mondo lavorativo dominato quasi esclusivamente dal sesso maschile, sviluppando strategie per migliorare l'equilibrio tra i generi e attrarre giovani lavoratrici sia nell'ambito dei trasporti che nel sindacato; 3) sensibilizzare i giovani (e non solo) sull'impatto che i trasporti hanno sull'ambiente, creando sinergie a diversi livelli per contrastare il cambiamento climatico e assicurare una transizione sociale verso un sistema più sostenibile ed eco-compatibile; 4) creare una campagna per migliorare la percezione che i giovani hanno del sindacato e del settore trasporti, con l'obiettivo di attrarre più giovani.

In questo specifico incontro l'attenzione si è focalizzata molto sul progetto giovani della Etuf (l'insieme delle Federazioni sindacali europee affiliate all'Etuc, che è la Confederazione sindacale europea): una conferenza, finanziata dall'Unione europea, che si terrà il 14 e 15 maggio 2015 a Dubrovnik (Croazia), con la partecipazione di 150 giovani lavoratori da tutta Europa e che sarà l'occasione per scambiarsi le buone prassi e assimilare approcci innovativi per l'incremento e l'integrazione di nuovi giovani all'interno del mondo sindacale, oltre a preparare un documento finale con le raccomandazioni politiche per le unioni sindacali nazionali. La conferenza avrà un seguito con quattro seminari regionali specifici per diffondere i risultati ottenuti.

Dal 23 al 28 agosto, invece, ci sarà un altro incontro, proposto questa volta dall'Evg (il sindacato germanico dei trasporti), per 46 giovani sindacalisti di tutta Europa. Anche in questo caso i temi di studio riguarderanno la crisi europea, la liberalizzazione nel settore ferroviario (IV Pacchetto ferroviario) e l'impatto del cambiamento climatico. Obiettivi del corso: creare le condizioni per infondere buoni prassi da portare avanti e scambiarsi i punti di vista in merito alle esperienze vissute, oltre che di quanto concretamente avvenuto, nelle proprie nazioni.

Per finire, nelle due giornate sono stati istituiti quattro gruppi di lavoro, ovvero uno per ogni tema stabilito nel programma lavori della Commissione, per definire in dettaglio le strategie e le tempistiche da adottare per portare il compito a termine entro scadenza del mandato e raggiungere quindi l'obiettivo stabilito nel 2013. I risultati di tali lavori sono stati presentati al Segretario generale dell'Etf Eduardo Chagas il quale ha ascoltato con molto interesse, soffermandosi di tanto in tanto con alcune domande di chiarimento su alcuni aspetti, e al termine ha fornito preziosi suggerimenti per poter concretamente realizzare tali traguardi.

Ed ecco che mi ricollego, in conclusione, alla frase dalla quale sono partito: tanta passione, tanta risolutezza, tanta voglia di cambiare le cose. È questo ciò che ho visto e vissuto. Determinazione e intraprendenza, condite da un pizzico di giovanile irruenza insieme a una spolverata di audacia. Questa è l'immagine che, a mio avviso, rappresenta i giovani leader sindacali. Camminano veloci, questi giovani. Ma l'anziano, il saggio, il sindacalista con qualche capello bianco, conosce la strada ed è giusto che esso condivida il percorso da seguire, come è altrettanto giusto che il giovane ascolti, che rallenti il passo e ogni tanto si fermi ad osservare. Interpretando le parole del senior e con il giusto dosaggio di ciò che è stato, di ciò che è e di ciò che potrà essere, il junior raggiungerà con sicurezza i traguardi e un giorno, inevitabilmente, insegnerà egli stesso la via.

Trasporto marittimo

Un'esperienza formativa presso l'If di Londra

Pur essendo nata a Zurigo da genitori svizzeri senza alcuna tradizione marinara, sin da bambina ho sognato un lavoro sul mare. Per rendere più realizzabile questa mia vocazione ho frequentato l'istituto nautico in Italia, fatto questo che successivamente mi ha permesso di ottenere anche la cittadinanza italiana.

Ma la mia vera fortuna, se così vogliamo chiamarla, è stata quella di conoscere sin dal principio la If, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, in quanto sono stata imbarcata da allievo ufficiale di coperta sulla nave Global Mariner. È bene ricordare che la nave da carico fu acquistata dalla If nel 1999 e trasformata in mostra itinerante per far conoscere quanto la Federazione internazionale stava e sta facendo per migliorare le condizioni dei marittimi e per spazzare via dai mari le navi sub-standard.

Successivamente ho navigato su molte tipologie di navi e in particolare sulle portacontainer raggiungendo il grado di primo ufficiale.

Ho voluto fare questa premessa per far comprendere con quanto entusiasmo abbia accettato di entrare a far parte della famiglia della If e in particolare dell'Ispektorato nella posizione di Assistant Coordinator. L'ispektorato è la struttura più importante del Dipartimento Marittimo dell'If in quanto si occupa principalmente della campagna contro le bandiere di convenienza e quindi è quella parte che sostiene sul campo l'applicazione dei contratti formulati dall'Fpc (Fair Practice Committee, che è appunto l'organo deputato a formulare i contratti per i lavoratori marittimi che, come è noto, si muove su livelli superiori a quelli minimali previsti dalla Ilo).

Dal 26 gennaio al 21 febbraio di quest'anno ho quindi potuto partecipare al programma di formazione per i nuovi ispettori If che prevede tre settimane d'introduzione teorica presso l'If House a Londra e una settimana di training pratico in un porto europeo. Al corso hanno partecipato nove colleghi provenienti dalla Bulgaria, Costa d'Avorio, Finlandia, Francia, Irlanda, Norvegia, Polonia, Spagna e Stati Uniti. Forse perché tutti neofiti, ci siamo sentiti molto uniti, sicuramente anche grazie alla calorosa accoglienza dei patroni di casa. La Maritime Training and Development Supervisor Lesley Hossner e il coordinatore per il Canada Peter

Lahay ci hanno guidato abilmente e con grande entusiasmo e spirito durante la nostra esperienza londinese.

Dopo il benvenuto e varie formalità è iniziato il corso vero e proprio con una panoramica sulla parte organizzativa dell'If Maritime Dept., che certamente è complessa poiché si occupa anche delle vertenze e della verifica dei contratti.

Il secondo giorno è stato riservato agli armatori. Per tutta la giornata ci ha dedicato il suo tempo e la sua disponibilità il Segretario generale dell'International Chamber of Shipping Peter Hinchcliffe. Sentire la cosiddetta altra campana e cioè quella degli armatori è stato utile, anche perché Peter non si è sottratto neppure a domande forti e provocatorie che gli sono state rivolte da noi.

Nella seconda metà di questa prima settimana abbiamo affrontato temi importanti e più precisamente la Mlc 2006, la Mexico City Policy, e tutte le varie tipologie contrattuali della If.

Per quanto riguarda il Port State Control abbiamo avuto un eccellente maestro, Neil Atkinson, che è un funzionario della Mca inglese, l'agenzia statale preposta a tutti i controlli sulle navi e quindi anche alla verifica della corretta applicazione della convenzione.

L'If come è sua prassi non si limita soltanto a trasferire nozioni sino a questo punto teoriche, ma vuole verificare anche il livello di apprendimento dei partecipanti e per questo il primo venerdì è stato dedicato a una serie di test. Devo dire che su questi argomenti qualche vantaggio sui colleghi l'ho avuto in quanto, nel primo periodo di permanenza a Genova, sia il Coordinatore che il Responsabile If in Italia avevano già provveduto a trasferirmi informazioni sottoponendomi a una specie di pre-training prima del mio corso di Londra.

La seconda settimana è stata parimenti importante. Infatti è stata focalizzata nel ruolo operativo dell'ispettore If che, come molti sanno, è una attività delicata. Erano con noi l'ispettore spagnolo Mohamed Arrachedi e il belga Christian Roos. Il loro contributo è stato molto prezioso e grazie a loro ho potuto arricchire il mio bagaglio professionale.

L'ultimo giorno della settimana è stato dedicato ai preparativi e alle informazioni riferite a quella che sarebbe stata la nostra successiva esperienza sul campo. In aggiunta la responsabile Itf dei portuali Sharon James, visto che come ispettori siamo impegnati anche nella campagna contro i porti di convenienza (Poc), ci ha illustrato con dovizia di particolari la situazione nei vari porti del mondo.

In ultimo abbiamo ascoltato una relazione del dottor Asif Altaf sulle problematiche connesse all' Hiv e più in generale sugli elementi fondamentali per garantire ai marittimi condizioni psicofisiche ottimali.



È scattata poi la terza settimana sul campo. Personalmente sono stata inviata a Zeebrugge insieme al collega finlandese presso il Coordinatore Itf Christian Roos (responsabile della zona) che, devo dire, è stato un perfetto ospite anche dal punto di vista professionale. Con lui abbiamo lavorato su due porti, Zeebrugge e Anversa, ed abbiamo avuto l'occasione di lavorare a svariati casi a partire dalla situazione a bordo di una nave abbandonata, per poi affrontare i problemi di una nave a bordo della quale la MLC non era rispettata. Siamo stati anche fortunati nella nostra esperienza sul campo poiché Christian ci ha mostrato tutti gli aspetti del lavoro di un ispettore, non solo quindi legati direttamente all'applicazione di un contratto ma anche quelli di supporto anche umano ai marittimi. Abbiamo avuto con Christian, anche l'opportunità di partecipare alle negoziazioni contrattuali con un armatore.

È stata davvero una esperienza esaltante e per questo un "Dank je wel!" a Christian Roos.

L'ultima settimana, intitolata "Putting it all together", è stata l'occasione per affrontare temi di natura legale che, come si è già detto, sono molto importanti per il lavoro dell'Ispettore.

Successivamente si è affrontato il tema della collaborazione con le istituzioni sociali, religiosi e non, che svolgono lavoro in favore delle marine.

Importante è stata anche la formazione che ci è stata data su come gestire la comunicazione con i media.

Alcune ore sono state dedicate anche all'ascolto di James Walters, un esperto della Graypage, società di consulenza marittima che ci ha illustrato l'importanza delle rotte marittime e il meccanismo del chartering, ovvero il noleggio.

L'ultimo giorno della settimana è stato dedicato a una specie di esame attraverso una presentazione che ognuno di noi doveva fare nell'arco di 10-15 minuti, toccando tutti gli argomenti affrontati nel corso, esprimendo anche considerazioni personali sulle materie.

Mi preme sottolineare due aspetti legati alle quattro settimane di training. La prima è che, seguendo una metodologia molto anglosassone, la formazione vuole essere anche pratica e sottoposta a verifica, se non altro per abituare gli ispettori a essere annualmente giudicati per il loro lavoro e per gli obiettivi centrati. Il lavoro di ispettore è quindi qualcosa che quotidianamente va conquistato. Non sono pochi i casi di ispettori non ritenuti più idonei e che sono stati "dismessi".

Un altro aspetto, e questo è importante anche sul fronte del lavoro futuro, è che al nostro interno, pur essendo solo dieci, si è subito instaurato un forte legame di gruppo, tanto è vero che a distanza di due mesi dal corso continuiamo a scambiarci opinioni, suggerimenti e valutazioni sulle varie situazioni che incontriamo.

A Panama verranno riuniti tutti gli ispettori e coordinatori dell'Itf ed ecco perché ci siamo lasciati scambiandoci un "See you in Panama!".

A Panama verranno riuniti tutti gli ispettori e coordinatori dell'Itf ed ecco perché ci siamo lasciati scambiandoci un "See you in Panama!".

*Katia Geissberger
Assistant Itf Coordinator*

Abruzzo

L'accento rosa nei contratti

A Pescara il 14 aprile si è tenuto, in una veste un po' insolita, il Coordinamento Donne Interregionale Fit-Cisl Abruzzo Molise.

Il titolo dell'iniziativa: "Raccontiamo le donne. L'accento rosa nei contratti" racchiude l'essenza di questa giornata.

La Fit-Cisl, le sue donne e i suoi uomini, hanno incontrato la scrittrice Tea Ranno, autrice de "La Sposa Vermiglia", e Rita Pellegrini, Presidentessa dell'associazione anti-violenza Ananke, per parlare di violenza di genere.

Come sindacaliste e sindacalisti della Cisl poniamo costantemente orecchio alla società e ai suoi mutamenti cercando sempre nuove soluzioni per tutelare i nostri soci. Da questa consapevolezza, quella cioè di non potersi permettere di indossare i paraocchi, nasce il bisogno di un confronto con le altre realtà della società civile. È dal contraddittorio, dalla discussione e quindi dalla conoscenza che nascono gli stimoli, le idee, i germogli di quelle che poi saranno azioni concrete dell'agire sindacale: parole che si trasformano in articoli contrattuali.

Abbiamo raccontato il fenomeno della violenza di genere dal punto di vista letterario, narrando e leggendo brani della storia di Vincenzina, protagonista del romanzo "La Sposa Vermiglia", che da "palombella si fa sparviera" raccogliendo la provocazione della scrittrice Tea Ranno che ha detto: «Gli uomini si ribellano» a coloro i quali perpetrano femminicidio o altre forme di violenza. Ne abbiamo parlato dal punto di vista pratico di chi, come Rita Pellegrini, è in prima persona sul campo e aiuta direttamente le donne vittime di violenza. Ci ha raccontato come sia fondamentale ma altrettanto difficile per una



vittima ribellarsi e prendere coscienza di sé e dell'ingiustizia che subisce e di quanto sia importante per essa, dopo il periodo di recupero, rientrare attivamente nella vita quotidiana anche dal punto di vista lavorativo. Abbiamo riflettuto come sindacato ed esaminato i possibili interventi sugli istituti contrattuali a tutela delle lavoratrici dei trasporti.

Dal tavolo dei relatori, con la presenza della Responsabile nazionale del Coordinamento Donne Francesca Di Felice e del nostro Segretario generale Alessandro Di Naccio sono emersi interventi concreti e stimolanti. Il dibattito è stato vivace, animato e propositivo e nelle conclusioni si è plasmato ciò che le ospiti e i partecipanti hanno contribuito a costruire e cioè il pensiero che la via da percorrere per attuare le tutele di genere potrà essere quella del welfare contrattuale, condividendo obiettivi comuni con le aziende. I provvedimenti che possono dare maggiore tranquillità al lavoratore, potendo conciliare tempi di la-

voro con quelli di cura (asili, assistenza per anziani, polizze sanitarie e così via) generano maggiore produttività, che a sua volta porta maggior salario.

Si tratta di uno stravolgimento? A qualcuno tremano le gambe? Le donne della Fit non hanno paura delle novità, dei cambiamenti, anzi sono ricettive, aperte e intuitive ed è per questo che il Coordinamento Donne ha un posto imprescindibile nella nostra organizzazione, posto che si è conquistato mettendo il proprio accento nei contratti, perché ha lasciato prove tangibili di un lavoro pragmatico che certifica il suo valore.

Le donne della Fit-Cisl Abruzzo Molise, in continuità con questo pensiero, testimoniano che confrontarsi, parlare, discutere, leggere, approfondire porta idee nuove e che nessuno basta a se stesso.

*Marina Di Ciano
Responsabile Coordinamento Donne
Fit-Cisl Abruzzo Molise*

Alto Adige/Südtirol

La Fit-Cisl in campo per la parità salariale tra donne e uomini

Die FITSGBCISL für Lohngleichbehandlung von Frauen und Männern

Il Coordinamento Donne della FITSGBCISL dell'Alto Adige ha partecipato anche quest'anno all'edizione 2015 dell'Equal Pay Day, pari stipendio per pari lavoro, patrocinata dalla Commissione provinciale pari opportunità ed il Servizio donna. Presso il nostro stand, nell'atrio della stazione ferroviaria di Bolzano, è stato distribuito il materiale informativo e il famoso gadget "la borsa rossa EPD".

Con l'iniziativa dell'Equal Pay Day si intende far conoscere le differenze salariali fra donne e uomini. Dati alla mano, per lo stesso lavoro le donne, a differenza dei loro colleghi uomini, ricevono una retribuzione inferiore, attualmente il 17. Quest'anno l'EQP è incentrata sul tema "Il Lavoro domestico non retribuito" per dare visibilità alle ore di lavoro non retribuite svolte quotidianamente dalle donne e madri.

Anche in provincia di Bolzano sussiste ancora un modello tradizionale di suddivisione dei ruoli che si ripercuote in modo negativo sulle opportunità professionali delle donne che spesso optano per il part-time

o per restare a casa dal lavoro. La conseguenza sono reddito limitato e, a causa dei minori contributi versati, una pensione contenuta.

Con una suddivisione più equa del lavoro domestico e di cura le donne possono maggiormente dedicarsi al lavoro retribuito e andare a ridurre il gap salariale attuale, sostenendo così il reddito familiare e, altro aspetto positivo, i figli potranno avere la maggior presenza dei padri nell'educazione.

In Alto Adige, come in tutta l'Italia la problematica delle differenze salariali e quella della distribuzione dei carichi di lavoro domestico e familiare è molto sentita; iniziative come l'Equal Pay Day danno modo di dare una maggiore visibilità, nella speranza che in un futuro prossimo si possa arrivare a chiudere la forbice salariale.

Die Frauenbewegung der FITSGBCISL hat auch im heurigen Jahr am "Equal Pay Day" - gleicher Lohn für gleiche Arbeit - mitgemacht, bei dem der Landesbeirat für Chancengleichheit und das Frauenbüro zum sechsten Mal auf diesen Lohnunterschied aufmerksam machen. An unserem Infostand in der Eingangshalle des Zugbahnhofs in Bozen haben wir auch dieses Jahr Informationsmaterial und "die berühmten roten EPD Taschen" verteilt.

Der Equal Pay Day markiert symbolisch den geschlechtsspezifischen Entgeltunterschied, der aktuell 17 Prozent beträgt. Das Motto des diesjährigen EPD ist die „unbezahlte Arbeit in der Familie“: das Sichtbarmachen der vielen unbezahlten Stunden an Arbeit, die Frauen und Mütter täglich leisten.

Somit ist die Rollenverteilung zwischen Mann und Frau auch in Südtirol noch immer von traditionellen Mustern geprägt. Diese ungerechte Verteilung innerhalb der eigenen Familie wirkt sich negativ auf die Berufschancen der Frauen aus,

zumal sich deshalb viele Frauen für eine Teilzeitarbeit entscheiden oder sogar die Arbeit aufgeben, das wiederum ein geringeres Einkommen und eine geringere Rente bewirkt.

Eine gerechtere Aufteilung der Arbeit in der Familie führt dazu, dass Frauen in der Berufswelt mehr vertreten sind, und sich somit die Lohnschere immer mehr schließt, es sich positiv auf das Familieneinkommen auswirkt, und was nicht zu vergessen ist, dass auch die Väter mehr in der Erziehung der Kinder vertreten sind.

In Südtirol, sowie auch im restlichen Italien ist der große Lohnunterschied und die ungleiche Verteilung der unbezahlten Arbeit in der Familie sehr verbreitet; Ziel ist es daher, mit dem Equal Pay Day die Debatte über die Gründe der Entgeltunterschiede zwischen Männern und Frauen an die Öffentlichkeit zu tragen, ein Bewusstsein für die Problematik zu schaffen, zu sensibilisieren und Entscheider zu mobilisieren, damit sich die Lohnschere schließt.

Responsabile Coordinamento Donne
Fit-Cisl Bolzano

Priska Degasperl

Verantwortliche der Frauen
FITSGBCISL Bozen

Lombardia

Cambio al vertice della Fit dei Laghi: Bianco eletto Segretario generale al posto di Grilanda

Il consiglio generale della Fit-Cisl dei Laghi, riunitosi in data 24 marzo a Malpensa, ha eletto il suo nuovo Segretario generale Salvatore Bianco.

Bianco ha iniziato a svolgere l'attività di sindacalista nel 1989 a Milano. Le sue spiccate capacità dialettiche e relazionali sono state affinate ulteriormente negli anni grazie agli insegnamenti di Potito Zizzari, segretario di Milano in quegli anni e, successivamente, da Fausto Esposito e Francesco Ferrante.

Dal 2009 ha continuato la sua attività a Malpensa affiancando, in qualità di membro di segreteria, il segretario uscente Dario Grilanda con il quale, fin da subito, ha instaurato un buon rapporto, lavorando così in perfetta sintonia.

Per l'avvenuta elezione, Bianco non ha mancato di ringraziare tutta la Segreteria regionale e nazionale, il Segretario generale nazionale Giovanni Luciano, il Segretario generale della Lombardia Giovanni Abimilech e il segretario Ust Laghi Gerardo Larghi per la stima e l'affetto che hanno dimostrato nei suoi confronti.

«Con senso di responsabilità e umiltà - ha affermato Salvatore Bianco - continuerò a difendere i diritti dei lavoratori e a presidiare il territorio per diffondere e condividere i valori della Cisl. Le gravi condizioni in cui versa l'economia italiana richiedono il massimo impegno per dare voce alle istanze dei più deboli e per trovare delle soluzioni ai problemi che questa crisi ha prodotto».

Bianco non ha mancato, poi, di spendere delle parole per i giovani che, nonostante siano sempre più qualificati, vengono sempre più umiliati e abbandonati a un destino privo di garanzie e di opportunità.

In conclusione, il neoeletto Segretario ha ricordato come sia fondamentale una squadra unita per affrontare il gravoso ma nobile lavoro che spetta alla Cisl: «Mi impegnerò perché il clima di sana collaborazione che Dario Grilanda ha saputo instaurare e mantenere negli anni permanga perché solo uniti si può vincere».

Fit-Cisl Laghi



Puglia-Basilicata

Capire e affrontare il fenomeno dello stalking

Si è svolta il 16 marzo a Bari, presso il Dopolavoro ferroviario, la manifestazione dal titolo "Stalking: riconoscerlo per difendersi", organizzata dal Coordinamento donne e dal Gruppo Giovani di Fit Puglia Basilicata.

La giornata è stata incentrata su quello che può essere definita una vera e propria piaga sociale e che comunemente conosciamo con il termine di stalking. Il fenomeno è stato sviscerato per imparare a riconoscerlo, per capirne le cause ed essere pronti ad affrontarlo. Con l'anglismo "stalking" (letteralmente "fare la posta", "appostarsi") si è soliti qualificare comportamenti reiterati di tipo persecutorio, realizzati dal soggetto persecutore "stalker" nei confronti della sua vittima. Alcuni comportamenti come telefonate, sms, mail e perfino l'invio di fiori o regali, possono essere graditi segni di affetto che, tuttavia, a volte possono trasformarsi in vere e proprie forme di persecuzione in grado di limitare la libertà di una persona e di violare la sua privacy, giungendo perfino a spaventare chi ne è destinatario suo malgrado. A diventare "molestatore assillante" o "stalker" può essere una persona conosciuta con cui si aveva qualche tipo di relazione o perfino uno sconosciuto con cui ci si è incontrati anche solo per caso, magari per motivi di lavoro.

Purtroppo, sempre più spesso, soprattutto per via di norme giuridiche che limitano gli interventi di prevenzione delle situazioni di emergenza, i comportamenti di stalking possono essere protratti a lungo con conseguenze psicologiche negative principalmente per la vittima, ma anche per chi lo

agisce e, talvolta, per chi lo osserva. La vittima, per quanto possa essere breve il periodo in cui viene perseguitata, rischia di conservare a lungo delle vere e proprie ferite. Le conseguenze dello stalking infatti, per chi lo subisce, sono spesso diverse e si trascinano per molto tempo cronicizzandosi. Lo stalker che agisce compulsivamente tende a seguire i propri bisogni e a negare la realtà, danneggiando progressivamente la propria salute mentale e la qualità della propria vita sociale che si deteriorano sempre di più, via via che la persecuzione si protrae nel tempo.

La scelta della giornata del 16 marzo per l'evento della Fit Puglia-Basilicata è stata emblematica anche in ricordo di Santa Scorese, la giovane ragazza pugliese per la quale è in corso il processo di canonizzazione, vittima e martire dello stalking, la cui vita è stata spezzata a soli 23 anni proprio per mano del suo persecutore il 16 marzo 1991, un giovane squilibrato che aveva iniziato a insidiarla, a perseguitarla, a minacciarla. Dopo anni di ossessivi pedinamenti, di diabolici inseguimenti e una prima aggressione, al riparo della notte quel giovane l'aspetta sotto il portone di casa e la colpisce mortalmente, stroncando così la sua giovane esistenza vissuta all'insegna dell'impegno umano e della testimonianza cristiana. Muore poche ore dopo all'ospedale Policlinico di Bari. Le sue ultime parole sono di perdono per il suo assassino.



A completamento della giornata, una buona parte della manifestazione si è avvalsa dell'ausilio e dei consigli di Gustavo Cagiano, docente e istruttore federale di Krav Maga Itali, maestro di karate cintura nera 7° Dan, che attraverso il racconto di esperienze da lui stesso vissute e soprattutto tramite dimostrazioni pratiche ha aiutato le donne presenti all'incontro a capire come trasformare l'adrenalina cattiva, che il nostro corpo produce in una situazione di pericolo, in adrenalina buona che ci porti a reagire e ad affrontare i nostri aggressori, mettendoli fuorigioco in maniera da poter scappare e chiamare aiuto.

La manifestazione è stata molto interessante ed è stata resa ancora più interessante da alcuni interventi da parte di uomini e donne presenti in sala che hanno portato le loro esperienze proprio in ambito di questa tematica così delicata.

*Stefania Tagliaferro
Responsabile Gruppo Giovani
Fit-Cisl Puglia-Basilicata*

Toscana

Quale futuro per il tpl su gomma?

La Fit-Cisl Toscana esprime forte preoccupazione per il futuro del tpl nella Regione in quanto sulla gara della gomma, dopo che il Tar ha respinto il ricorso del consorzio Mobit nel mese di febbraio 2015, ora ne incombe un altro di ricorso, questa volta proposto dalla cordata che fa capo alla francese Ratp e che è stato rinviato al 26 giugno 2015. Ciò senza contare le eventuali indicazioni dell'Antitrust che potrebbero ritardare i tempi per l'offerta vincolante alla base della gara stessa.

Il termine ultimo per la presentazione dell'offerta vincolante da parte delle imprese interessate sta slittando di mese in mese – ad oggi la data è il 4 maggio 2015 - e le aziende del territorio, anche per motivi organizzativi oltre a quelli economico/finanziari, si stanno lamentando del rinvio nuovamente paventato, incolpando le "istituzioni"

senza però rendersi conto che una delle cause principali dei differimenti sono proprio i ricorsi presentati al Tar e le varie domande e osservazioni sul bando inviate alla Regione dalle aziende stesse, ultime mosse, finalizzate unicamente a far fallire il progetto di gara unica.

Nel settore, a cominciare da alcune aziende insieme ad alcuni poteri forti del Paese, si continuano, a seconda delle circostanze, a diffondere messaggi destabilizzanti, come il fatto che la gara è inutile

e dannosa, che il Governo centrale è contrario a una impostazione di bacino regionale e altre. Per cui, secondo queste versioni, l'unica soluzione per "salvare il tpl" sarebbe quella di affossare la gara mandando all'aria il faticoso lavoro di concertazione realizzato. Le aspettative e gli interessi evidentemente sono molteplici e i circa 106 milioni di km/anno per i 9+2 anni di durata della gara, per un valore di circa 4 miliardi di euro, sono veramente



importanti e bisogna fare di tutto per essere "presenti", così come è altrettanto vero che il servizio da erogare ai cittadini e il futuro dei lavoratori interessati sono tutto tranne che aspetti di secondo piano.

La Fit Toscana crede nel riordino del tpl. L'acquisto di nuovi mezzi consentirebbe di arrivare nel giro di cinque-sei anni a rinnovare completamente la flotta del 55%; la semplificazione tariffaria e omogenea in tutta la Regione, accompagnata da un progetto di servizi integrati anche con il treno sull'intero territorio, eliminerebbe quelle

incompatibilità nelle zone di confine fra provincia e provincia; tutto ciò, insieme alla garanzia dei servizi sia nell'urbano che nell'extraurbano, insieme al mantenimento dell'occupazione e del reddito per i circa 5.550 lavoratori, può rappresentare un cambiamento epocale e una opportunità per mettere in sicurezza tutto il comparto. Nel contempo, la Fit-Cisl è convinta che la gara tpl su gomma, insieme agli accordi sottoscritti con le organizzazioni sindacali Fit-Cisl, Filt-Cgil, Faisa-Cisal e Ugl Trasporti, può prevedere risorse certe anno per anno, oltre a fare da argine a eventuali nuovi tagli previsti nelle finanziarie del Governo centrale per il tpl, facendo in modo di gettare delle basi solide per il futuro del comparto, per il mantenimento del lavoro e, nello stesso tempo, dare garanzie occupazionali con prospettive di sviluppo di

tutto il comparto per i prossimi anni.

tutto il comparto per i prossimi anni.

La Fit Toscana non starà con le mani in mano rispetto a posizioni di convenienza e ribadisce la sua idea riformatrice e di modernizzazione del Paese partendo, come in questo caso, dalla riforma del tpl in Toscana.

Stefano Boni
Segretario generale
Fit-Cisl Toscana

Sicilia

Il Coordinamento Donne sostiene le mamme e i loro figli autistici

In occasione della Giornata Internazionale delle Donne, per la Pasqua, per la Festa della Mamma e fino a Natale, il Coordinamento regionale Donne Fit-Cisl Sicilia ha promosso l'iniziativa dal titolo da "Mamma a Mamma da Donna a Donna" per sostenere le mamme e i loro figli autistici.

Il progetto dell'iniziativa ha lo scopo di raccogliere dei fondi da devolvere alla onlus "Vivisano" di Palermo, associazione di promozione sociale costituita il 1 marzo del 2012. La Onlus è composta da circa settanta associati, tutti volontari, che rappresentano le varie categorie professionali e il variegato tessuto cittadino. Tra loro sono presenti soggetti che operano da anni nel sociale, nel settore della salute e nello sport. Lo scopo della onlus è quello di integrare i bambini autistici coinvolgendoli nell'attività sportiva da un lato e in quella teatrale dall'altro.

La solidarietà, fin dall'origine, ha costituito per la nostra organizzazione sindacale il valore fondamentale che ha mosso l'esperienza associativa dei lavoratori. Tale principio è il presupposto di qualsiasi progetto di azione sindacale. Ed è proprio in quest'ottica che la Fit-Cisl Sicilia ha deciso di sostenere questa associazione e ha avviato la campagna di raccolta fondi attraverso la vendita di un biglietto che darà la possibilità a coloro che lo acquisteranno, mossi dalla sensibilità, iscritti e non iscritti, amici, parenti e cittadini, di vedere in prossimità delle feste natalizie il cartone in programmazione al cinema "Rouge et Noir" di Palermo. L'iniziativa è ampiamente pubblicizzata attraverso i social network, i manifesti e i volantini affissi in tutte le aziende e nei punti strategici della città di Palermo. Il progetto coinvolge uomini e donne della Federazione, della Cisl Sicilia e il management della onlus Vivisano.

La raccolta è stata avviata con grande entusiasmo e collaborazione e siamo certi che raggiungerà con successo l'obiettivo prefissato, ovvero quello di mettere a disposizione la nostra professionalità e il nostro impegno nel sociale per migliorare lo stile di vita di questi bambini svantaggiati.

Concetta Arduino
Responsabile Coordinamento Donne
Fit-Cisl Sicilia

FIT CISL Reti
Comunicazioni-Energia-Transporti

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI
SEGRETERIA REGIONALE SICILIA
COORDINAMENTO DONNE

da Donna a Donna

da Mamma a Mamma

DALLA FESTA DELLA DONNA, PER LA PASQUA, PER LA FESTA DELLA MAMMA FINO AL NATALE LA FIT CISL SICILIA SOSTIENE LE MAMME E I LORO FIGLI AUTISTICI IN UN PERCORSO DI SVILUPPO DELLE AUTONOMIE

Aderisci alla campagna di raccolta fondi anno 2015 contribuendo anche tu alle attività di inclusione sociale!

vivisano onlus
ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE

tratti amici

via Roma 115 Palermo Tel. 091 6165109 - Fax 091 6164671 fi_reg_sicilia@cisl.it
www.fitcislitalia.org

I numeri dei migranti in Italia e nel mondo

Il dramma dell'imbarcazione in viaggio dal Nord Africa verso l'Europa, travolta dalle onde del Mediterraneo, si configura come la più grave strage degli ultimi anni nel Mediterraneo. Ai 950 morti da inizio 2015 si aggiungono altre 700 vittime: una tragedia nella tragedia e un fenomeno, quello dell'immigrazione, che fatica a essere digerito dalle opinioni pubbliche dei cosiddetti paesi occidentali.

Proviamo a uscire, per quanto possibile, dal gorgo di emozioni che normalmente genera un avvenimento come quello accaduto nella notte di sabato 18 aprile. E cerchiamo di capire il fenomeno che abbiamo davanti, senza paraventi ideologici. I dati più aggiornati sul tema si possono reperire nel XXIII Rapporto Immigrazione pubblicato da Caritas e Migrantes, due organismi della Cei (Conferenza Episcopale Italiana).

Oltre 232 milioni di persone (più del 3% della popolazione mondiale) hanno lasciato il proprio paese nel 2012 per vivere in un'altra nazione, mentre nel 2000 erano 175 milioni. La mobilità umana, dunque, sembra aumentare di pari passo con la crescita della popolazione a livello mondiale.

In Europa. In Europa le nazioni maggiormente attrattive sono la Germania e la Francia; negli ultimi anni, però, hanno visto accrescere la presenza di migranti paesi come la Spagna e l'Italia che si attestano ciascuna su oltre 4 milioni di presenze. L'Asia è, invece, il continente in cui il numero di migranti dall'estero è cresciuto maggiormente nell'ultimo decennio ed è anche la principale area di partenza, insieme all'America Latina. Circa 19 milioni di migranti asiatici hanno scelto come

meta l'Europa, 16 milioni l'America del Nord e circa 3 milioni l'Oceania. I migranti provenienti dai paesi dell'America Centrale, pari a 17 milioni, vivono nella stragrande maggioranza dei casi negli Stati Uniti, che sono anche al primo posto tra le mete di destinazione con 45 milioni di migranti.

Dall'analisi dei flussi migratori si deduce che, in metà dei 20 principali corridoi di migrazione individuati in tutto il mondo, il numero delle persone che migrano dal Sud al Nord è superiore. Secondo la classificazione della Banca Mondiale, nel 2010 i flussi Sud-Nord hanno rappresentato il 45% del totale delle migrazioni internazionali, seguiti dai flussi Sud-Sud pari al 35%, da quelli Nord-Nord pari al 17% e, infine, da quelli Nord-Sud pari al 3%.

L'Italia cresce grazie agli stranieri. All'inizio del 2013 risiedevano in Italia 59.685.227 persone, di cui 4.387.721 (7,4%) di cittadinanza straniera. La popolazione straniera residente è aumentata di oltre 334 mila unità (+8,2% rispetto all'anno precedente).

Osservando i dati sulle iscrizioni anagrafiche si nota come l'incremento degli stranieri residenti sia dovuto non solo al crescente volume delle nascite di figli, ma soprattutto al numero di iscritti dall'estero. Nel 2012, infatti, nonostante si sia registrata una comprensibile diminuzione del 9,3% degli iscritti dall'estero rispetto al 2011, il numero è stato comunque pari a oltre 321 mila persone.

Relativamente alle provenienze, l'immagine che si ottiene all'inizio del 2013 è simile a quella degli ultimi anni: i cittadini romeni sono la principale collettività im-

migrata con un numero che si avvicina al milione di residenti pari al 21% del totale. Gli altri cittadini comunitari, invece, hanno percentuali molto più basse che non superano il 2,4% della Polonia. Quindi, in Italia ogni 10 cittadini stranieri residenti circa 3 sono comunitari.

Per quanto riguarda i cittadini non comunitari, invece, al 1 gennaio del 2013 sono risultati 3.764.236, di cui il 49,3% donne e il 24,1% minori. Sopra le 450 mila presenze si trova prima l'Albania e, a breve distanza, il Marocco. Seguono altre storiche collettività di stranieri che, nell'ordine, sono quella cinese, l'ucraina, la filippina e la moldava. Le prime cinque nazionalità rappresentano oltre il 50% del totale dei cittadini stranieri in Italia.

La distribuzione regionale conferma un dato ormai storico, che vede il 61,8% degli immigrati nel Nord, il 24,2% nel Centro e il 14% nel Sud e nelle Isole. La Lombardia si conferma la regione con il maggior numero di presenze (23,4%), seguita dal Veneto (11,1%), dall'Emilia-Romagna (11,1%) e dal Lazio (10,9%). La provincia con il numero maggiore è, invece, quella di Roma che con l'8,7% supera quella di Milano (8,2%) e di Torino (4,5%). Il 35,8% del totale della popolazione straniera residente si concentra nei capoluoghi di provincia, soprattutto al Centro dove la percentuale sale al 43,9%. Con il 14,7%, la provincia di Prato ha la percentuale di incidenza più elevata sul totale della popolazione, immigrata e italiana.

Geivù

Intervista all'On. Luca Squeri

«La riforma della portualità e della logistica sia condivisa»

Milanese, 53 anni, laureato, Luca Squeri è dinamico e competente Segretario della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.



MINISTRO DELRIO. Prevede che il nuovo Ministro dei Trasporti Graziano Delrio sarà all'altezza di un compito così oneroso, caricato di numerose aspettative anche di carattere simbolico? Intanto, ha annunciato una inversione di rotta: le grandi opere saranno ridotte drasticamente di numero. Non c'è il pericolo di buttare via con l'acqua sporca anche il bambino, ossia i livelli occupazionali?

Penso che la legge Obiettivo sia stata una positiva innovazione che ha posto in risalto il ruolo strategico del potenziamento delle infrastrutture e dei servizi di trasporto per la competitività dell'economia nazionale.

Non dimentichiamo, inoltre, che lo scopo della legge e del Programma di infrastrutture strategiche era proprio quello di selezionare le priorità in funzione di un coerente disegno di sistema, che la precedente riforma del Titolo V della Costituzione aveva, purtroppo, seriamente minato.

TAGLI AI COMUNI. I giornali parlano di pace fatta mediante un accordo che introdurrebbe una nuova tassa sui diritti di imbarco portuali e aeroportuali. Assaeroporti, Assaereo, Iata, Ibar e Federturismo in una lettera al Premier Matteo Renzi hanno espresso preoccupazioni per possibili ricadute negative sul turismo. Come valuta?

Contro tale negativa evenienza si sono espresse, anche, più volte Confcommercio e Confturismo.

Che si debbano ulteriormente mettere le mani nelle tasche dei cittadini per ovviare a problemi di bilanci pubblici, in presenza ancora di ampi margini di inefficienza nella spesa pubblica è in generale inaccettabile. Che tale prelievo, poi, avvenga nello specifico sui passeggeri è ancora più grave per un Paese a vocazione turistica. Tutto si dovrebbe fare, dunque, fuorché introdurre ulteriori oneri e balzelli.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. Sono passati ormai vari mesi dall'insediamento di Michele Mario Elia alla guida del gruppo,

subentrando a una personalità del calibro di Mauro Moretti. Come giudica l'attività del nuovo Ad?

Non è certo facile sostituire chi come Moretti poteva vantare una forte competenza unita a una esperienza coltivata per molti anni alla guida delle Ferrovie, ma si ha la percezione che il Cda non abbia quella incisività decisionale che non mancava alla gestione precedente.

Spesso ciò è dovuto alla mancanza di una condivisione piena nel processo decisionale.

Si ha quasi l'impressione che manchi una visione comune nell'organo direttivo e comunque una capacità di fare sintesi che è prerogativa essenziale per poter agire in modo efficace.

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

La prospettiva di ridurre la dimensione dello Stato imprenditore è in generale condivisibile, ma al tempo stesso non è giusto che la politica dei trasporti di un Paese venga dettata dall'esigenza

contingente di fare cassa.

Il gruppo Ferrovie dello Stato italiane è una delle più grandi imprese italiane per capitale sociale e numero di dipendenti. Ogni intervento su di esso deve essere, dunque, ben meditato per i significativi impatti economico-sociali che può determinare.

Più in particolare, penso che le scelte di collocare sul mercato una quota della holding, un pezzo di un'impresa quasi monopolista, verticalmente integrata non rappresenti la migliore soluzione per il mercato ed i consumatori.

Sarebbe preferibile, invece, distinguere all'interno del gruppo e privatizzare gli asset "market oriented" lasciando quelli con caratteristiche da monopolio naturale, quali la proprietà della rete ferroviaria, nelle mani pubbliche.

In questo caso la privatizzazione avverrebbe insieme a un virtuoso processo di liberalizzazione.

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 chiesto una regolazione stabile. Ha fatto l'esempio della privatizzazione delle Ferrovie. Altrimenti, chi verrà a investire i propri capitali di fronte a una instabilità regolatoria? Come valuta?

L' avvio dell'Autorità dei Trasporti è stato un processo lungo e piuttosto accidentato, ma adesso finalmente si cominciano a vedere i primi positivi frutti. Come ha recentemente evidenziato il Presidente Camanzi, la stabilità della regolazione è essenziale per il buon funzionamento dei mercati e l'orizzonte temporale di intervento della stessa Autorità è necessariamente di medio-lungo periodo.

Penso comunque che siano stati fatti dei significativi passi in avanti verso l'efficienza regolatoria dei mercati, in particolare nei settori ferroviario e aeroportuale.

Interessanti ulteriori sviluppi sono, poi, attesi nel trasporto pubblico locale e nell' intricatissima vicenda taxi-ncc, dove è assolutamente necessario un intervento regolatorio che omogenizzi le diverse discipline comunali, al fine di garantire maggiore efficienza e concorrenza nel mercato dei servizi pubblici non di linea.

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

Penso, in realtà, che l'approvazione del IV Pacchetto ferroviario

possa offrire, nel rispetto del principio della reciprocità tra paesi, un positivo contributo per lo sviluppo del trasporto su ferro in Europa.

Non c'è dubbio, infatti, che soluzioni europee e non soltanto italiane a questioni delicate quali quella della separazione tra la rete ferroviaria ed i servizi o quella dell'affidamento obbligatorio di questi ultimi tramite gara ad evidenza pubblica, sarebbero sicuramente più efficaci e con minori rischi distorsivi.

RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Delrio starebbe ripartendo dal testo del Piano per i porti elaborato dal suo predecessore con la collaborazione dell'advisor Ernst & Young. Il tema preliminare rimane quello della natura giuridica delle attuali autorità portuali: ente pubblico a ordinamento speciale o spa? 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.

La riforma del sistema nazionale dei porti e della logistica rappresenta un indiscutibile passo per accrescere la competitività dei trasporti nazionali. Credo che il principale obiettivo che tale riforma debba perseguire sia quello di recuperare una strategia nazionale vincolante nel settore, che individui le priorità e in funzione di esse sviluppi coerentemente i diversi interventi sul territorio.

Essere "sistema portuale e dei trasporti" veramente, dunque, e non solo a parole. Essenziale, poi, è garantire il coinvolgimento dei diversi stakeholder tanto a livello centrale (vedi nuova Consulta dei Trasporti) quanto a livello locale, attraverso la piena partecipazione delle rappresentanze negli organismi di governance dei porti.

COSTA CROCIERE. Giovanni Luciano, Segretario generale della Fit-Cisl ha denunciato come l'assurdo sradicamento di Costa Crociere verso Amburgo sia un durissimo colpo a tutto il "cluster marittimo" italiano. Il Ceo Thomas Thamm ha trovato un facile pretesto nel caso dell'incidente della nave Concordia. Riuscirà il nuovo Ministro a trovare una soluzione?

Spero vivamente che si possa sventare l'annunciata delocalizzazione, che mette a rischio diversi posti di lavoro nel cluster marittimo e mortifica l'eccellenza nazionale nel comparto.

In questo caso la delocalizzazione appare particolarmente inaccettabile, per il contrasto con l'italianità del prodotto e per il fatto che sia stata annunciata nonostante l' utilizzo del regime di grandi agevolazioni fiscali e contributive garantito dalla legislazione italiana attraverso il Registro internazionale delle navi.

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.

Il benessere viene anche dalla tutela dell'ambiente

“Pendolaria” è il rapporto annuale sullo stato di salute del trasporto pendolari in Italia ed è un punto di riferimento per viaggiatori e addetti al settore. Autrice di questo rapporto e di molte altre iniziative è **Legambiente**, associazione ambientalista che conta circa centomila iscritti, nata nel 1980 «sull'onda di alcune grandi questioni, come l'incidente di Seveso del '76 (quanto una nube tossica, proveniente da impianti chimici, contaminò l'area della cittadina lombarda, Ndr) e il tema dell'energia nucleare», spiega **Vittorio Cogliati Dezza**, presidente di Legambiente.

Com'è cambiata nel tempo la vostra mission?

Nel primo periodo i temi prioritari erano quello della città (e soprattutto dell'inquinamento atmosferico e della pianificazione urbana) e quello dell'energia. Abbiamo partecipato al referendum dell'86 dopo Chernobyl.

Negli anni la nostra azione, senza perdere questi due elementi di base, si è allargata ad altre grandi questioni come la biodiversità, il rapporto ambiente lavoro, il mare. Dagli anni '90 si sono aggiunti l'agricoltura e i pesticidi e l'effetto serra e poi il tema dell'organizzazione del Paese dal punto di vista ambientale, che significava anche il rapporto tra aree metropolitane e aree naturali, il tema dei trasporti, la scuola intesa come educazione ambientale e rapporto scuola/territorio.

A proposito del trasporto pendolari e del vostro rapporto Pendolaria, come pensate di cambiare le cose in questo ambito?



La centralità della questione sta nel fatto che se si risolvesse quel problema se ne risolverebbero anche altri ad esso collegati. È collegato al tema del governo del territorio, quindi rigenererebbe le città e i quartieri, facendoli diventare centri di attrazione. Occorre investire nel trasporto regionale che è un po' la cenerentola, ma i fondi sono stati tagliati dallo stato e le Regioni investono cifre irrisorie. Il trasporto regionale non può che essere su ferro e per rafforzarlo occorre pianificare lo sviluppo del territorio.

Quali sono le difficoltà nel proteggere il patrimonio ambientale italiano, che sembra perennemente sotto attacco?

Ad oggi il problema è rappresentato dall'invecchiamento della cultura della classe dirigente, mentre da parte dei cittadini su tanti aspetti c'è una disponibilità a cam-

biare, basta pensare al milione e 700mila richieste di detrazione fiscale per interventi di efficientamento energetico nelle abitazioni o il successo del carsharing in tutte le città o la vittoria del referendum del 2011 sul nucleare e sull'acqua pubblica.

La classe dirigente e quella politica invece continuano a inseguire il modello di sviluppo economico del XX secolo, quindi l'esternalizzazione dei costi ambientali che si scaricano sulle tasche e sulla salute dei cittadini, l'edilizia che consuma suolo, i sussidi alle fonti energetiche fossili invece che liberalizzare sempre più il settore dell'autoproduzione dell'energia rinnovabile, e mancano soprattutto i sussidi ai pendolari, al trasporto su ferro e alle autostrade del mare.

Qual è la vostra battaglia più impegnativa oggi?

In queste ore è quella sugli ecoreati, cioè far passare la legge che inserisce i reati ambientali e il disastro ambientale nel codice penale, contro cui ci sono fortissime resistenze da una parte del mondo imprenditoriale e temiamo che il governo voglia dargli ascolto, perché il parlamento ha fatto già il suo dovere, e siamo in attesa della posizione del governo. L'altro grande tema è quello dei cambiamenti climatici, dove servono interventi sia di riduzione delle emissioni di Co2 sia di adattamento per metter in condizione i territori di rispondere ai cambiamenti climatici, ad esempio contro il dissesto idrogeologico.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

della rete ferroviaria italiana - Soc. Coop.

Associato a Confcooperative, attraverso le 50 cooperative consorziate, opera su tutto il territorio nazionale con oltre 4000 addetti.



Oltre ai tradizionali servizi del Facility Management (pulizia e sanificazione, logistica, gestione del verde, guardiania, facchinaggio, etc), CNCP si distingue sul mercato per il know-how e specializzazioni acquisite nell'erogazione di servizi ferroviari.

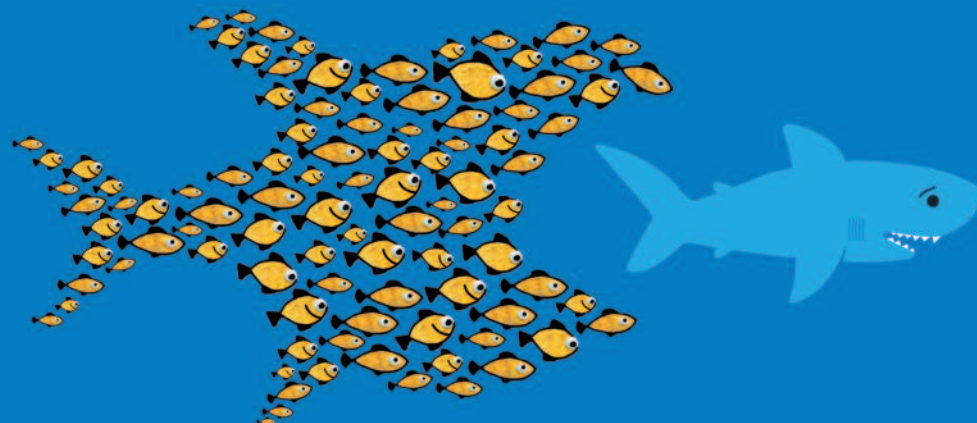
Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

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

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

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

L'unione fa la forza.



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



Polizza Ricoveri Light per Dipendenti e Familiari

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

NUOVA

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

NUOVA



Polizza Ricoveri - Indennità per Interventi Chirurgici e Diaria da Convalescenza

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

€ 18,00 Premio assicurativo mensile

Massimale annuo: 15.000,00

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

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



Polizza Responsabilità Civile Danni Automezzi

NUOVA

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

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

LE NOSTRE POLIZZE IN CONVENZIONE

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



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI
 SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18
 00142 Roma • Tel. 06.51574.1 • Fax 06.5137841
 F.S. 970.65105 • info@inat.it • www.inat.it