

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 4

Aprile 2016

LXVI anno dalla fondazione



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Foto di Fran 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

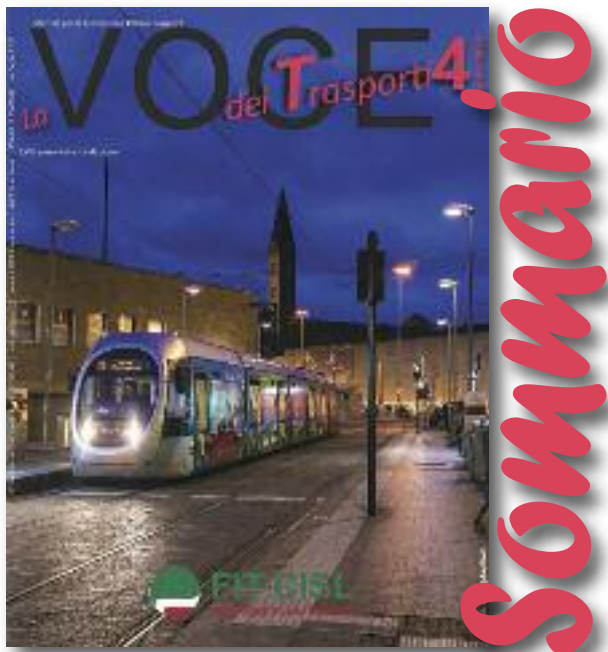
dentista. Inoltre hai a disposizione una linea telefonica aperta 24 ore su 24 con un team di medici e psicologi. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

- 2** *L'inutilità delle sfide all'Ok Corral nella "notte del sistema-Italia"*

Mobilità ferroviaria

- 6** *Entra nel vivo il confronto sulla riorganizzazione della Divisione Cargo di Trenitalia*
- 8** *Formazione nazionale per i delegati Rsu e Rls eletti nelle ferrovie*
- 10** *Rinnovo ccnl Mobilità/Attività ferroviarie: si avvia il confronto*
- 12** *Il nuovo modello organizzativo di Rfi fatica a partire*
- 13** *Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie: un magma di questioni*
- 14** *Facciamo il punto sul Fondo di sostegno dei ferrovieri*
- 15** *Un anno di Jobs Act negli appalti ferroviari*

Sindacato e Strategie

- 16** *Il nuovo Codice degli appalti a un passo dal traguardo*
- 18** *La Riforma Madia della PA e il futuro del tpl in Italia*
- 20** *Trasporto aereo. Meridiana, anche per lei l'unica chance parla arabo...*
- 22** *Singolarità del regime pensionistico del personale dipendente di Enav e privatizzazione aziendale*
- 24** *Anas. Prosegue la trattativa sul ccnl 2016-2018 e sul Modello di Esercizio*

- 26** *Trasporto marittimo. Cabotaggio, continuità territoriale, short sea shipping e autostrade del mare*
- 28** *Portualità. Il regolamento europeo sui porti e la Riforma della governance*
- 30** *L'ennesimo errore umano dietro la strage del bus di studentesse Erasmus in Spagna*

Politiche sociali

- 32** *Ministero del Lavoro e Inps forniscono chiarimenti sulla Naspi*

Generi e Generazioni

- 35** *Le sindacaliste Fit: partecipazione, formazione e competenza verso il Congresso*

Fit International

- 37** *Autotrasporto merci-Logistica. L'azione di Etf contro il peggior sfruttamento dei lavoratori*

Regioni

- 39** *Toscana*

Opinioni e Colloqui

- 40** *Ma l'Italia ripudia davvero la guerra?*
- 41** *Intervista al On. Michele Pompeo Meta*
- 43** *La Fit-Cisl fa una donazione doppia all'Iscos e alla Caritas*

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

N. 4 Aprile 2016

LXVI 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: **Ubaldo Pacella**

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

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 Salone, 131/c - Roma

Via di Salone Roma. Tel. 06-4182113

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

Chiuso in redazione il 20 aprile 2016

Finito di stampare nel mese di aprile 2016

Tiratura: 28.000 copie

L'inutilità delle sfide all'Ok Corral nella "notte del sistema-Italia"



risulta spesso nei fatti insufficiente a causa delle scarse risorse investite in manutenzione. D'altro canto l'assenza di coordinamento strategico si riflette anche nella scarsa specializzazione, ad esempio, degli scali portuali, che induce una competizione distruttiva tra scali concorrenti, a detrimento delle performance economiche del sistema portuale nel suo complesso". Non è un passaggio delle nostre innumerevoli tesi, relazioni e documenti sindacali che da anni sosteniamo. No, avete appena letto un passaggio, a pagina 40, dell'allegato al recente Documento di Economia e Finanza che descrive le "strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" dell'Italia. Questo documento è propeudeutico ad un nuovo piano generale dei trasporti e della logistica, con relativo documento pluriennale di pianificazione, ed è stato scritto al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Per questo abbiamo annunciato che avremmo consegnato al Ministro Delrio la tessera onoraria della Fit Cisl. In questo breve passaggio, ma anche in molti altri del documento, c'è quanto da anni sosteniamo. Finalmente vengono ammesse certe verità ed assunta una linea politica che tende a superare molte criticità. L'assenza della visione unitaria della politica dei trasporti con investimenti non sinergici è il fulcro delle nostre analisi e proposte da più di vent'anni. Il fatto che *"la programmazione infrastrutturale interroga i rapporti istituzionali ed il riparto territoriale di competenze tra livello centrale ed enti locali. Ciò costituisce un fattore dall'impatto negativo sulla qualità delle fasi di valutazione e selezione dei progetti, che risultano spesso inadeguate e poco*

Diamo la tessera onoraria al Ministro Delrio

"Il sistema italiano presenta numerose criticità di diversa natura: innanzitutto, gli investimenti pubblici nel settore risultano spesso non sinergici, in assenza di una visione unitaria della politica dei trasporti e del conseguente coordinamento strategico nella programmazione. Tale carenza si manifesta sul piano orizzontale, per quanto riguarda la ripartizione modale dei trasporti e l'intermodalità, ma anche sul piano verticale, laddove la programmazione infrastrutturale interroga i rapporti istituzionali ed il riparto territoriale di competenze tra livello centrale ed enti locali. Questo, assieme ad altri, costituisce un fattore dall'impatto negativo sulla qualità delle fasi di valutazione e selezione dei progetti, che risultano spesso inadeguate e poco trasparenti. Inoltre, il patrimonio infrastrutturale esistente, per quanto potenzialmente adeguato alle esigenze del Paese dal punto di vista della capacità,



trasparenti”, vale a dire che si ammette il problema principale creato da questo Titolo V, denunciato fortemente al nostro ultimo Congresso. Qui se ne prende atto, finalmente. Che il patrimonio infrastrutturale soffra di *“scarse risorse investite in manutenzione”* altro non è che dire che le strade italiane sono un colabrodo, quante volte e chi lo ha gridato ad alta voce? Noi, solo noi della Fit Cisl. E poi, che l’assenza di coordinamento strategico, in questo caso dei porti, ma io dico anche delle altre strutture trasportistiche, comporti una competizione distruttiva e il detrimento delle performance economiche del sistema nel suo complesso, è una verità solare.

E qui torna il Titolo V. Non c’è speranza di ripartire e di avere un ruolo nel Mediterraneo se le beghe di campanile, come sempre, la fanno da padrone in Italia. Ma vi pare che il nuovo Piano della Portualità e della Logistica debba essere ostaggio della conferenza delle Regioni che, per le nuove entità di governance locale, pur di non accorpare, spuntano un rinvio di tre anni? Questa non è politica, è convenienza elettorale spicciola che sollecita le pance di questo o quel territorio. Hanno raddoppiato la larghezza del canale di Suez, quindi arriveranno anche il doppio delle navi di oggi nel Mediterraneo, tra poco aprirà anche la nuova Galleria del San Gottardo (57 km di ferrovia in piano) ma, di questo passo, per l’approvvigionamento dall’Asia e per l’export in Europa ci penseranno, ancora a lungo gli olandesi e i tedeschi. Hai voglia a dire che siamo un pontile naturale nel mezzo del Mare Nostrum. Gli interessi particolari che sopraffanno quelli generali non portano mai a maggiore sviluppo e più occupazione. O si prende questo toro per le corna oppure non ne usciamo.

Basta sfide all’Ok Corral, si pensi al bene comune

Leggiamo di attacchi di Renzi al *“potere eccessivo delle Regioni”*. Detta così è posta malissimo. Non capisco perché questo signore debba approcciare anche cose giuste con questo atteggiamento sbagliato. Riequilibrare i poteri tra Stato ed Enti locali correggendo un Titolo V che ha prodotto più danni che vantaggi per le stesse comunità locali è un conto. Ridurre tutto ad una resa dei conti tra lui e il resto del mondo è altro. Se questo riequilibrio verrà fatto dal Governo non potremo far altro che esserne soddisfatti, per tutti i motivi già espressi anche in relazione al Congresso circa il problema dell’attuale Titolo V. Speriamo solo che non venga ridotta anche questa questione ad una sfida all’Ok Corral, come per la questione del referendum sulla possibilità di continuare l’estrazione di idrocarburi fino all’esaurimento dei giacimenti già in esercizio. Così si doveva dire, forse. Non: contro le trivelle o contro i petrolieri. Così come, per quanto mi riguarda, è indecente che un Capo del Governo dica al popolo di non andare a votare. Sono cose che alle mie orecchie suonano come bestemmie in chiesa. In migliaia hanno dato la vita per affermare la democrazia, non si deve mai indicare di non esercitarla. Personalmente ho votato ed ho barrato il no, ma questo non rileva,



è solo per evitare equivoci che lo dico. Però il tema è più importante delle beghe tra Renzi e le varie minoranze che lo assediano. Anche perché sentire esponenti politici di centro destra che diventano ecologisti dell’ultim’ora solo per dire il contrario di quello che ha detto Renzi è incredibilmente tragicomico. Il rispetto dell’ambiente è diventato il faro che dovrebbe guidare l’umanità. Se è arrivato persino un Papa a dirlo significa che c’è l’allarme rosso. Consiglio a tutti di leggere l’Enciclica *“Laudato si”* di Papa Francesco. Però occorre anche superare le contraddizioni di una società che si schiera a milioni dal lato dei No Triv e contemporaneamente consuma più energia pro capite in un giorno che un intero villaggio in Africa in un mese. E’ evidente che occorre attrezzarsi per la transizione dal fossile alle rinnovabili, visto che il nucleare lo abbiamo bandito. Siamo una nazione più civile di altre, forse. Visto che: il nucleare no, il petrolio no, i termovalorizzatori no, anche il fotovoltaico no...ok, allora torniamo anche alle lanterne. Esagero, ovviamente, ma per mettere in evidenza il fatto che, mentre si bloccano, giustamente, nuove perforazioni e non le si consentono più entro il limite delle acque nazionali appunto 12 miglia marine, la Croazia aumenta le sue. Non credo che i giacimenti di petrolio o di metano abbiamo confini politici. Tradotto: c’è la quasi certezza che l’energia la succhino gli slavi. E’ un po’ la stessa storia del nucleare che sta a poche centinaia di chilometri dai nostri confini. In queste settimane si

sta sviluppando una grande polemica su un elettrodotto di Terna che, guarda caso, ci porta l'energia elettrica dal Montenegro in Abruzzo. Energia idroelettrica, sia chiaro, quindi pulita, però osteggiata anch'essa perché trasportata da elettrodotti potenzialmente nocivi alla salute a causa dei grandi campi elettromagnetici, oltre che per la costruzione dei tralicci in zone ritenute dagli ambientalisti a rischio. E' evidente quindi che l'esito di quel referendum non rileva rispetto al grande problema che dobbiamo complessivamente gestire. Come tutelare l'ambiente ma potendoci sviluppare.

Ambiente e lavoro, perché contro?

Perché, invece, viene trasformato tutto in rissa? Che statura hanno questi sedicenti statisti, mi chiedo. Questo aspetto è ormai uno dei grandi nodi che l'intera società italiana ha l'obbligo di risolvere. La contrapposizione tra salute e lavoro, vedi Ilva di Taranto, ma anche le trivelle già presenti in Adriatico, dove si contrappongono occupazione e ambiente, fa il paio con quello che dicevo prima.

Che poi Renzi dica "hanno vinto i lavoratori" mi fa anche arrabbiare. Che c'entra lui con i lavoratori? Se ne ricordasse ogni volta che fa riforme, anziché utilizzarli quando gli conviene.

Se produciamo migliaia di tonnellate di rifiuti non è ecologico scaricare nuove discariche e metterceli dentro. Perché nazioni che di ecologia possono insegnarci tanto, prima fanno la raccolta differenziata, trattano i rifiuti tossici e il resto lo bruciano nei termovalorizzatori, non più negli inceneritori, e noi non lo possiamo fare? Perché vogliamo riscaldarci, rinfrescarci, trasportarci, tenere accese miliardi di insegne e di luci e poi non si capisce da dove prendere l'energia? Per non dire del fabbisogno energetico dell'industria, dell'agricoltura e dello stesso turismo. Qual è la soluzione? Non chiedersi da dove arriva, pagarla tanto, basta per lavarsi la coscienza? Non sono d'accordo. Penso che un percorso di transizione dal fossile alle rinnovabili sia giusto, ma quello che ha detto di non andare a votare adesso che ha "vinto" che fa su questo versante? E quelli che sono ecologisti e ambientalisti magari estremisti, che fanno per evitare che la società sprechi energia in modo sconsiderato? E' un tema gigantesco. Purtroppo non basta l'energia del sole o del vento per soddisfare una società così famelica. Bisognerà pure mettere qualche freno allo spreco. E bisognerà anche che l'ambiente non sia più appaltato a movimenti spesso estremisti, ma che diventi veramente una priorità del Governo e del Parlamento e dell'Unione Europea.

Tra l'altro, per quanto ci riguarda, al di là dei molteplici annunci, occorrerebbe veramente agire per mettere i camion sui treni o sulle navi. Non sono d'accordo sulle banalizzazioni alla "facciamo viaggiare le merci sull'Alta Velocità" perché non ci sono carri ferroviari oggi in grado di reggere quella velocità, ma se serve va bene anche spingere in quella direzione. La questione dovrebbe

essere presa dal Governo più seriamente, in questo caso. Dare incentivi al trasporto merci solo, ripeto solo, al trasporto combinato, e basta. Occorre renderlo molto più conveniente, visto che siamo un Paese ostaggio dei Tir e che non ha le palle di fare una legislazione tipo quella degli svizzeri, che fanno viaggiare le merci solo con i treni. Se smettessero le mille repubblicette presenti in Italia di rompere le scatole e si rendessero veramente accessibili ai treni i porti, come dice la riforma, avremmo meno inquinamento. Non si perde occupazione se il modello è quello intermodale con l'ultimo miglio fatto dalla gomma. Coesisterebbero occupazione ed ambiente.

Ce la farà il Governo? O meglio, può farcela un Governo? Non credo. Amaramente penso che il regolatore da solo non ce la può fare. Non siamo la Svizzera. Può, invece, aiutare una grande azienda con tante leve della mobilità nelle proprie mani. Per questo vedo l'ipotetica aggregazione di Anas in una grande holding come quella di Fsi, come un'opportunità. Dall'inizio di quest'anno ho espresso la convinzione che il Piano d'Impresa di Fsi può avere le caratteristiche di grande volano per l'intera economia italiana. Treni, aziende di trasporto pubblico locale, infrastrutture ferroviarie per i porti e gli interporti, ruolo come soggetto logistico e ora, addirittura, la rete viaria sono i connotati di un grande player che può regolare la visione d'insieme del sistema dei trasporti. Per non dire che è un ottimo modo per far liberare Anas dalla ragnatela delle regole del pubblico impiego. Quello che dicono alcuni professori le ritengo cose non condivisibili. Piccolo non è bello, se non c'è una forte e autorevole regolazione. In Italia non



c'è, punto.

Servizi Pubblici Locali e Portualità, assenti i lavoratori

E non aiuta quello che sta emergendo dalla riforma dei servizi pubblici locali. Anzi. Per questo pensiamo a grandi player e siamo assolutamente contrariati da quanto sta emergendo dall'approfondimento del decreto Madia per la regolazione dei servizi pubblici locali stessi. L'impianto normativo di base, per quanto riguarda i trasporti pubblici, è esattamente il contrario di quanto chiediamo da anni. Ci sono: la gara unica o la gara a doppio oggetto, o se preferite partenariato pubblico privato, e qualche possibilità penalizzata per l'in house, ma tutto basato sulla estrema frammentazione. Sarà contenta l'autorità per la concorrenza che, sbagliando, potrà ritenerlo un impianto consono alle sue direttive, ma il problema del t.p.l. aumenterà.

In quel decreto, pieno di belle definizioni e di astrusi richiami a questa o a quella regola c'è una cosa micidiale: anziché aggregare le aziende si pongono le premesse per aumentare persino la frammentazione ed il nanismo che c'è oggi. Gli ambiti per i quali vanno messi a gara i servizi sono, sciaguratamente, quelli dei 350.000 abitanti! Con buona pace delle tonnellate di grafo rete e di studi pluriennali in tutta Italia sui flussi di traffico e di domanda di mobilità. Cosa c'entra il numero degli abitanti qualcuno ce lo dovrà spiegare. Non pensiamo che sia nemmeno utile per le gare che i Comuni dovranno, eventualmente, fare. Ma la cosa non si ferma qui perché è previsto persino che all'interno ci siano almeno due soggetti che svolgono il servizio. Della serie appalto

e subappalto e così via. E' incredibile ma vero. C'è uno scontro ideologico tra noi e la lobby degli imprenditori del settore ed è evidente che stanno vincendo loro. Noi diciamo che vanno aggregate le aziende per creare sinergie, riduzione di duplicazioni di corse e di sprechi, ecc. ecc.. Loro si fanno fare i pareri pro veritate e portano avanti la loro azione lobbistica e, come sembra, hanno orecchie che li ascoltano. Qui però il Ministro, nostro iscritto ad honorem, dovrà sentirsi. Tra l'altro, tra quello che dice il decreto e quello che si potrebbe intrecciare con il nuovo codice degli appalti sembrerebbe esserci una sorta di clausola sociale, ma non è neanche così pacifico. La clausola sociale è quella cosa che mette insieme il mantenimento dell'occupazione e delle condizioni contrattuali e normative vigenti in azienda. Garantire il solo mantenimento del Contratto di settore non è clausola sociale, è una presa in giro. E questa cosa dello scrivere centinaia di pagine di questa o di quella riforma ignorando il problema di cosa succede ai lavoratori è un vizio troppo sviluppato nell'Italia di questi ultimi anni. Il Sindacato ha tante colpe, volerne eliminare la presenza sarà un boomerang terrificante per chi volesse fare la Thatcher "de noantri".

Se la partecipazione non c'è

Il Sindacato deve farsi l'esame di coscienza, soprattutto a livello locale, mi permetto, ma occorre dare una spallata a questa situazione dove ce ne sono troppi e dove tutti parlano, anche quelli che rappresentano pochi iscritti. Non è un'espressione di soffocamento di libertà, è semplicemente una espressione di democrazia e, in questo, devono affermarsi due cose: l'effettiva misurazione della rappresentanza e della rappresentatività e la partecipazione dei lavoratori all'impresa.

Le imprese italiane, iniziando da quelle dei trasporti, dovranno avere uno statuto che preveda una struttura duale, con la previsione di consigli di sorveglianza. In modo che i lavoratori possano avere modo di sapere prima gli indirizzi strategici dei consigli di amministrazione, non dopo. Il coinvolgimento sulle scelte è l'antidoto alla conflittualità estrema. Quante volte un confronto preventivo avrebbe salvato da scelte azzardate o da comportamenti interessati di manager che avevano il loro interesse privato anche a mandare in malora un'azienda. Se riuscissimo ad affermare questo, iniziando in Enav soggetta a parziale privatizzazione, inizieremmo a crescere complessivamente come insieme di apparato produttivo.

Leggo articoli che parlano della "notte del sindacato". Certo non siamo a mezzogiorno, ma la notte, rilevo, non è solo del sindacato. E' dell'intero sistema. Un sistema che si è complessivamente piegato agli interessi della finanza e che guarda poco al bene comune. Noi siamo una piccola realtà sindacale rispetto al complesso generale, ma potremmo essere quelli che fanno rotolare la prima pietra della valanga. Chissà che non succeda veramente.



Entra nel vivo il confronto sulla riorganizzazione della Divisione Cargo di Trenitalia

*Le richieste dell'azienda, la risposta del sindacato.
Il resoconto del Coordinatore nazionale Gaetano Riccio*

Il confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità relativo all'area contrattuale della mobilità ferroviaria sta proseguendo sia con la discussione nella sede datoriale di Agens sulla parte del contratto nazionale sia parallelamente con Ferrovie dello Stato Italiane per il rinnovo del contratto aziendale.

Per quanto riguarda il tavolo relativo al contratto aziendale, il confronto è partito dalla proposta di Fsi di costituzione del Polo della Logistica e delle Merci con l'obiettivo dichiarato di rilanciare questo settore attraverso la costituzione di una NewCo che metta assieme tutte le società che nel Gruppo si occupano di trasporto merci. Nel delineare la prospettiva del nuovo Polo, la parte aziendale ha illustrato le linee fondamentali attraverso cui intende muoversi, partendo da un'analisi del contesto del trasporto merci sia a livello europeo che nazionale. Ed è stata soprattutto la situazione che si è venuta a creare nel nostro Paese, a seguito del mancato rinnovo del contratto di servizio universale con la legge di Stabilità 2015, il cui valore era di 130 milioni di euro, ad accentuare la crisi della Cargo di Trenitalia e a determinare la necessità di riorganizzare il settore.

Nella proposta aziendale a regime, tutte le società del gruppo Fsi che si occupano di logistica e trasporto merci verranno accorpate sotto una sub-holding individuata in Fs Logistica. L'accorpamento, che permetterà la realizzazione del Polo della Logistica e del Trasporto Merci del gruppo Fs, avverrà in due fasi distinte: innanzitutto il trasferimento per scissione a una NewCo, detenuta al 100% da Fsi e con profilo di impresa ferroviaria (ovvero dotata di licenza ferroviaria e di certificato di sicurezza), del ramo Cargo di Trenitalia efficientato e delle partecipazioni di Trenitalia in Tx Logistik e Trenitalia Logistic France. Successivamente ci sarà il conferimento, da parte di Fsi, della NewCo in Fs Logistica.

Nel presentare il progetto, i responsabili aziendali hanno affermato che il percorso di rilancio nel business merci si presenta particolarmente complesso e hanno suddiviso anch'esso in due fasi distinte. Seguendo una ricetta ormai nota, vi sarà prima la fase del risanamento nel biennio 2016-2018, prevedendo che in questo primo step gli obiettivi che il Polo dovrà perseguire saranno dapprima il raggiungimento del break-even operativo e, subito dopo, quello dell'equilibrio economico e finanziario. Nel successivo biennio 2019-

2020 vi sarà la fase di sviluppo con l'obiettivo per il Polo di raggiungere, nel piano aziendale, una condizione di strutturale creazione di valore (ritorno degli investimenti al 6%).

Per il raggiungimento del pareggio di bilancio, che come abbiamo detto è previsto nel 2018, il costo del treno chilometro dovrebbe scendere dagli attuali 16 euro a 12 euro. L'azienda, nel delineare il suo piano, ha affermato di voler mantenere le quote di mercato in Italia e di voler sviluppare i propri traffici nel panorama internazionale europeo. Sul piano degli investimenti, Fsi prevede di investire, nell'arco di piano, circa 500 milioni, prevalentemente su locomotori e nuovi carri. I nuovi locomotori dovrebbero essere dotati di diagnostica remota e nuova componentistica, che renderebbero possibile una migliore programmazione delle attività di manutenzione e una forte riduzione dell'indisponibilità dei mezzi. A tal proposito vi sarebbe la dismissione di 9mila carri.

Dopo aver delineato le linee generali del piano fino al 2020, la parte aziendale ha messo sul tavolo le proprie proposte per la riorganizzazione. Nel merito, ha chiarito che le operazioni sia di efficientamento che di chiusura di numerosi impianti del-

Istituto contrattuale	Proposta Aziendale del 31 marzo 2016	
	Tipologia di equipaggio	
	MEC 1	MEC 3
Lavoro giornaliero Servizi in A/R	10 ore in via sperimentale su 49 servizi individuati	11 ore diurne 9 ore notturne
Riposo in residenza	12 h dopo servizi diurni 14 h dopo servizi notturni	
Riposo fuori residenza	Assenza dalla residenza : max 30 ore RFR: min. 7 ore, elevabile a 8 ore se non interessa la fascia 0.00 – 5.00	
Pasti	Un Pasto per prestazione senza garanzia delle “finestre” orarie oggi previste	
Riposo settimanale	3.538 ore annue con riposo collocabile tra il 4° e il 7° giorno	
Base operativa	Raggio di 60 km, con spostamenti all'interno degli impianti non considerati lavoro, ma utili ai fini del calcolo del riposo giornaliero	

di 30 ore mentre il riposo minimo è di 7 ore, elevabile a 8 ore quando non interessa la fascia 0.00-5.00. Il riposo giornaliero in residenza sarebbe di 12 ore dopo un servizio diurno, mentre sarebbe di 14 ore dopo un servizio notturno. Sul riposo settimanale la proposta aziendale è quella di ritornare alle 3.538 ore di riposo settimanale con il riposo collocabile tra il 4° e il 7° giorno. L'azienda ha proposto anche l'utilizzo della base operativa con un raggio di 60 km, con spostamenti a carico dell'azienda, non considerati lavoro, ma utili ai fini del calcolo del riposo giornaliero.

Tali azioni, unitamente alla revisione del reticolo degli impianti, porterebbero ad un esubero di 467 macchinisti, dei quali 129 sarebbero ricollocati, sempre all'interno della Divisione Cargo, in altri impianti.

Nel corso degli incontri abbiamo affermato che il peso del risanamento e del recupero dei circa 100 milioni di euro di deficit non può gravare tutto sul fattore lavoro con un taglio di circa 985 unità e un peggioramento delle condizioni di lavoro e delle relative normative.

l'attuale reticolo di Cargo porterebbero a un esubero di 784 addetti, dei quali 137 potrebbero essere riassorbiti all'interno della stessa Divisione mentre gli altri 647 potrebbero essere ricollocati all'interno delle altre strutture del gruppo.

Per il settore manutenzione, la parte aziendale ha illustrato il progetto di ristrutturazione che prevede che dall'impegno attuale di 243mila ore per i locomotori, di cui 140mila esternalizzate, si passerebbe a 60mila ore interne, mentre resterebbero invariate quelle esternalizzate. Per quanto riguarda i carri, le ore di manutenzione interne passerebbero dalle attuali 23mila a 19mila, mentre resterebbero costanti le ore di manutenzione esternalizzata pari a 369mila.

Per quanto riguarda le nuove regole del lavoro sugli equipaggi, la proposta aziendale

prevede l'agente solo in forma sperimentale su 49 servizi diurni individuati e che interessano specifiche tratte che non abbiano gallerie superiori a mille metri e su linee con pendenza non superiore al 15 per mille.

L'equipaggio misto (Mec 3) è quello che, nella proposta aziendale, sarebbe utilizzato in maniera preponderante, mentre l'equipaggio con il doppio macchinista (Mec 2) verrebbe utilizzato in modo residuale dopo questa fase di ristrutturazione.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro, la proposta aziendale prevede un impegno di 10 ore nei servizi diurni per l'agente solo, mentre con l'equipaggio misto (Mec 3) l'impegno sarebbe di 11 ore nei servizi diurni e di 9 ore per quelli notturni. Nel caso di riposo fuori residenza, l'assenza dalla residenza potrebbe avere una durata

Abbiamo, altresì, evidenziato che manca del tutto la parte relativa allo sviluppo e alle prospettive del settore e quella relativa alle azioni mirate al potenziamento della logistica. Abbiamo anche chiesto di verificare le possibili internalizzazioni nel settore della manutenzione per diminuirne i costi e migliorarne la qualità.

Sul versante degli equipaggi abbiamo espresso la nostra valutazione negativa sulle proposte avanzate dalla parte aziendale, in quanto stravolgono l'attuale normativa di lavoro e non viene fatto alcun riferimento ai protocolli da attuare in situazioni di emergenza, né si è fatto cenno alle modalità di soccorso in caso di malore del macchinista. Su questi aspetti faremo gli opportuni approfondimenti, sapendo che la nostra posizione è fortemente critica al riguardo.

Formazione nazionale per i delegati Rsu e Rls eletti nelle ferrovie

La Fit e la Cisl credono nella crescita dei propri sindacalisti. Il programma spiegato dal Coordinatore nazionale Gaetano Riccio

Nel mese di aprile sono iniziati a Tivoli Terme i corsi di formazione nazionale per i delegati delle Rappresentanze sindacali unitarie e per i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza eletti recentemente nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I corsi riguardano l'intera platea dei nostri 371 delegati, suddivisi per "famiglie professionali" in 14 gruppi, mediamente di 25 unità ciascuno. Le lezioni proseguono nei mesi di maggio e giugno per poi riprendere nel mese di settembre secondo il calendario indicato nella prima tabella.

La formazione sindacale è stata da sempre fondamentale per la nostra organizzazione e, in questo corso, vengono affrontati e approfonditi i principali argomenti necessari a svolgere al meglio l'azione di tutela per i lavoratori.

Nella prima giornata vengono affrontati i temi relativi al ruolo e al regolamento delle Rsu, all'accordo interconfederale del gennaio 2014, alle varie fasi

e materie della contrattazione decentrata previste dal contratto aziendale Fsi.

Nella seconda giornata si approfondiscono le tematiche relative all'orario di lavoro e all'organizzazione della produzione nei settori specifici in cui agiscono le Rsu. Si passa poi a esercitazioni di gruppo per analizzare al meglio le problematiche esistenti e si discute su varie proposte di soluzione, mentre a fine giornata è previsto un approfondimento sul diritto di sciopero e sulle varie leggi e norme che lo regolano in ambito ferroviario.

La terza e ultima giornata è dedicata all'attuale situazione delle ferrovie con approfondimenti sulle tematiche della privatizzazione, della liberalizzazione, aggiornamenti "in diretta" sull'andamento del confronto contrattuale e analisi delle varie proposte presentate al tavolo di trattativa.

Già dai primi corsi abbiamo visto con soddisfazione che nei nostri delegati Rsu vi è un grande entusiasmo e tanta voglia di partecipazione e, soprattutto, fa piacere evidenziare la competenza e la capacità di

1° corso	5-6-7 aprile 2016	Trenitalia - Equipaggi Dplh
2° corso	12-13-14 aprile 2016	Trenitalia - Equipaggi Dpr
3° corso	19-20-21 aprile 2016	Rfi Manutenzione Infrastrutture – 1° gruppo
4° corso	26-27-28 aprile 2016	Rfi Circolazione – 1° gruppo
5° corso	3-4-5 maggio 2016	Rfi Manutenzione Infrastrutture – 2° gruppo
6° corso	10-11-12 maggio 2016	Trenitalia – Vendita e Assistenza
7° corso	17-18-19 maggio 2016	Trenitalia Manutenzione Rotabili Dt e Dplh
8° corso	24-25-26 maggio 2016	Rfi Circolazione – 2° gruppo
9° corso	30-31-01 maggio/giugno	Trenitalia Manutenzione Rotabili Dpr
10° corso	7-8-9 giugno 2016	Rfi Manutenzione Infrastrutture – 3° gruppo
11° corso	14-15-16 giugno 2016	Trenitalia Cargo
12° corso	13-14-15 settembre 2016	Ferservizi - Italferr
13° corso	20-21-22 settembre 2016	Rfi - Trenitalia Staff Centrali
14° corso	27-28-29 settembre 2016	Rfi - Direzione e Staff - Terminali e Servizi

analisi delle problematiche presenti nei vari settori.

Formazione per i Rls

Per i delegati Rls abbiamo organizzato un percorso formativo in collaborazione con SindNova (Istituto per lo studio dell'innovazione, delle trasformazioni produttive e del lavoro), al quale, oltre ai Rls eletti nel gruppo Fsi, parteciperanno anche quelli eletti in Trenord.

L'obiettivo del percorso formativo è duplice: fornire ulteriori elementi e integrare la formazione di base obbligatoria erogata, secondo la normativa vigente e gli accordi, direttamente dalle aziende, e creare all'interno della nostra organizzazione una "rete" degli Rls con il supporto dei responsabili regionali e con il coordinamento della struttura nazionale.

Il percorso prevede, infatti, tre fasi. La prima di aula (una giornata) con i Rls e con i Responsabili Regionali per una formazione su ruolo e competenze relative al "saper essere e saper fare" per i Rls. La seconda è incentrata sulla costituzione e la sperimentazione della rete a sostegno dei Rls. Infine la terza è una fase di valutazione e di aula per richiamare e approfondire l'esperienza e le competenze acquisite.

La prima fase prevede il raggruppamento di più regioni, in base al numero di Rls eletti, nelle date stabilite e nelle località indicate nella seconda tabella.

Le successive fasi si terranno a partire dal mese di giugno e quella finale di valutazione si terrà nel prossimo autunno.

Gaetano Riccio

Gruppi	Regioni /Territori	n° Rls	Resp. Regionali	Tot.	Località	Data	Formatore
1	Alto Adige	6	3	32	Mestre	18-Mag	Garofalo Franco
	Veneto	19					
	Friuli V.G.	4					
	tot	29					
2	Lombardia	11 + 5	3	28	Milano	17-Mag	Baffert Beppe
	Liguria	1					
	Piemonte	8					
	tot	25					
3	Emilia Romagna	6	2	24	Firenze	17-Mag	Arlati Claudio
	Toscana	16					
	tot	22					
	Sardegna	3	3	26	Roma	19-Mag	Stanzani Claudio
	Lazio	13					
	Umbria	7					
	tot	23					
5	Sicilia	9	2	16	Messina	24-Mag	Baffert Beppe
	Calabria	5					
	tot	14					
6	Abruzzo	3	4	22	Pescara	24-Mag	Garofalo Franco
	Molise	1					
	Marche	6					
	Puglia	8					
	tot	18					
7	Campania	17	1	18	Napoli	20-Mag	Baffert Beppe
	tot	17					

Rinnovo ccnl Mobilità/Attività ferroviarie: si avvia il confronto

Salvatore Pellecchia, Coordinatore nazionale, fa il punto sulla trattativa in corso

Il 2016 sarà un anno cruciale per i rinnovi contrattuali. Ferrovieri, lavoratori degli appalti ferroviari, del comparto merci e spedizioni, metalmeccanici, pubblico impiego, lavoratori dell'industria elettrica, dell'energia e del petrolio, delle lavanderie industriali, tessili, del settore pelli e succedanei, del settore occhiali e occhialerie, lavoratori delle costruzioni del legno e arredi, dei laterizi e manufatti in cemento, del settore lapideo, dell'edilizia, della grande distribuzione, dell'industria alimentare, del credito cooperativo, sono in attesa dei relativi accordi di rinnovo contrattuale.

Per quanto attiene ai ferrovieri e ai lavoratori degli appalti ferroviari, dopo la falsa partenza del confronto di luglio 2014, nel corso del quale sono state illustrate le linee guida per il rinnovo del contratto e si è fatto il punto della situazione rispetto alle evoluzioni legislative in atto in materia di lavoro, il 3 marzo 2016 è ripreso il percorso negoziale per il rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità-Area contrattuale Attività ferroviarie.

A fine giugno 2014, sei mesi prima della scadenza del contratto, alle associazioni datoriali Agens, Ancp e Fise-Unifer sono state inviate le linee guida della piattaforma per il rinnovo elaborate dalle Segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Taf e Fast-Confasal secondo le modalità previste dagli accordi interconfederali. Linee guida che, in coerenza con gli obiettivi di consolidare le regole contrattuali collegate al segmento delle attività Ferroviarie e mantenere attivo il



sostegno, più in generale, al processo di costruzione del ccnl della Mobilità, sono volutamente "snelle" anche per consentire alla delegazione di trattante i necessari margini negoziali. Inoltre, le principali questioni, che si dovranno affrontare nel corso della trattativa con le controparti datoriali, sono indicate, nell'ambito delle linee guida, per singoli capitoli.

Negli ultimi anni la crisi finanziaria e il taglio delle risorse pubbliche destinate a sostenere il servizio ferroviario universale dei viaggiatori e delle merci e il trasporto pubblico locale e regionale hanno scaricato sul lavoro tutti i loro effetti negativi.

In particolare, nel segmento classificato come servizio universale si assiste a una progressiva "ritirata strategica" da parte delle imprese di trasporto in quanto, in occasione della riduzione delle compensazioni economiche, si registra un conseguente taglio di servizi e di tratte servite ancora più pernicioso delle ridu-

zioni che si sono verificate nel trasporto regionale. I servizi universali per i passeggeri che garantiscono i collegamenti fra il nord e il sud del paese e viceversa sono ridotti al minimo indispensabile e i treni merci su alcune tratte sono scomparsi.

Nel settore del trasporto passeggeri alta velocità, gli interventi dell'Autorità di regolazione appaiono discutibili e la competizione non si sviluppa – come dovrebbe essere – solo sulla capacità di intercettare le esigenze della clientela e di offrire, conseguentemente, una maggiore qualità del servizio.

Le linee guida per il rinnovo contrattuale

Le linee guida della piattaforma per il rinnovo del ccnl Maf sono state presentate alle controparti in un momento storico in cui le politiche di mero contenimento dei costi devono cedere il passo a quelle di sviluppo, per le quali sono propedeutici inve-

stimenti in tecnologie, nuovi mezzi e formazione per cogliere tutte le opportunità del “dopo crisi”.

Per tali ragioni, atteso che vanno confermate le regole e gli istituti che si sono dimostrati coerenti con le peculiarità del settore ferroviario, in materia di relazioni sindacali vanno recepiti i contenuti degli accordi interconfederali relativi alla rappresentanza e assetti contrattuali come il “Testo unico della rappresentanza” del 10 gennaio 2014 e vanno rafforzati i diritti di informazione e consultazione sindacale - a livello aziendale - recependo i contenuti del decreto legislativo 25/2007, che prevede sanzioni amministrative per le aziende in caso di inadempienze.

Tenuto conto della significativa quantità di lavoratori - circa 10mila - impegnati nei servizi appaltati, ovvero ristorazione, accompagnamento notte, pulizie e decoro, che rientrano nel campo di applicazione nel ccnl Maf, vanno rafforzate le procedure che regolamentano le operazioni di cambio appalto e subentro, al fine di assicurare tutte le tutele contrattuali e sociali a tali lavoratori. A tal uopo è necessario rendere più cogenti le norme che concorrono a garantire il riconoscimento dei diritti acquisiti atteso che, essendo la posizione dei lavoratori soggetti a cambio appalto o subentro analoga a quella dei lavoratori coinvolti in un processo di trasferimento di ramo di imprese, non possono valere - in maniera di tutele reali - le previsioni del decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 23.

In materia di orario di lavoro è opportuno, per quanto possibile, semplificare la normativa del personale mobile per consentire una maggiore diffusione del ccnl Maf e combattere il dannoso fenomeno del “dumping contrattuale” che sta diventando, nell’ambito del trasporto ferroviario, sempre più insopportabile oltre che intollerabile. Inoltre, in considerazione dell’innalzamento dei requisiti per l’accesso alla pensione e alle peculiarità delle mansioni svolte nelle varie e molteplici attività, al fine di prevedere una migliore si-

curezza sul lavoro, di temperare le sempre più impellenti esigenze sociali delle lavoratrici e dei lavoratori, si rende necessaria una rivisitazione delle modalità di effettiva applicazione dei regimi di orario e delle flessibilità, in maniera tale da consentire un’adeguata conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Per quanto attiene al capitolo “Mercato del lavoro”, le regole contrattuali di sistema devono essere sempre più orientate a incentivare il lavoro stabile, limitando il ricorso alle forme di lavoro temporaneo solo in occasione di “picchi di produzione a termine” o di circostanze straordinarie. Ciò anche per garantire gli standard di qualità e sicurezza richiesti dal settore. La sezione che regola la “Classificazione professionale” deve essere integrata con le figure professionali tipiche delle attività di protezione aziendale e occorre verificare se il numero di posizioni retributive previste è ancora sufficiente o necessità di adeguamenti. Anche per il capitolo “Svolgimento del rapporto di lavoro” vanno adeguati gli istituti rispetto ai quali è intervenuto il legislatore nazionale, tenendo presente che la formazione permanente è uno dei capisaldi definiti dall’Unione europea all’interno delle linee strategiche per il contrasto degli effetti della crisi economica e finanziaria che ha coinvolto tutto il mondo e per il rilancio dell’occupazione.

Nell’attuale scenario di competizione, la capacità di adeguare i modelli organizzativi alle mutevoli condizioni del mercato rappresenta la chiave con cui le aziende riescono a rimanere competitive e a svilupparsi.

Per assicurare i processi di formazione continua, qualificante e professionalizzante è necessario ricorrere a organismi bilaterali che, sulla base dei bisogni formativi delle aziende, rendano possibile anche l’utilizzo dei previsti fondi europei sinora scarsamente spesi. Il capitale umano e il potenziale di tutte le competenze vanno sviluppati anche nell’ottica delle innovazioni organizzative.

In ambito aziendale le politiche di sviluppo professionale devono essere ritirate, in considerazione degli effetti della riforma previdenziale, e rivolte a una platea più ampia di lavoratrici e lavoratori, indipendentemente dell’età anagrafica e dall’utilizzazione professionale, superando pregiudizi e “mode” che hanno caratterizzato le pratiche degli ultimi anni e concordando - con le strutture sindacali di riferimento - progetti di sviluppo professionale, mediante l’analisi del potenziale professionale, del bilancio delle competenze e di carriera, con specifica attenzione al tema delle pari opportunità e delle politiche di genere.

In materia di ambiente, salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, occorre promuovere una reale operatività del “Comitato per la sicurezza sul lavoro” per approfondire le aree di criticità a partire dai processi organizzativi delle singole imprese, al fine di condividere politiche comuni e buone prassi finalizzate alla prevenzione degli infortuni e al miglioramento della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Sul versante del “Welfare contrattuale”, il rinnovo del ccnl deve favorire il processo di sviluppo, l’ampliamento e l’estensione delle tutele offerte dalla previdenza complementare e dall’assistenza sanitaria integrativa, intraprendendo percorsi di omogeneizzazione, tesi a uniformare le diverse forme che si sono affermate nel corso del tempo.

Gli aspetti retributivi vanno incrementati sulla base degli indici economici connessi all’andamento e alla dinamica delle retribuzioni contrattuali, della produttività e delle principali competenze accessorie di carattere generale, nonché il recupero degli scostamenti relativi agli anni precedenti.

I rappresentanti dell’Agens hanno proposto di procedere con «un confronto serrato» con l’ambizioso obiettivo di concludere i lavori entro il prossimo mese di giugno 2016 e la delegazione sindacale ha accettato la sfida.

Il nuovo modello organizzativo di Rfi fatica a partire

Le notizie che ci giungono dai territori evidenziano un quadro di forte difficoltà e frammentazione relativamente a Rete ferroviaria italiana.

Questo è in gran parte determinato dall'avvio del nuovo modello organizzativo, stabilito dall'accordo nazionale dell'8 di luglio 2015, ma si registra l'impressione che, come in una nave, non tutti i componenti dell'equipaggio osservino diligentemente le indicazioni del capitano e degli ufficiali.

Sul versante della Manutenzione Infrastrutture, il quadro che emerge vede l'individuazione dei Responsabili delle Unità Manutentive (UM), ma rimangono da stabilire alcune figure da Q2 per completare l'organigramma previsto in ogni Direzione Territoriale Produzione e superare gli interim ancora oggi presenti che, trattandosi di una nuova organizzazione in cui si accorcia la catena di comando, pesano molto sulle persone coinvolte. Altra nota dolente riguarda i Capi Tecnici (CT) e i Tecnici. Bisognerebbe chiedere alla società perché, dopo quasi nove mesi dalla firma dell'accordo, ancora non si sia riusciti ad individuare e ricoprire i posti da CT. Sapendo che la nuova organizzazione ruota principalmente su tre figure: il Responsabile di UM, lo Specialista e il CT, come si può pensare che la macchina funzioni bene se manca un componente essenziale?

In questo insieme si è innestata anche la nuova procedura per la selezione e l'individuazione dei posti da CT e da Tecnico, che ha senz'altro degli elementi positivi, ma che ha determinato, oltre a qualche problema di applicazione, anche il fatto di,

laddove a seguito di precedenti iter selettivi vi erano graduatorie ancora valide, azzerare tutto costringendo gli interessati a ripresentare domanda per sottoporre la propria candidatura a un nuovo percorso di selezione. Ma i costi di questa operazione, sotto tutti i punti di vista, li ha valutati nessuno?

Altra criticità riguarda i quadri, per meglio dire i compiti e il ruolo adeguati al livello e qualifica rivestita. Come Fit-Cisl in più di un'occasione avevamo segnalato le eventuali problematiche collegate che avrebbero potuto manifestarsi con l'avvio del nuovo modello organizzativo, sollecitando un'attenzione particolare onde evitare, oltre all'aspetto psicologico, anche un aumento dei contenziosi, che salvo diverse indicazioni, dovrebbe essere una preoccupazione di tutte le società.

Prima di proseguire nelle considerazioni sia sulla Manutenzione Infrastrutture (MI) sia sulla Circolazione, è giusto evidenziare le problematiche ancora irrisolte per quanto riguarda la fruizione dei ticket restaurant. A oggi vi sono ampie zone d'Italia in cui il ticket non è accettato. Auspichiamo che le varie segnalazioni, che come organizzazioni sindacali nazionali abbiamo fatto, producano una netta inversione di tendenza.

Rimandando a un prossimo appuntamento per un maggiore approfondimento dell'applicazione e della messa a regime del nuovo modello organizzativo della MI, vogliamo evidenziare che a oggi persistono due ordini di problemi: uno di metodo e uno di merito. Per quanto riguarda il metodo, costantemente da parte della

dirigenza si ricercano scorciatoie: peccato che siano in netto contrasto con gli accordi sottoscritti e il contratto collettivo nazionale. Ribadiamo il fatto che il confronto e il rispetto delle regole sono elementi imprescindibili di buone relazioni sindacali. Di merito perché talune soluzioni sono approssimative; si danno interpretazioni forzate anche sulle procedure, ma ne vale la pena? A titolo d'esempio citiamo il fatto che qualche dirigente ha inteso che la nuova organizzazione avrebbe permesso un aumento esponenziale della mobilità del personale, all'interno della UM di riferimento, corrispondendo l'indennità di linea: Premesso che il personale della MI non è equiparabile al personale mobile di Trenitalia, l'accordo nazionale - e non potrebbe essere altrimenti - non ha modificato le regole per quanto riguarda orario di lavoro, reperibilità, indennità di linea e trasferta.

Sulla Circolazione, in considerazione del riavvio del confronto sul ccnl della Mobilità AF e di quello del gruppo Fsi, i sindacati hanno posto e condiviso con la holding l'opportunità di sospendere le trattative aventi carattere riorganizzativo con tutte le società del gruppo. Quindi tutti gli incontri, a qualunque livello, che possano configurarsi come una modifica organizzativa sono da ritenersi sospesi. L'andamento del negoziato contrattuale e non solo, dirà in che modi e tempi sia percorribile il progetto di un nuovo modello organizzativo.

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie: un magma di questioni

Di novità nell'eterogeneo mondo che attiene alla sicurezza delle ferrovie ve ne sono tante. Alcune hanno origine in sede europea, anche se gli effetti di tali decisioni esplicano la loro efficacia non immediatamente.

Che il potere decisionale si sia spostato a Bruxelles oramai è cosa risaputa, ma i governi e la politica della recente storia italiana non hanno certo brillato per lungimiranza e attenzione in tal senso. Questo vale ovviamente anche per il IV Pacchetto ferroviario e nello specifico per quanto riguarda il pilastro tecnico (Technical Pillar), all'interno del quale si ridisegna un nuovo ruolo per l'Agenzia europea della sicurezza (ERA) e le agenzie nazionali (Nsa): viene rivista la direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea e viene modificata la direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

Il IV Pacchetto ha anche un altro pilastro denominato Market Pillar, i cui obiettivi sommariamente si possono riassumere nell'aprire il traffico passeggeri che riguarda ogni singolo Stato membro (SM) e creare una migliore struttura e governance per i Gestori Infrastruttura (GI).

Pur essendo molto importante l'intero contenuto del IV Pacchetto, la questione focalizzata anche nell'ultimo incontro con Ansf riguarda la revisione del regolamento che istituisce l'Era. Sinteticamente viene previsto che sia l'Era a rilasciare il certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie (IF) e l'autorizzazione all'immissione sul mercato dei veicoli ferroviari. Inoltre vengono assegnati ad Era nuovi compiti, tra i quali l'esame delle regole nazionali, al fine

di assicurare un'attuazione uniforme del quadro normativo. In sostanza vengono centralizzati compiti che prima erano esclusiva pertinenza delle Nsa. Questo vuol dire che nel giro di tre anni l'attuale quadro normativo e regolamentare degli SM verrà rivisto.

Ancora è presto per affermare con certezza quali saranno i cambiamenti; al momento vi è da registrare il fatto che, con l'emanazione del regolamento 995/2015/Ue, vengono disciplinati gli elementi minimi di qualificazione professionale connessi alle mansioni di "accompagnamento treni" e di "preparazione dei treni". Inoltre è definita la "metodologia per le comunicazioni legate alla sicurezza" tra il personale del treno e il Regolatore della Circolazione. È ribadito infine l'obbligo dell'uso del vigilante, che vuol significare la presenza, a bordo dei locomotori, di sistemi di monitoraggio della vigilanza del macchinista. Su questo anche in Italia vi sono sperimentazioni in collaborazione con le università per individuare elementi non invasivi e rispettosi dei principi di salute e sicurezza sul lavoro.

Sempre di derivazione europea è il dlgs 112/2015, che recepisce la direttiva 2012/34/Ue, la quale tra le altre cose regola il variegato panorama delle reti e delle IF regionali. Su tale tema risulta non ancora emanato il decreto che individua le reti e ne demanda la vigilanza all'Ansf e all'Authority dei Trasporti.

In ambito riordino normativo, delineato dal decreto 04/2012/Ansf, si segnalano delle perduranti criticità che interessano il GI - con la mancata disciplina di tutti gli

aspetti di interfaccia e nella mancata definizione di un insieme organico delle procedure - nonché le IF. A queste ultime l'Ansf impone di essere più proattive, in quanto recepiscono con lentezza, in maniera non adeguata e disomogenea le procedure di interfaccia emanate dal GI e i dettami del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF). Inoltre viene raccomandato alle IF di effettuare una più approfondita valutazione dei rischi per quanto attiene l'utilizzo del tablet in alcune specifiche condizioni, che possono essere influenzate da taluni elementi. Qui si evidenzia una delle problematiche più importanti e che, fin dai tempi in cui il decreto 04/2012/Ansf era in predisposizione, come Fit-Cisl in particolare avevamo evidenziato e cioè il proliferare di deif, peif e via elencando e il rischio di non avere le condizioni per "assimilare" nella maniera dovuta il profluvio di comunicazioni. Tale tematica ad oggi è irrisolta, anche se vi sono in approntamento delle misure in tale direzione.

Altre questioni da migliorare riguardano le nuove disposizioni sulla manovra, la verifica tecnica dei veicoli e il grande tema della formazione. Una ultima notazione riguarda una certa volontà di talune organizzazioni sindacali di utilizzare l'Ansf per dare risalto al proprio operato: come Fit-Cisl pensiamo che sia sbagliato e sia quanto mai opportuno condividere il modus operandi.

Massimo Malvisi

Facciamo il punto sul Fondo di sostegno dei ferrovieri

Nel corso delle ultime settimane siamo stati impegnati con la holding Ferrovie dello Stato Italiane per la definizione di due aspetti riguardanti il Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del gruppo Fsi.

C'è la necessità di concordare la procedura per disciplinare l'accesso all'attuale Fondo (sancito dal decreto interministeriale n. 86984 del 9 gennaio 2015) e un nuovo regolamento che, recependo l'accordo sindacale del 24 luglio 2013, consente di poter attivare il ricambio generazionale per cui sono disponibili esclusive risorse economiche.

Successivamente alla sottoscrizione l'accordo del regolamento dovrà essere recepito dal Ministero del Lavoro che dovrà emanare un apposito decreto.

La proposta aziendale riguardante l'accordo di procedura sostanzialmente ricalca quella finora adottata, confermando la volontarietà quale condizione principale per l'accesso al fondo. L'unica novità introdotta riguarda la fase sindacale nel caso di mancato accordo sui progetti aziendali: non viene più previsto il passaggio nelle strutture competenti del lavoro (Dtl/Ministero) per l'ulteriore tentativo di giungere a un accordo. In alternativa viene indicata la sede aziendale nazionale con il coinvolgimento delle Segreterie nazionali quale luogo dove esperire la fase finale negoziale.

Su tale soluzione, che rispetto alla situazione attuale riteniamo sbilanciata a favore aziendale, abbiamo espresso le nostre riserve valutando, a seguito di un

ulteriore approfondimento, la possibilità di prevedere una diversa conclusione di questa parte critica del confronto.

Per quanto riguarda la definizione del nuovo regolamento, la società nella proposta di accordo, oltre ad aggiungere alle previsioni ordinarie e straordinarie del fondo il ricambio generazionale, intende inserire tra le prestazioni anche quella dell'integrazione economica alla Nuova assicurazione sociale per l'impiego (Naspi) che, come noto, dal 1 maggio 2015 sostituisce l'indennità di disoccupazione.

Secondo questa ipotesi, per l'acquisizione del diritto alla pensione sarebbe previsto un periodo massimo di 24 mesi di utilizzazione della Naspi con una integrazione economica a carico del fondo ordinario, tale da assicurare un reddito complessivo pari al 70% della retribuzione fissa in godimento negli ultimi 12 mesi. Per gli eventuali mesi successivi necessari al raggiungimento della quiescenza si beneficerebbe solo della prestazione integrativa, sempre con la garanzia del mantenimento del suddetto reddito del 70%.

Ricordiamo che il valore della prestazione straordinaria, erogata in forma rateale per tredici mensilità, è pari all'importo del trattamento pensionistico che gli interessati teoricamente percepirebbero alla data di cessazione del rapporto di lavoro, compresa la quota di pensione calcolata sulla base della contribuzione mancante per il diritto alla pensione stessa. Inoltre durante tutto il periodo di permanenza nel fondo (massimo di 60 mesi) lo stesso provvede a versare la contribuzione correlata dovuta alla competente gestione previ-

denziale obbligatoria.

Nel periodo di fruizione della Naspi, invece, la contribuzione è figurativa e rapportata a una retribuzione pari a 1,4 volte l'importo massimo mensile della Naspi stessa, che è pari a 1.300 euro. Poi bisogna considerare che, essendo "la regolare partecipazione alle iniziative di attivazione lavorativa nonché ai percorsi di riqualificazione professionale proposti dai servizi competenti" una condizione essenziale per usufruire della Naspi, in caso di mancato rispetto di tale condizione il lavoratore perderebbe il contributo.

Per questi motivi abbiamo espresso delle riserve rispetto all'introduzione di questa nuova modalità, che riteniamo non adatta nell'ambito dell'accompagnamento a pensione, e abbiamo chiesto che l'inserimento nel nuovo regolamento possa avvenire solo nel caso siano garantite le stesse condizioni e tutele fino a oggi assicurate dal fondo straordinario nella gestione degli esuberi.

Essendoci, quindi, la necessità di procedere a ulteriori approfondimenti e verifiche su alcuni aspetti del regolamento anche con il Ministero e l'Inps, il confronto è stato aggiornato.

Abbiamo sottolineato la necessità di giungere rapidamente a definire le condizioni perché si attivino le prestazioni solidaristiche del fondo per procedere al ricambio generazionale tanto atteso dai ferrovieri, anche perché, come dichiarato più volte e ufficialmente dai responsabili aziendali, al momento non vi sono esuberi che giustifichino l'attivazione del fondo straordinario.

Un anno di Jobs Act negli appalti ferroviari

È passato circa un anno da quando il 7 marzo del 2015 è stata varata dal Governo la nuova riforma del lavoro, l'ormai famoso e tanto discusso Jobs Act.

Nel frattempo, nel settore degli appalti ferroviari (conosciuto per la sua dinamicità per cambi di aziende) ci sono stati molti confronti e si sono sottoscritti numerosi cambi di appalto, affidamenti di attività, subentri di società e così via.

Ancora una volta le lavoratrici e i lavoratori hanno visto alternarsi i loro datori di lavoro e sono stati trasferiti da una società all'altra pur rimanendo sullo stesso posto di lavoro a svolgere le stesse attività che svolgono da anni. Inutile sottolineare che la ferita dell'insicurezza che si è creata nel corso degli anni non si cicatrizza. L'incertezza per il domani è il pensiero dominante fra questi lavoratori e la stabilità lavorativa in costanza di regole di legge e di contratto rimane una chimera.

Sicuramente non sarebbe corretto affermare che nel perimetro degli appalti ferroviari le varie società hanno provato a forzare la mano applicando – per gli aspetti che attengono alle modalità di licenziamento del personale - la nuova riforma del lavoro. Anche perché, lo ricordiamo, dovrebbe essere applicata solo ed esclusivamente alle “nuove” assunzioni avvenute dopo il 7 marzo del 2015. Nella maggioranza dei casi i vari interlocutori aziendali che sono subentrati ai precedenti appaltatori hanno condiviso che in occasione di un cambio appalto o un subentro al precedente appaltatore non è corretto applicare la nuova normativa in materia di licenziamento: di fatto,

anche se formalmente non risulta, si trovano ad assumere il personale rientrando nel perimetro delle attività dell'appalto, non creano nuova occupazione!

Per questa ragione, in fase di sottoscrizione di verbale di cambio appalto o subentro, si sceglie di prevedere il mantenimento della normativa precedente e quindi le tutele reali previste dall'articolo 18 della legge 300/70 anziché le previsioni del d.lgs. n. 23/2015.

Sicuramente tale scelta ha offerto alle maestranze interessate dai cambi appalto un importante elemento di tranquillità. Almeno fino al successivo cambio. Allo stesso tempo è stato un grande elemento di soddisfazione per chi, come noi, svolgendo l'attività sindacale a tutela dei diritti e degli interessi dei lavoratori è riuscito a rimediare alle carenze del legislatore se, come è stato affermato nel momento del varo della nuova procedura, doveva e dovrebbe servire a creare “nuova occupazione”.

Tutto a posto quindi? La risposta è no. Ci sono anche aziende che, interpretando la legge a proprio vantaggio, approfittano delle circostanze e del “silenzio assenso” dei committenti, e non sono disponibili a riconoscere ai lavoratori del settore le tutele reali previste dalla legge 300/70. Anche se sono consapevoli di non produrre “nuova occupazione”!

A questo punto una domanda sorge spontanea: ma, così come è stata concepita, è davvero efficace la riforma del lavoro? E, soprattutto, siamo sicuri che venga applicata correttamente? Qualche autorevole giuslavorista sta già sottolineando le ca-

renze del Jobs Act e, soprattutto, come sia servito per dispensare incentivi alle imprese senza cogliere l'obiettivo primario: la crescita occupazionale e la riduzione del tasso di disoccupazione giovanile.

Ad oggi una cosa è certa: la nuova riforma del lavoro, avendo fallito l'obiettivo primario, si sta rivelando come una innovazione legislativa che sbilancia la posizione del lavoratore rispetto al datore di lavoro e che punta a depotenziare l'azione del sindacato.

Nei fatti la condizione di precarietà del lavoro non solo non si è ridotta, ma è stata estesa a tutti i giovani assunti dopo il 7 marzo 2015. Un tempo chi veniva assunto in imprese con un livello importante di solidità e si atteneva al rispetto delle norme e dei regolamenti aziendali, poteva dormire sonni tranquilli. Oggi, grazie alla nuova normativa che regola i licenziamenti non è più così.

Nel mese di marzo 2016 è ripresa la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro della Mobilità/Attività ferroviarie e per il rinnovo del contratto aziendale del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (per saperne di più si vedano gli articoli di Salvatore Pellicchia e Gaetano Riccio pubblicati nelle pagine precedenti di questo numero de La Voce). Questa sarà un'occasione formidabile per le organizzazioni sindacali per intervenire contrattualmente laddove il legislatore ha lasciato dei buchi.

Allo stesso tempo i giovani dovranno dare maggior forza al sindacato iscrivendosi dal primo giorno di lavoro. Solo così potranno avere maggiori garanzie per il loro futuro.

Il nuovo Codice degli appalti a un passo dal traguardo

*Mesi di lavoro dei sindacati per migliorare il testo a difesa dei lavoratori
Il commento del Segretario nazionale Pasquale Paniccia*



A distanza di circa un anno dal primo, il 22 marzo, presso l'Auditorium di Via Rieti, si è svolto nuovamente un convegno unitario di Cisl, Cgil e Uil sul "Nuovo Codice degli Appalti: Diritti, Lavoro, Trasparenza. Dalla legge delega ai decreti attuativi" con il contributo di alcuni relatori istituzionali, per far presente i correttivi ed emendamenti dei sindacati allo schema di decreto legislativo, che per adesso ha ricevuto una preliminare approvazione della Camera. Il 6 aprile si sono concluse le audizioni sul nuovo Codice degli Appalti, che recepirà nel nostro Paese tre direttive europee.

L'iter che si è svolto durante l'anno trascorso ha prodotto una profonda revisione della normativa su appalti e concessioni; Cgil, Cisl e Uil da subito, nelle audizioni al Senato e alla Camera e rivolgendosi alla Presidenza del Consiglio, hanno espresso una posizione unitaria, contribuendo a migliorare uno strumento legislativo destinato a sostenere lo sviluppo del nostro Paese, attraverso regole e contrasto all'il-

legalità diffusa soprattutto negli appalti della Pubblica Amministrazione, alla corruzione, all'evasione fiscale e contributiva. Sottolineo che gli appalti generano il 15% del Pil italiano.

Ci auguriamo che l'attuazione delle direttive 2014/23/UE, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, 2014/24/UE, sugli appalti pubblici, e 2014/25/UE, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, possano essere trasposte nella legislazione di ciascuno Stato membro, tenendo presente che il termine per l'adozione di tale decreto è fissato al 18 aprile 2016 (termine fissato dalle stesse direttive europee) e ovviamente abroga e sostituisce il vecchio codice degli appalti, il decreto legislativo 163/2006.

Uno degli elementi che a mio giudizio va messo in evidenza è quello relativo all'applicazione dei contratti collettivi di lavoro.

La nuova normativa, che supera anche la legge 443/2001, la cosiddetta legge Obiettivo, contiene proprio l'esplicito richiamo all'integrale applicazione dei contratti collettivi di lavoro, in particolare a quello di miglior favore del settore merceologico di pertinenza dell'appalto, intendendo per applicazione integrale sia quella del ccnl che quella dei contratti di secondo livello. Questo ci permette di evitare eventuali dumping soprattutto in caso di aggiudicazione dell'appalto da parte di imprese straniere; a tal proposito riteniamo fondamentale modificare il comma 4 dell'articolo 30, sancendo che gli unici ccnl applicabili devono essere quelli sottoscritti dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, senza dare adito ad equivoche interpretazioni.

Abbiamo sicuramente un problema in alcuni paesi europei, tra cui il nostro, e cioè: visto che i contratti collettivi non hanno efficacia generale legale, ma solo pattizia, e considerato che esiste la difficoltà di indi-

viduare, nell'aggiudicazione dell'appalto, un indicatore certo della norma contrattuale collettiva applicabile, dobbiamo fare in modo tale che l'appaltatore sappia esattamente quali sono i trattamenti normativi e retributivi applicabili ai lavoratori dipendenti.

Altra modifica importante che dovrà essere monitorata è quella all'interno dell'art.105: il subappalto non deve essere più utilizzato per comprimere il costo del lavoro e aumentare l'utile dell'impresa a scapito dei lavoratori. Dovrà essere ripristinata, assolutamente, la limitazione del 30% per l'affidamento dei lavori in subappalto su tutta la filiera dell'appalto, altrimenti senza alcun limite percentuale sarebbe impossibile raggiungere obiettivi di trasparenza e legalità; di conseguenza verrebbero vanificati tutti gli sforzi del cambiamento che con molta fatica si sta cercando di attuare.

Certamente un ruolo fondamentale lo dovrà svolgere l'Autorità nazionale anticorruzione, che dovrà vigilare sull'applicazione, già in fase di gara, dell'obbligatorietà di indicare il numero di imprese che saranno utilizzate nei subappalti e le parti

di validità, relativo all'affidatario e a tutti i subappaltatori. Al fine di contrastare il fenomeno del lavoro sommerso e irregolare, il Durc deve essere comprensivo della verifica della congruità dell'incidenza della manodopera relativa allo specifico contratto affidato, per verificare la serietà dell'impresa.

Questo principio va salvaguardato considerando la responsabilità solidale dell'azienda, un elemento condizionante l'affidamento stesso dell'appalto, con una formulazione che preveda anche l'esclusione delle imprese e l'eventuale risoluzione del contratto di appalto nel caso di inadempienza: la finalità non è solo quella di tutelare i singoli dipendenti, ma altresì quella di responsabilizzare le aziende.

Si introduce, inoltre, un rafforzamento delle clausole sociali finalizzato alla stabilità occupazionale, nei cambi di appalto e nel subappalto, considerando il rapporto di lavoro in essere, senza soluzione di continuità. Non è possibile, come invece è attualmente previsto al comma 1 dell'articolo 50, che l'esigibilità della clausola sociale sia affidata alla buona volontà della stazione appaltante; secondo le organiz-

zazioni sindacali è invece opportuno che diventi obbligatorio, quindi dare certezze a lavoratrici e lavoratori.

Altro elemento importante è il passaggio definitivo dall'offerta al massimo ribasso a quella economicamente più vantaggiosa, una scelta che Cisl, Cgil e UIL sostenevano e richiedevano

da tempo, per avere un mercato non più improntato al solo abbattimento dei costi salariali e dei livelli occupazionali, ma una selezione più qualificata delle aziende fornitrici di servizi.

Le molte novità rispetto al vecchio codice richiedono tempo per la loro applicazione e, visto che la legge delega prevede un anno prima che alcune norme entrino in

vigore, ci è sembrato assolutamente opportuno ribadire, come sindacato, che in questa fase delicata di transizione è necessario proseguire con questa modalità di partecipazione positiva con le parti sociali istituendo una "cabina di regia" presso la Presidenza del Consiglio. L'importanza di questa richiesta di Cisl, Cgil e Uil sta nel fatto che non possono esserci confronti a spot, per farci contenti, ma, come si è dimostrato nei fatti, il dialogo avuto fino a oggi, ha dato, a tutti i soggetti coinvolti, la possibilità di ottenere risultati, a mio parere, veramente importanti.

Nel mentre sto scrivendo, mi vengono in mente le tante lavoratrici e i tanti lavoratori che subiscono la non applicazione del contratto di lavoro, evasione contributiva, evasione fiscale, ritardo del pagamento degli stipendi, mancanza dei sistemi di sicurezza nell'espletamento della propria attività lavorativa e tante altre cose. Noi come organizzazioni sindacali, pur tra molteplici difficoltà, ovviamente cerchiamo di fare i salti mortali per difendere i lavoratori, a volte non ci riusciamo fino in fondo, però la consapevolezza delle difficoltà non ci ha mai fatto demordere. Le lavoratrici e i lavoratori coinvolti nel mondo degli appalti sono l'anello più debole e, proprio perché consapevole di questo, il sindacato non solo ha il dovere di impegnarsi sempre di più a difesa e tutela dei loro diritti, ma ha anche l'obbligo morale di non molare mai, altrimenti gli sciacalli sono sempre in agguato: non possiamo e non dobbiamo consentirlo. Per dirla in parole povere: le imprese che non rispettano le regole devono essere espulse dal settore.

In particolare noi, come Federazione dei Trasporti, abbiamo molte aree contrattuali interessate al nuovo codice degli appalti e sappiamo per esperienza che, nonostante la massima attenzione nelle verifiche e nei controlli che giornalmente facciamo per tutelare le nostre lavoratrici e i nostri lavoratori, lo scontro è non dico quotidiano ma quasi e i motivi sono sempre gli stessi, purtroppo: la ricerca continua di evadere i diritti di chi lavora



del contratto che si intendono subappaltare. In tutto questo si rende necessario che l'affidatario e, per suo tramite, i subappaltatori trasmettano alla stazione appaltante, prima dell'inizio dei lavori, la documentazione di avvenuta denuncia agli enti previdenziali, assicurativi e antinfortunistici. Inoltre la stazione appaltante deve acquisire d'ufficio il Documento unico di regolarità contributiva (Durc) in corso

La Riforma Madia della PA e il futuro del tpl in Italia

Il Segretario nazionale Antonio Piras spiega perché il decreto non convince fino in fondo

Ormai da troppo tempo il trasporto pubblico locale sta aspettando una riforma più che necessaria per un settore sempre più in crisi, caratterizzato da una continua riduzione di risorse e scarsi investimenti, in un momento così delicato dove la "domanda di servizio", da parte degli utenti sempre più numerosi e bisognosi, aumenta di giorno in giorno.

In questi ultimi anni si sono succedute svariate bozze di riforma senza che nessuna vedesse mai la luce. L'ultima in ordine cronologico è la cosiddetta Riforma Madia. Che sia la volta buona?

Questo decreto, rispetto a quelli precedenti, è molto più complesso e articolato in quanto, se approvato, costituirà il testo unico di riferimento che regolerà tutti i servizi pubblici locali di interesse economico generale. L'articolato normativo, così come strutturato fino ad oggi, è composto da 38 articoli, di cui 31 di carattere generale che costituiscono un quadro complessivo di riferimento per tutti i servizi pubblici locali, quali la gestione integrata dei rifiuti, la distribuzione dell'energia elettrica e del gas, il servizio farmaceutico e anche il trasporto pubblico locale, a cui sono inoltre dedicati 7 specifici articoli.

Da una lettura approfondita emerge che, anziché indicare parametri di carattere generale e unici da osservare in ogni ambito nazionale, cercando quindi di mettere rimedio ai conflitti di competenze esistenti



tra lo Stato e le Istituzioni locali derivanti dalla riforma del famigerato Titolo V della Costituzione, il decreto di riforma si muove in direzione diametralmente opposta, riconoscendo maggiore autonomia agli enti regionali e locali, che già oggi non sono in grado di governare, aggravando i conflitti esistenti già da diversi anni e creandone di nuovi.

Ma entriamo in modo più analitico nell'esame della riforma analizzando le impostazioni più significative.

Una delle prime novità è che "salvo le disposizioni in materia di modalità di affidamento dei servizi per le quali le predette disposizioni integrano e prevalgono sulle normative di settore, il trasporto pubblico locale rimane disciplinato dalla normativa di riferimento", cioè da una legge di quasi venti anni fa, precisamente il decreto legislativo n. 422 del 19 novembre 1997.

Modalità di affidamento del servizio

Per quanto riguarda le norme di affida-

mento per la gestione dei servizi la riforma conferma quanto già stabilito dall'Unione europea nel regolamento 1370/2007 e cioè che i vari enti competenti (Regioni, Comuni, Province e Città metropolitane) possano utilizzare le seguenti modalità: affidamento mediante procedura a evidenza pubblica (gara); affidamento a società mista, il cui socio privato sia stato scelto con procedura a evidenza pubblica; gestione diretta, mediante affidamento in house,

nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea. Come se non bastasse, limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, la gestione potrà essere affidata anche alle famose aziende speciali, che ormai da anni non dovrebbero più esistere, in quanto il d.lgs. 422/1997 ne prevedeva la trasformazione in società per azioni.

Anche la durata degli affidamenti non è ben chiara, perché in linea di massima potrà variare dai 5 ai 7 anni secondo la modalità scelta, e comunque sarà l'ente concedente a fissare un numero di anni in funzione delle prestazioni richieste.

Individuazione dei bacini di servizio

Per quanto riguarda l'organizzazione dei servizi pubblici, si prevede la definizione degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, individuati dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano, che ne definiscono il perimetro e ne istituiscono o designano gli enti di governo degli stessi. La dimensione degli ambiti o

bacini territoriali ottimali di norma non dovrà essere inferiore a quella del territorio provinciale.

Resta però la possibilità di deroga. Infatti, una volta definita la norma sulla dimensione dei bacini territoriali ottimali, le Regioni potranno individuarne di specifici che abbiano dimensione inferiore a quelli provinciali, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio.

Costi standard

E i costi standard che fine hanno fatto? La Fit-Cisl li ha sempre ritenuti un elemento indispensabile per valutare in modo univoco l'efficienza delle aziende, al fine di premiare quelle virtuose a differenza di quelle sprecone.

Ebbene, in questo decreto i costi standard vengono menzionati solo in merito alla distribuzione delle risorse del Fondo nazionale dei trasporti (circa 5 miliardi, istituito dal Governo Monti) per il riconoscimento della parte di premialità che ogni anno aumenterebbe del 5% fino ad un massimo del 20%, a scapito delle quote storiche di ripartizione tra le Regioni che scenderebbe all'80%.

Ma anche in questo c'è un piccolo problema: la norma sui costi standard fa riferimento al comma 84 dell'art. 1 della l. 147/2013, che di seguito riportiamo integralmente: «Entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi».

Ebbene, a oggi non è stato emanato nessun decreto; quindi com'è possibile ripartire le risorse in base ai costi standard che non sono mai stati definiti? Forse qualcuno ce lo spiegherà.

Risorse

A questo punto entriamo anche nel capitolo delle risorse destinate al settore. Le uniche certe, se così si può dire, sono quelle sopra menzionate previste dal Fondo nazionale. Di fatto lo stanziamento è finanziato da una quota delle accise applicate sui consumi dei carburanti e purtroppo, vista la profonda crisi del nostro Paese e la diminuzione dei consumi, gli importi con il passare del tempo rischiano un progressiva diminuzione.

Come organizzazioni sindacali abbiamo chiesto più volte che il denaro del suddetto Fondo venisse almeno adeguato al tasso dell'inflazione e in una delle bozze di riforma precedente la nostra richiesta era stata accolta, ma ora vediamo che scompare nella proposta di riforma Madia.

Invece, per quanto riguarda i criteri di ripartizione delle risorse alle Regioni, la previsione della norma è molto articolata e complessa e, se così si può dire, non facile da capire. In estrema sintesi, nonostante la previsione di una norma che evita il rischio di riduzioni drastiche e insostenibili delle risorse in capo alle Regioni poco attente, quando la norma sarà a regime i tre criteri che si adotteranno saranno: una prima quota, pari al 10% rispetto ai proventi complessivi dei ricavi da traffico e dell'incremento registrato dei medesimi; la seconda quota fino ad un massimo del 20%, in base alla determinazione dei costi standard; ripartizione della quota residua del Fondo, in base ai livelli adeguati di servizio.

Clausola sociale

Per quanto riguarda la clausola sociale il testo è di dubbia interpretazione. Si legge infatti: «In caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore».

La dicitura "in ogni caso" sostituisce il precedente testo "esclusivamente" lasciando il dubbio se la contrattazione aziendale resti in vigore, come peraltro stabilito dall'art. 2112 del codice civile, oppure no.

Purtroppo, nel presente decreto scompaiono alcuni interventi, ritenuti dalla Fit particolarmente importanti e presenti nelle precedenti bozze di riforma del settore elaborate dal Ministero dei Trasporti, frutto di un confronto virtuoso con i soggetti istituzionali interessati. Ad esempio, oltre al mancato adeguamento al tasso di inflazione del Fondo nazionale trasporti, uno degli elementi indispensabili per economizzare il settore e renderlo più efficiente è la previsione di incentivi economici per favorire la riduzione delle circa 1.000 aziende che operano sul territorio nazionale. Elemento, questo, sostenuto dalla proposta di riforma precedente con il riconoscimento, in caso di aggregazioni aziendali, di uno sconto sull'Irap per cinque anni a favore delle aziende stesse e che scompare dal nuovo decreto.

Altra previsione che sparisce nel Madia, rispetto ai tentativi di riforma precedenti, è l'incentivo all'uso del trasporto pubblico locale, a scapito della mobilità privata, prevedendo la detrazione per le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti.

Infine, la riforma abroga il regio decreto 148 del 1931 lasciando però alle parti sociali un anno di tempo per contrattualizzare la disciplina del rapporto di lavoro ora dettata, appunto, dalla famosa norma regia.

In conclusione la nostra valutazione in merito all'articolato, costruito senza un minimo di confronto e coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, non può essere che fortemente critica.

Infatti il messaggio che trapela è "fate tutto ciò volete e come volete purché ciò non comporti costi aggiuntivi" e la tanto ricercata certezza delle regole e delle risorse rimane ancora una volta disattesa.

Trasporto aereo

Meridiana, anche per lei l'unica chance parla arabo...

*Una vertenza delicata, una ferita per la Sardegna
L'analisi del Segretario nazionale Emiliano Fiorentino*

Anche la lunga storia di Meridiana, fondata dal Principe Karim al-Hussaynì Aga Khan con il nome di Alisarda nel lontano 29 Marzo del 1963, sta volgendo alla fine o, per meglio dire, verso un auspicabile nuovo inizio. La compagnia aerea non può più permettersi di andare avanti da sola e necessita di un partnership forte con possibilità di investimenti importanti.

La gravissima crisi economica, che ha colpito tutti indistintamente, non ha risparmiato il trasporto aereo e con esso le aziende che ne fanno parte, impoverendo giorno dopo giorno interi territori.

Sono passati molti anni da quando l'industria del trasporto aereo nel nostro Paese ha sperimentato a proprie spese la liberalizzazione introdotta "allegrement", senza la consapevolezza della necessità di un importante accompagnamento regolatorio del delicato processo.

La politica italiana, accecata dalla parte bella della medaglia, cioè da quello che accadeva nel resto d'Europa con la liberalizzazione, non ha introdotto né agevolato una rete di protezione formale e sostanziale della propria industria. L'assenza di una politica generale dei trasporti ha generato tanta confusione.

Un quadro di questo tipo, senza una protezione dei vettori nazionali, senza una visione strategica e sotto i duri colpi della

crisi, ha agevolato l'ingresso delle compagnie aeree low cost anche nel mercato domestico italiano. Il loro continuo consolidamento e i costanti aiuti economici provenienti dalle Regioni ovviamente hanno finito per affossare i pochi vettori italiani ancora in attività.

Siamo arrivati ormai al punto che la low cost per eccellenza, Ryanair, presente in più di undici scali nel nostro Paese, genera competizione tra le società di gestione degli aeroporti alla ricerca di traffico, disposti a finanziare anche con denaro pubblico la compagnia aerea, denaro che andrebbe utilizzato per ripianare le perdite delle società stesse.

Questo breve accenno è solo per dire che il sistema distorto che si è andato a creare non ha risparmiato neanche la Sardegna e le aziende operanti nel territorio, riuscendo paradossalmente a mettere in concorrenza aeroporti della stessa regione, Alghero e Cagliari. Le conseguenze economiche di questo scenario sono tanto più nefaste se si considera che quest'isola è stata flagellata dalla crisi più di altre regioni.

Alla Ryanair è permesso di tutto: occupare alle proprie dipendenze e sul territorio italiano lavoratori e lavoratrici italiani, privarli dei più elementari diritti, come un contratto collettivo di lavoro, trattamento di

malattia, libertà sindacali e via elencando, e dulcis in fundo evadere le leggi italiane e il fisco.

È cosa di questi giorni, dopo la richiesta fatta dall'Inps per il pagamento di 9,4 milioni a titolo dei contributi non versati ai lavoratori del vettore stesso, la sentenza del Tribunale del Lavoro di Bergamo dove un giudice ha confermato che Ryanair non deve pagare nulla perché il personale utilizzato è operante su aeromobili registrati in Irlanda e la società ha sede irlandese. Questa sentenza sarà pagata caramente dai lavoratori, che si ritroveranno un domani con pensioni ridicole.

Sarebbe il caso di finirla di farci prendere in giro dal posticcio impiego formale costituito all'estero, attraverso uno scambio di fax tra un aeroporto italiano e un ufficio fittizio di una società di intermediazione del lavoro basata in Irlanda: iniziamo a volerli un po' più bene, iniziamo a volere un po' più di bene al nostro Paese. Un primo passo in questo senso possiamo farlo tutti comodamente da casa, firmando on line la proposta di legge europea di iniziativa popolare "Fair Transport Europe". Tale proposta vuole proprio mettere fine a questi giochetti fiscali, pagati dai lavoratori in termini sociali e salariali e che generano una concorrenza sleale. Si può firmare sul sito web Fairtransporteurope.eu.



Nel febbraio 2011 Meridiana Fly, a seguito di una forte riduzione della flotta aerea, decide di tagliare il proprio personale dichiarando 910 esuberi. Da lì fu raggiunto un accordo di cassa integrazione nell'estate 2011. Nel frattempo Meridiana Fly e Air Italy si uniscono per dar vita ad un unico gruppo, che però esiste solo sulla carta e non nei fatti. A partire da queste decisioni, l'unica cosa che ha accomunato i vari amministratori delegati che si sono succeduti è stata quella di travasare attività all'interno di Air Italy, dove ci sono tutt'ora condizioni contrattuali al di sotto del contratto collettivo nazionale, a discapito di Meridiana. Così nel dicembre del 2012 si è stati costretti a rimodulare l'accordo di cassa integrazione, estendendolo a 1.350 lavoratori.

La Sardegna vive una crisi economica e occupazionale senza precedenti, essendo Meridiana una delle tre maggiori aziende nel territorio. Difficilmente questo vettore può vedere una svolta se non con l'arrivo di un partner importante, di caratura internazionale, che possa investire seriamente con risorse economiche e umane, capaci di far decollare di nuovo questa compagnia.

Così anche per Meridiana, come già accaduto per Alitalia con Ethiad nel luglio del 2014, arriva una proposta di acquisizione da parte di una compagnia araba: questa volta è il Qatar. La trattativa è partita in salita per tanti motivi, uno su tutti il numero degli esuberi dichiarato, 900 persone su circa 2.000 dipendenti.

Nel pre-accordo fatto tra Meridiana e Qatar, con la sovrintendenza del Governo, oltre a essere state indicate le eccedenze di personale, sono stati affrontati anche altri argomenti, tra cui il costo del lavoro e il contratto da applicare. Per noi, pur essendo consapevoli che in fase di start-up ogni azienda ha bisogno di un periodo di assestamento per posizionarsi al meglio nel mercato, il contratto da applicare non può che essere uno: il contratto collettivo nazionale di lavoro.

Certo, visti i presupposti che facevo presente prima, in merito a quello che è permesso fare nel nostro paese alle low cost, è lecito pensare da parte loro di acquisire il 49% del secondo vettore italiano, entrare a pieno titolo in Italia, e di poter fare concorrenza, oltre che con le proprie capacità, anche grazie al contratto aziendale attualmente in vigore, che genera un ab-

battimento del costo del lavoro di circa il 30%: questo, ovviamente, rende la strada per il sindacato non percorribile.

La prima cosa su cui dobbiamo confrontarci è trovare delle soluzioni per il personale dichiarato in esubero, che al più tardi il 26 giugno prossimo passerà dal regime di cassa integrazione a quello di mobilità, uscendo così definitivamente dal mondo del lavoro.

È inutile ricordare le difficoltà di questa vertenza; da una parte il probabile futuro azionista che vuole girare pagina e non vuole mantenere nessun tipo di legame con il passato, dall'altra 900 persone cresciute in questa azienda che ormai non sono più i ragazzi di quando hanno iniziato, e che vedono il loro ricollocamento, specialmente in questo territorio, sempre più difficile.

Un appello va fatto anche alle istituzioni, sempre più presenti e sempre meno determinanti durante queste trattative. Che oramai stiamo diventando terra di conquiste per potenziali investitori è un dato di fatto, che però tutti si sentano liberi di poter venire e, non chiedendo permesso, fare ciò che vogliono sembra oggettivamente un po' troppo.

Singularità del regime pensionistico del personale dipendente di Enav e privatizzazione aziendale



A seguito dell'ultima riforma pensionistica, l'Inps ha emanato nuove norme interpretative e applicative anche per il personale operativo di Enav Spa, con un risultato a dir poco paradossale. Infatti, pur riconoscendo lo status di categorie che svolgono attività particolari, introduce una discriminante fra professionisti che svolgono la stessa identica mansione, legando il raggiungimento dei limiti di età per l'erogazione delle prestazioni al tipo di gestione previdenziale cui si è iscritti: ex Inpdap o Inps Ago.

Ne deriva che il personale appartenente alle qualifiche professionali operative di Enav iscritto sin dal principio alla gestione ordinaria Inps otterrebbe il trattamento di

quiescenza in base al requisito anagrafico fissato dalla riforma, in netto contrasto con quanto previsto dal dpr n. 279/83 che disciplina l'età di collocamento a riposo d'ufficio al raggiungimento di prefissati limiti di età - e in particolare 60 anni per i profili professionali relativi ai servizi del traffico aereo e ai servizi in volo.

C'è da precisare appunto che, prima dell'entrata in vigore della nuova riforma, sia l'Inpdap - per il personale assunto entro il 31 dicembre 1995 prima della trasformazione di Enav in società per azioni - che l'Inps avevano confermato, tramite apposite circolari, che l'età di quiescenza per i suddetti profili era fissata a 60 anni.

Inaspettatamente l'Inps con successiva circolare, la n. 86 del 3 luglio 2014, introduceva quell'elemento di turbativa in una normativa speciale che sembrava fino ad allora chiara e univoca mantenendo per i soli lavoratori provenienti dalla gestione dipendenti pubblici, ovvero gli ex Inpdap assunti anteriormente al 31 dicembre 1995, l'età di quiescenza a 60 anni, nel caso dei profili operativi.

Per il restante personale operativo non rientrante in quella specifica fattispecie, la circolare Inps si pone in netto contrasto rispetto alle normative vigenti e ha già prodotto risultati negativi più che evidenti: i dipendenti impiegati in mansioni operative, iscritti alla gestione Ago Inps, giunti ai 60 anni hanno di fatto perso il titolo abilitante e, secondo Enav, che si rifà alla legislazione vigente, devono essere collocati a riposo pur non avendo diritto al trattamento di quiescenza.

L'azione dell'organizzazione sindacale, unita al buon senso del management aziendale, ha consentito di trovare soluzioni-ponte temporanee e basate su singole casistiche. Ben conscie che la situazione va definitivamente sanata, le organizzazioni sindacali hanno scritto ai competenti Ministeri a novembre 2015, cui ha fatto seguito la convocazione presso il Ministero dei Trasporti, alla quale ha partecipato anche l'Inps, finalizzata alla risoluzione di diverse problematiche, fra le

quali il regime pensionistico del personale di Enav.

Nel suddetto incontro il referente del Mit si è formalmente impegnato a farsi promotore di una iniziativa tesa a mettere a confronto i vari punti di vista di questa complessa problematica, confermando che la direzione competente dell'Inps si è dichiarata disponibile a supportare i Ministeri dei Trasporti, dell'Economia e del Lavoro per trovare una soluzione idonea a risolvere il problema.

La privatizzazione

Relativamente alla privatizzazione, purtroppo, in questi mesi abbiamo manifestato dubbi e perplessità legate alla cessione di quote del capitale di Enav e ribadito il generale disaccordo della parte sindacale con l'intero processo; abbiamo infatti richiesto che sia attivato un percorso trasparente e di effettiva condivisione, per definire tematiche in merito all'azionariato dei dipendenti e al coinvolgimento degli stessi nella "governance" societaria.

Infatti siamo venuti a conoscenza, solo attraverso la stampa, di importanti aspetti del futuro assetto economico-finanziario dell'azienda, da cui peraltro si evince chiaramente lo stato già avanzato dei lavori che la dirigenza aziendale, il Ministero dell'Economia e le banche del consorzio di collocamento stanno portando avanti per concretizzare la quotazione in Borsa in tempi brevissimi.

La storia insegna, e le conferme nel settore del trasporto aereo purtroppo non mancano, che la quotazione in Borsa di una società è sempre caratterizzata da un piano industriale attraverso il quale i buoni propositi, in termini di riorganizzazione e ottimizzazione degli assetti aziendali, troppo spesso si trasformano in pesanti tagli orizzontali, tanto dal punto di vista salariale quanto dei livelli occupazionali esistenti. Ci viene da pensare che questo sia probabilmente il triste compito assegnato alla società di consulenza McKinsey and Co., già protagonista nel nostro Paese

dello scorporamento di Cai dalla vecchia Alitalia, alla quale peraltro dovrà risarcire, secondo sentenza del collegio arbitrale di Milano, ben 11,8 milioni di euro per "ina-

compreso le numerose criticità legate agli altissimi livelli di competizione internazionale e alle modifiche normative di carattere europeo che accentuano negativa-



dempienza contrattuale parziale". E quindi, per usare un eufemismo, possiamo dire di non sentirci per nulla in buone mani.

Nell'ambito del controllo del traffico aereo esistono attualmente solo due realtà interessate a una parziale privatizzazione: la Gran Bretagna e il Canada. Il primo caso ha dimostrato in breve tempo tutti i limiti di tale processo, a causa dell'acquisizione di una fetta importante delle quote societarie da parte della British Airways e delle altre compagnie britanniche - in evidente conflitto di interesse - e della creazione di una infinità di piccoli providers (circa 60) nati dalla polverizzazione dell'azienda nazionale. Per quanto riguarda invece il Canada, risulta evidente la convinzione del paese nord-americano che la delicata "mission" aziendale può essere garantita solo attraverso una società, seppur privata, di carattere no-profit.

Nonostante gli air traffic services siano, in ambito nazionale, attualmente forniti in regime di monopolio, le organizzazioni sindacali confederali hanno già da tempo

mentre soprattutto le realtà economiche più deboli.

In tale contesto esse hanno tuttavia dimostrato adattabilità e lungimiranza programmatica, che hanno permesso, fino a oggi, di mantenere inalterato il perimetro delle attività e dei servizi forniti da Enav e di ottenere importanti risultati, anche in termini economici, che rappresentano la testimonianza inequivocabile di una società organizzata e produttiva, oltre che un importante esempio di come l'interesse pubblico e l'equilibrio economico possano convivere e prosperare.

La preoccupazione che permane è quindi di vedere stravolta l'attuale configurazione aziendale, senza una logica necessità - né tantomeno con alcun vantaggio per l'utenza - ma dovuta soltanto a mere valutazioni tese esclusivamente a garantire e massimizzare il profitto degli investitori che si susseguiranno via via in futuro, delineando inoltre il paradosso di un "trasferimento" di rendita dal pubblico al privato.

Sas nazionale Enav

Anas

Prosegue la trattativa sul ccnl 2016-2018 e sul Modello di Esercizio

*Le questioni sul tavolo sono numerose
Il punto di Rosario Fuoco, Coordinatore nazionale*

La trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro 2016-2018 continua come previsto.

Stiamo lavorando sulla classificazione partendo dalle linee guida condivise dai sindacati e dai loro rispettivi organismi, ma anche dall'azienda. Si è reso necessario riaprire anche il tavolo del welfare, al fine di poter valutare il recepimento delle importanti novità introdotte dalla legge di Stabilità 2016 e dal decreto attuativo relativo in particolare all'agevolazione fiscale per i premi di risultato.

Nei primi giorni di aprile è previsto anche il tavolo sul Modello di Esercizio: completata l'infinita fase sperimentale che dura sin dal 2008 sui quattro compartimenti pilota (Lombardia, Toscana, Sardegna, Campania), si dovrà necessariamente passare al nuovo modello da applicarsi su scala nazionale. Il Modello dovrà superare l'attuale organizzazione e dovrà puntare a internazionalizzare quelle attività che hanno da sempre caratterizzano l'azienda: dal taglio dell'erba al servizio sgombraneve, sino alla segnaletica e tutto quanto richiesto dal contratto di programma tra Anas e Ministero delle Infrastrutture, nonché dalla carta dei servizi. I parametri minimi da rispettare saranno quelli relativi alla tipologia di strada (autostrade, strada a doppia corsia o singola) nonché dei picchi di traffico per esodi estivi o di concentrazione verso i centri abitati.



Ma il punto cardine necessario alla realizzazione di tutto ciò resta la ridefinizione della rete stradale nazionale: dopo lo spezzettamento della Bassanini, occorre riacquisire la rete stradale ex Anas e successivamente valutare quella provinciale, a seguito della soppressione appunto delle province. A tal fine, è stato richiesto uno specifico incontro al Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio dai Segretari Generali di Fit, Filt e Uilpa: l'obiettivo è quello di capire, oltre che la dimensione della nuova rete stradale di interesse nazionale, l'impatto della Riforma Madia della pubblica amministrazione sull'azienda e le sue partecipate, nonché le ricadute occupazionali, ma anche quello di rappresentare il necessario superamento del dpr 1126/81, ancora oggi vigente, che causa non pochi problemi organizzativi e penali,

provvedendo di conseguenza all'internazionalizzazione delle attività core e al nuovo piano dei fabbisogni.

Risolte importanti vertenze occupazionali legate ai rapporti di lavoro a tempo determinato e al contenzioso del lavoro

In attesa di capire cosa succederà per le assunzioni a tempo indeterminato, è stato risolto uno dei punti cruciali relativo alle assunzioni a tempo determinato.

L'azienda, nonostante l'applicazione stringente delle leggi attuali, che consentono comunque di assumere a tempo determinato sino al 50 % delle spese dell'anno precedente, per propria scelta non stava più procedendo al rinnovo dei contratti a

tempo determinato scaduti (anche se all'interno dei 36 mesi più la deroga assistita), lasciando a casa centinaia di lavoratori. Tale scelta, era determinata dalla volontà di assumere a tempo indeterminato con il nuovo piano di assunzioni da definire con il sindacato, ma allo stato, come detto, non ancora attuabile, sino a quando non saranno chiariti i dubbi normativi.

L'azione costante del sindacato è stata quella di insistere per una più coerente gestione del transitorio cioè, pur concordando naturalmente l'obiettivo primario (il piano delle assunzioni a tempo indeterminato), in attesa del più volte richiamato chiarimento normativo, il fabbisogno del personale va comunque colmato attraverso l'assunzione a tempo determinato di quei professionisti formati ormai in azienda (con contratti precari di 7-8 anni circa) grazie ai quali è possibile assicurare il controllo e la sorveglianza delle lavorazioni in corso sulle strade e autostrade nazionali. Dopo insistenze durate mesi, quindi, siamo riusciti a far cambiare indirizzo strategico all'azienda, che procederà a breve alla riattivazione dei contratti scaduti e al proseguimento per quelli in essere, compatibilmente con le commesse e le risorse disponibili. Naturalmente ci sarà da determinare un fabbisogno minimo di risorse e quindi i lavoratori potrebbero essere collocati nei posti resisi vacanti nell'ambito di tutte le commesse su scala nazionale.

Anche per il contenzioso nei rapporti di lavoro si cambia linea. L'Anas sarà disponibile a valutare la conciliazione dei ricorsi in atto per assunzioni, per esempio ex stagionali oppure ex co.co.pro. oppure qualsiasi altro ricorso finalizzato all'assunzione a tempo indeterminato, da oggi in poi, per i casi in cui il dipendente ha vinto i primi due gradi di giudizio e la causa è pendente in Cassazione.

Le questioni economiche e le progressioni di carriera

Altra annosa questione risolta è quella

dell'indennità di funzione, ora finalmente sbloccata.

I destinatari di tale indennità, cioè quelli previsti nel protocollo del 2003 (protocollo sicuramente da innovare nell'ambito del rinnovo del ccnl 206-2018), vedranno nella busta paga di maggio il riconoscimento dei loro diritti. Sono sbloccate anche le progressioni di carriera per tutti dipendenti, e non solo per i quadri come l'azienda aveva paventato nel dicembre scorso. Il mese di luglio di ogni anno saranno valutate le posizioni meritevoli di avanzamento di carriera. Non si conosce ancora con quale tipo di procedura, ma abbiamo la sicurezza che avverranno sistematicamente ogni anno, così ogni dipendente avrà certezza di come organizzare la propria carriera.

Contestati i regolamenti "ex art. 93 D.lgs. 163/2006 e s.m.i." e "Avvocati interni Anas"

Nonostante il costante interessamento del sindacato nel sollecitare il confronto sui regolamenti, l'azienda ha inteso emanare unilateralmente - senza il dovuto preventivo confronto sindacale, previsto sia dalle leggi che dal ccnl - cinque regolamenti relativi a: incentivo ex art. 93 d.lgs. 163/2006 e s.m.i.; conferimento degli incarichi di collaudo; regolamento Avvocati interni; regolamento in materia di Accordo bonario ex art. 240 d.lgl. 163/2006 e s.m.i.; regolamento per la nomina e la composizione delle commissioni giudicatrici nell'ambito delle procedure di gara in Anas.

Pur apprezzando la trasparenza delle procedure e quindi la rotazione degli incarichi, comunque ancora migliorabili, questioni da sempre rivendicate dal sindacato, è stato contestato in primo luogo il mancato confronto, nonché la scarsa tenuta giuridica dei regolamenti stessi. Siamo riusciti



comunque a ottenere a stretto giro un importante tavolo di trattativa per il 30 marzo dove sono state formalizzate le prime osservazioni ai regolamenti per i quali è previsto il confronto sindacale, in particolare il regolamento "ex art. 93 d.lgs. 163/2006 e s.m.i." e quello degli "Avvocati interni Anas". L'azienda si è resa quindi disponibile ad analizzare tali osservazioni, in particolare le questioni riguardanti le politiche retributive e le tutele assicurative, per cui è stato fissato un incontro per 21 aprile, incontro che al momento in cui andiamo in stampa non si è ancora svolto.

L'azione sindacale andrà come sempre sino in fondo, alla ricerca della giusta interpretazione delle norme di legge e del ccnl, valutando, in seno agli organismi, ogni azione utile per la tutela dei diritti dei lavoratori.

Trasporto marittimo

Cabotaggio, continuità territoriale, short sea shipping e autostrade del mare

Il Coordinatore nazionale Giovanni Olivieri illustra punti di forza, debolezze e prospettive di un settore strategico



La navigazione di cabotaggio negli ultimi tempi, a causa della battaglia prima mediatica e dopo a colpa di emendamenti tra due dei principali operatori nazionali del settore, è tornata alle cronache con tutti i suoi problemi e il suo contributo all'occupazione di personale italiano.

Sulla stampa ormai è stato scritto tutto. Evitando di entrare nella polemica sopra accennata e limitandoci a navi e marittimi, possiamo affermare che quando si parla di cabotaggio in nove casi su dieci ci si riferisce ai collegamenti marittimi di trasporto di merci e passeggeri con le isole del Tirreno, in primis Sardegna e Sicilia. Le navi impiegate in questo servizio sono quasi tutte in bandiera italiana, iscritte in registro internazionale, e operano con equipaggi esclusivamente italiani. Pochissime sono le eccezioni in bandiera comunitaria, ma comunque hanno personale

italiano/comunitario all'interno delle regole comunitarie.

Fino a qualche anno fa per sviluppare le cosiddette "autostrade del mare" il governo erogava il famoso Eco-bonus per invogliare a dirottare via nave il traffico pesante su gomma impiegato sulle lunghe distanze. Purtroppo l'Europa ha costretto l'Italia a sospendere questo contributo a fine 2011 perché considerato aiuto di stato all'armamento. Nella legge di stabilità 2016 è stato introdotto il Mare-bonus del valore di 50 milioni di Euro per il triennio 2016-2018, come auspicato anche dal Presidente di Confitarma, per riprendere il discorso interrotto delle autostrade del mare.

Il cabotaggio con le isole maggiori è un mercato per così dire ricco che vede impegnati, al momento, solo armatori italiani

quali Tirrenia-Cin, Moby, Forship, Grimaldi, Gnv e via elencando, che operano prevalentemente con navi di tipo ro-pax (passenger) e ro-ro (nave traghetto per imbarco e sbarco diretto di veicoli, ndr) e, solo sulle tratte minori, anche con mezzi veloci. Ma nel recente passato si sono visti tentativi non molto felici da parte di altri armatori di inserirsi sul mercato. A tal proposito ricordiamo solo la Flotta Sarda della regione Sardegna, che ha portato al fallimento della società regionale Saremar, e l'altrettanto maldestro tentativo fatto dal consorzio di operatori turistici Go in Sardinia, che ha lasciato a terra migliaia di turisti e centinaia di marittimi italiani non pagati le cui vicissitudini economico/giudiziarie sono ancora nelle mani degli avvocati.

Nei collegamenti con Sicilia e Sardegna ci sono delle rotte in convenzione, cioè con

contributo dello Stato di 71 milioni di euro l'anno. Queste rotte sono operate esclusivamente da Tirrenia-Cin, erede di Tirrenia ultima società Pin privatizzata.

L'impiego di personale italiano/comunitario (in una delle sue tante direttive approvate "frettolosamente" l'Europa ci ha anche privato della nazionalità italiana a favore di quella europea o comunitaria) non è dovuto a un presunto merito degli armatori italiani particolarmente filantropi o benevoli nei confronti dei marittimi italiani, ma è un obbligo imposto da precise direttive comunitarie, come la 3577/92, o nazionali, come la circolare del 25 novembre 1999.

Si capisce bene che il cabotaggio insulare merci/passeggeri è diventato "per legge" una sorta di riserva per l'impiego di marittimi italiani, per noi sindacato di importanza vitale e da difendere a ogni costo da ulteriori tentativi di liberalizzazione che potrebbero portare alla perdita di migliaia di posti di lavoro.

Cosa dicono le regole europee e italiane sul cabotaggio

A tal proposito ricordiamo che il cabotaggio in Europa è stato liberalizzato ormai dal lontano 1999 e anche l'Italia, come altre nazioni europee, si è dovuta adeguare a quanto previsto dal regolamento Cee 3577/92 che all'articolo 2 specifica le tipologie di cabotaggio e precisamente da una parte il cabotaggio continentale, ovvero il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole. Dall'altra il cabotaggio con le isole, ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro, oppure porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro. Ceuta e Melilla sono trattati nello stesso modo dei porti situati su un'isola.

All'articolo 3 è riportato altrettanto chiaramente quanto previsto per gli equipaggi. In primis, per le navi che effettuano cabotaggio continentale e per le navi da cro-

ciera, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera), ad eccezione delle navi di meno di 650 tonnellate lorde, alle quali possono applicarsi le condizioni dello Stato ospitante. In secundis, per le navi che effettuano il cabotaggio con le isole, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave effettua un servizio di trasporto marittimo (Stato ospitante).

L'Italia ha ottemperato a quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 3 emanando i cosiddetti "dieci punti ministeriali" o, più precisamente, la circolare n. 1 del 25 novembre 1999 dal titolo "Disposizioni relative agli equipaggi delle navi che effettuano servizio di cabotaggio marittimo"; che riassume le condizioni minime da rispettare con gli equipaggi come ad esempio: tutti i membri dell'equipaggio devono essere di nazionalità comunitaria; relativamente alla lingua parlata a bordo, devono soddisfare le disposizioni contenute nella direttiva 94/58CE, modificata dalla direttiva 98/35CE, e in particolare quanto previsto dall'art. 8 di quest'ultima, quindi a bordo delle navi passeggeri il personale incaricato di assistere i passeggeri in situazioni di emergenza, così come individuato nel Ruolo di appello, deve essere facilmente identificabile e dotato di sufficiente conoscenza della lingua italiana e gli annunci di emergenza devono essere trasmessi anche in lingua italiana; quanto alla remunerazione di un marittimo imbarcato a bordo, essa non deve essere inferiore alla retribuzione minima fissata dai contratti collettivi per una qualifica professionale corrispondente impiegata a bordo di una nave di bandiera italiana.

Conclusioni

Quindi da quanto sopra si evince che sulla scelta della nazionalità dell'equipaggio da impiegare sulle navi impegnate in traffici di cabotaggio non ci possono essere dubbi.

Le cose cambiano se la stessa nave impiegata su una tratta di cabotaggio insulare viene da un porto estero o continua il suo

viaggio verso un porto estero, perché in questo caso in bandiera italiana la composizione dell'equipaggio può prevedere la presenza anche di personale extracomunitario, ma soprattutto la nave può battere anche bandiera comunitaria, ad esempio quella maltese, tanto "di moda" negli ultimi tempi.

Sul cabotaggio continentale sono impiegate quasi esclusivamente navi da carico e petrolchimiche anche in bandiera comunitaria e con equipaggi misti. Unica rotta ro-ro, al momento, è la Ravenna-Brindisi effettuata in bandiera italiana e in regime di "convenzione" in quanto la destinazione finale è Catania.

Se il cabotaggio insulare ro-ro e ro-pax è abbastanza controllato e regolamentato, quello merci, soprattutto quello cisterniero, è una sorta di terra di nessuno dove, nonostante alcune circolari ad hoc emanate dal Mit, troviamo ancora situazioni al limite. Sulle rotte petrolchimiche tra la penisola e Sicilia e Sardegna c'è un ricco mercato dove sono impiegate tantissime navi cisterna di varia tipologia, dalle product carrier alle etileniere, sia in bandiera italiana che in bandiera comunitaria dove sono occupati, purtroppo, un numero insufficiente di marittimi italiani. In questo mercato operano armatori che impiegano anche personale non comunitario per ridurre i costi di gestione ed essere competitivi in altri mercati.

Negli anni scorsi, grazie alle visite effettuate dal sindacato, sono stati scoperti armatori che operavano in maniera scorretta. Forse il caso più eclatante è stato quello delle navi Atlatis, quattro product carrier battenti bandiera maltese con equipaggio turco e polacco, operate da un armatore turco tramite una sua succursale basata a Malta, in palese violazione di quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria sopra citata. L'intervento deciso del sindacato presso le autorità competenti ha portato il Mit a emanare circolari specifiche sul cabotaggio cisterniero.

Portualità

Il regolamento europeo sui porti e la Riforma della governance

Gli scali italiani sono stati investiti da grandi cambiamenti con l'obiettivo di rilanciarli. Le riflessioni di Ugo Milone, Coordinatore nazionale

Nella giornata dell'8 marzo, il Parlamento Europeo ha dato il via libera alla proposta di Regolamento Europeo su "Accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti". L'obiettivo di questa norma è dare più efficienza e competitività al settore e maggiore trasparenza finanziaria sugli investimenti.

Il Parlamento europeo con il proprio voto ha dato mandato al relatore Kunt Fleckenstein di avviare le consultazioni a tre con il Consiglio, la Commissione e il Parlamento stesso. Il voto in prima lettura è stimato per la fine dell'anno.

Le organizzazioni sindacali Fit, Filt e Uilt, hanno sostenuto il testo di compromesso che il relatore ha portato ad approvazione in Parlamento, invitando i rappresentanti italiani in Europa, a sostegno della relazione Fleckenstein e ottenendo, per gli Stati membri, che per i servizi portuali non ci fosse l'obbligatorietà dell'apertura al mercato.

Inoltre nel documento è stata sostenuta e ottenuta, nonostante il parere contrario del Governo Italiano, la cosiddetta clausola sociale circa l'obbligatorietà di trasferimento del personale. Su quest'ultimo tema ci sono però opinioni divergenti sulla effettiva "obbligatorietà".

Grande merito di quanto conquistato va alla Etf, la Federazione europea dei lavo-

ratori dei trasporti, a cui la Fit-Cisl aderisce, la quale, attraverso il suo lavoro di lobby efficientissimo, ha permesso di raggiungere questi obiettivi molto importanti, che saranno la base dei futuri dibattiti prima di arrivare al documento finale, che per quanto ci riguarda non potrà accettare più compromessi al ribasso. È anche vero che il testo da ampi spazi agli Stati membri di poter agire con propria legislazione.

Infatti, il Piano nazionale strategico della portualità e della logistica ha recepito lo spirito del nuovo regolamento europeo su trasparenza, semplificazione e apertura dei mercati in un quadro europeo intermodale, nella cornice delle reti di trasporto trans-europee (Ten-T).

Lo schema di decreto legislativo della Riforma Madia, che modifica la legge 84/94, invece, è sembrato essere un po' con il freno a mano tirato. Sul piano generale si osserva che, se il d.l. si perfezionerà nel testo a oggi conosciuto, bisogna prendere atto che, oltre alla significativa diminuzione del numero degli enti di amministrazione dei porti, ci sarà altresì una consistente modificazione del modello di amministrazione. Infatti rispetto alle autorità portuali, che sono un modello di amministrazione partecipata vigilato dal Ministero dei Trasporti, le nuove autorità di sistema portuale corrisponderanno a un tipo molto più classico di ente pubblico,

benché a ordinamento speciale, non più soltanto sottoposto alla vigilanza del Mit, ma anche al suo indirizzo e, per diverse materie e scelte, espressamente coordinate e armonizzate.

La natura dei nuovi enti, nonostante venga chiarita la rilevanza nazionale di ente pubblico non economico a ordinamento speciale, è messa in discussione con l'equivoca previsione di applicazione alle Adsp delle disposizioni della l. 70/1975 e del d.lgs 165/2001, "in quanto compatibili con la disciplina della presente legge" (ovvero la l. 84/94). Si tratta di una formula di assoluta incertezza, che farebbe risultare le nuove autorità equiparate a ordinari enti pubblici non economici, salvo deroghe per quanto attiene, ma non del tutto, il regime del personale dipendente, rendendo quindi probabili fenomeni di conflittualità sociale e sindacale nell'ipotesi di una futura norma di blocco delle contrattazioni e/o progressioni economiche, analogamente a quanto contenuto nel d.l. 78/2010. Ma soprattutto vengono contraddetti indirizzi di rafforzamento dei modelli di governance dei porti contenuti nel Psnpl e di maggiore competitività del sistema portuale e logistico, che dovrebbe far propendere più per un modello di "porto impresa" in grado di operare secondo principi e logiche di mercato. Tale modello, se così dovesse rimanere il testo, sembrerebbe più un insieme di sistemi

portuali distinti da quelli logistici retroportuali e interportuali, quando invece dovrebbe essere, secondo una moderna visione, un sistema logistico integrato imperniato sui porti.

Il testo di decreto legislativo regola in misura molto parziale la transizione tra l'attualità (le A.P.) e le nuove Adsp, con il rischio di "blocco" del sistema. Pertanto necessita di correttivi che chiariscano aspetti amministrativi sia dell'ente che del personale dipendente.

Altre modifiche sostanziali, che verranno apportate se non ci saranno cambiamenti al testo, saranno l'abolizione dei comitati portuali con la sostituzione di essi attraverso la costituzione dei comitati di gestione, rappresentati dalla sola parte pubblica; l'istituzione del tavolo di partenariato della risorsa mare, al quale parteciperanno tutte le organizzazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti in porto; l'istituzione di un tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp, con i relativi compiti di coordinamento e armonizzazione delle scelte strategiche e della promozione.

Partiamo dall'assunto che la l. 84/94 necessita di un aggiornamento e che quanto disposto nello schema di decreto, presentato in Consiglio dei Ministri come decreto attuativo della Riforma Madia e che ad oggi è al vaglio delle Commissioni trasporti di Camera e Senato, è sicuramente un passo avanti rispetto ai tanti proclami del passato. Ciò non toglie che alcuni aspetti

vadano modificati per non vanificare il tentativo di sburocratizzazione che il Pnspl adottava nelle sue azioni e obiettivi. Sarebbe un grave errore ingessare con le regole del pubblico impiego sia l'ente che il proprio personale dipendente, perciò va riformulata la parte che "applica" alle Adsp la l. 70/1975 e il d.lgs. 165/2001, scrivendo a chiare lettere che NON SI APPLICA, pur volendo mantenere alcuni principi di buon senso quali la trasparenza e l'economicità dell'ente e la selezione pubblica per il personale. Per quanto ri-

mare. Pertanto chiediamo che il regolamento di emanazione ministeriale che disciplinerà i lavori di questo tavolo, anche se consultivo, sia un regolamento che permetta ai soggetti che lo comporranno di essere incisivi nelle indicazioni che forniranno nel merito degli argomenti, principalmente quelli di carattere economico e sociale.

Infine, per quanto riguarda la costituzione del tavolo nazionale di coordinamento delle Adsp che verrà costituito presso il



guarda il rapporto di lavoro del personale dipendente, va chiarita in maniera inequivocabile la natura privatistica sia della parte retributiva che previdenziale, escludendo l'applicazione di qualsiasi norma rivolta al pubblico impiego.

Per quanto riguarda l'abrogazione dei comitati portuali ci siamo già espressi più volte sulla nostra contrarietà. Prendiamo atto della scelta di tipo europeo che il governo vuole introdurre nella nuova norma, costituendo parimenti al comitato di gestione il tavolo di partenariato della risorsa

Mit, riteniamo che relativamente alle scelte strategiche sia giusto che ci sia una cabina di regia nazionale, ma per quanto riguarda la promozione sul territorio venga lasciato più spazio alle singole Adsp: diversamente sarebbe eccessivamente "centralizzato" l'indirizzo da parte del Mit. Inerente alla partecipazione a questo tavolo, crediamo che vada allargato anche alle rappresentanze, sia datoriali che sindacali, con lo stesso spirito "europeo" con il quale si è sostituito il comitato portuale con il tavolo di partenariato.

L'ennesimo errore umano dietro la strage del bus di studentesse Erasmus in Spagna

Risparmiare sulla sicurezza ha un prezzo altissimo
Salvatore Pellecchia, Coordinatore nazionale, dimostra il perché

Resterà alla storia come la "tragedia o la strage Erasmus" l'incidente stradale del 20 marzo 2016, a causa del quale hanno perso la vita 13 ragazze, di cui 7 italiane. Tutte erano impegnate in un periodo di studio a Barcellona nell'ambito del programma Erasmus.

Sul pullman, parte di un convoglio di cinque automezzi con circa 300 persone che rientrava a Barcellona da Valencia, viaggiavano 57 studenti di 22 nazionalità diverse che avevano assistito alla notte dei fuochi, la celebre Fiesta de las Fallas. Oltre alle vittime ci sono stati anche 34 feriti. L'incidente è avvenuto verso le 6 del mattino al chilometro 333 in un tratto che la stampa catalana ha definito "maledetto" per la frequenza degli incidenti. Il conducente ha perso il controllo del mezzo, che ha superato il guardrail e si è schiantato contro un'auto nella corsia opposta. Poi, accertate le cause i giornali hanno titolato: «Si è addormentato alla guida. E lo ha ammesso subito, raccontandolo ai soccorritori poco dopo aver causato la sciagura: «Lo siento, me he dormido (Mi dispiace, mi sono addormentato)». E così, individuato il colpevole, i riflettori della cronaca si sono spenti.

La lista degli incidenti di pullmann è lunga



e il numero di vittime è impressionante. 25 ottobre 2015, Puissegui (Francia): 43 persone, quasi tutti pensionati in escursione, muoiono nello scontro tra un pullman e un camioncino. Il piccolo camion, carico di legna, sbanda su una stradina di montagna e investe il pullman. Una barra metallica di oltre un metro, che si trova nell'abitacolo del camioncino, perfora la carrozzeria del bus e sventra un serbatoio laterale di carburante, che si incendia, uccidendo decine di pensionati intrappolati tra le fiamme. 29 luglio 2013, Monteforte Irpino, Avellino: un pullman diretto a Pietrelcina cade da un viadotto della A16 e precipita a valle: 38 i morti. 13 marzo 2012, Sierre (Svizzera): un autobus carico di bambini belgi che tornano da una settimana bianca si schianta nel tunnel di Sierre sull'autostrada svizzera A9, probabilmente a causa di un malore del condu-

cente o di un colpo di sonno, causando la morte di 28 persone, tra cui 22 bambini tra i 12 e i 13 anni. 26 settembre 2010, Berlino (Germania): 12 persone sono morte e una trentina sono rimaste ferite, alcune in modo grave, in un incidente che ha coinvolto un autobus con cittadini polacchi su un'autostrada che collega la Germania alla Polonia. L'incidente si è verificato quando l'autista, provando a

scansare un'automobile, ha colpito il pilone di un ponte sull'autostrada A10 a sud di Berlino, all'altezza del casello di Schönefeld. Sul pullman si trovavano una quarantina di giovani polacchi di ritorno da un soggiorno in Spagna. 17 aprile 2005, Svizzera: un pullman turistico precipita in una scarpata sulla strada del Gran San Bernardo. Era diretto da Berna a Savona, dove i viaggiatori si sarebbero dovuti imbarcare per una crociera. 12 i morti. 11 agosto 2004, Austria: pullman di turisti britannici precipita in una scarpata. 5 morti. 17 maggio 2003, Lione (Francia): un pullman a due piani carico di pensionati tedeschi diretti verso la Costa Brava per una vacanza al mare esce di strada sotto la pioggia. Muoiono l'autista e 27 dei 70 passeggeri. Il mezzo andava troppo veloce. 18 marzo 2002, Francia: scontro tra Tir italiano e pullman sull'autostrada A31 che collega il

Lussemburgo a Metz, Nancy e Digione. Il bilancio è di sette morti. Una cinquantina i feriti. 21 agosto 2000, Vienna (Austria): pullman contro autocarro, muoiono sette studenti tedeschi. 1995, Spagna: in autostrada, un pullman spagnolo carico di bambini si rovescia su un lato dopo un sorpasso azzardato: 23 i morti. Il colpevole fu l'alta velocità. 31 luglio 1982, Beaune (Francia): all'una e mezza di notte due pullman che viaggiano a oltre 130 chilometri orari vengono coinvolti in un incidente con almeno sei auto, che prendono fuoco. 53 persone muoiono tra le fiamme, tra cui 44 bambini tra i 6 e i 15 anni.

Il ruolo della tecnologia

Ma si è fatto davvero tutto il possibile per impedire simili tragedie? La tecnologia può aiutare? Alcuni dispositivi, ormai divenuti "di serie", giocano un ruolo decisivo in materia di sicurezza stradale. Ad esempio: l'Abs (dal tedesco Antiblockiersystem) è un sistema di sicurezza che evita il bloccaggio delle ruote dei veicoli garantendone la guidabilità durante le frenate; l'Esp (dal tedesco Elektronisches Stabilitätsprogramm) è un dispositivo per il controllo della stabilità dell'automobile, che agisce in fase di sbandata, regolando la potenza del motore e frenando le singole ruote con differente intensità in modo tale da ristabilizzare l'assetto dell'autoveicolo; la "cintura di sicurezza virtuale" è un radar a lungo raggio e riesce a segnalare gli ostacoli che durante la marcia compaiono davanti al mezzo (anche oltre il fascio di luce dei fari) e invia i dati a un computer, che li elabora e, riscontrando un eventuale pericolo, può agire sugli attuatori di freni, del motore e dello sterzo, inviando rispettivamente l'ordine di ridurre la distanza di sicurezza, di variare la velocità, di scartare l'ostacolo; il rilevatore di "cambio corsia" segnala la manovra di cambio corsia e, negli automezzi più sofisticati, il volante si irrigidisce leggermente al momento della sterzata e l'autoveicolo passa da una parte all'altra solo se l'autista lo vuole davvero. In alcuni casi se il sistema rileva una manovra non voluta - ad esempio per una di-

strazione - riporta l'autoveicolo al centro della carreggiata; il "cruise control adattivo" mantiene la distanza di sicurezza regolando automaticamente la velocità del mezzo.

Alcuni di questi dispositivi si disinseriscono a una certa velocità, altri arrivano fino ad arrestare completamente l'auto e poi a farla ripartire quando il traffico lo consente; la "frenata d'emergenza automatica alle basse velocità" arresta completamente l'autoveicolo ed evita i piccoli tamponamenti, utile soprattutto in città; il "rilevamento di stanchezza del conducente" monitorizza una serie di parametri (durata viaggio, micromovimenti sul volante, il movimento palpebre) e, prevenendo il rischio del colpo di sonno, invita il conducente - con pittogrammi luminosi (es. tazzina di caffè) - a fare una sosta; il "controllo intelligente dei fari" fa sì che gli abbaglianti si spengano da soli se incrociano un'altra vettura, aumentano la potenza se serve e stringono o allargano il fascio di luce in base alla tipologia di strada e alla velocità; il "riconoscimento della segnaletica stradale" previsto da alcuni navigatori satellitari dialoga con il Cruise Control della macchina e adegua automaticamente la velocità al limite rilevato; il "sistema predittivo di frenata di emergenza" anticipa la frenata se "rileva" una distrazione dell'autista: arrivano prima segnalazioni acustiche e luminose, poi l'autoveicolo va in frenatura automatica.

Altri dispositivi come il "bluetooth", i comandi vocali per le funzioni secondarie, l'allarme per sorpassi nell'angolo morto della visuale, i rilevatori di pressione delle gomme, aiutano l'autista a non distrarsi e ad avere un maggior controllo e governo dell'autoveicolo.

La normativa del lavoro e i controlli

La tecnologia aiuta a prevenire incidenti ma, se chi guida è inesperto, è colto da stanchezza o malessere improvviso, le situazioni di pericolo sono sempre in agguato.

Un ruolo fondamentale e decisivo può essere giocato dalla formazione e dalla normativa di lavoro dell'autista. Questo aspetto, però, non suscita il giusto interesse in quanto, tutte le volte che si verifica un incidente stradale, i più si soffermano sullo stato del conducente e sulle condizioni del mezzo, andando ad appurare rispettivamente l'idoneità fisica e la data dell'ultima revisione. Come noto, i controlli sul conducente rilevano la presenza/assenza di sostanze stupefacenti, psicotrope (psicofarmaci) e alcol e non la stanchezza fisica e, per quanto attiene al mezzo, non è detto che nel corso della revisione si riescano a scoprire e identificare tutti i difetti.

Se il "colpo di sonno" continua a essere una delle più significative cause di incidente, i controlli dei tempi di guida e di riposo, normalmente rimessi agli organi di polizia stradale - che non sono onnipresenti - devono necessariamente avvenire con maggiore frequenza.

Il Piano nazionale della prevenzione 2014-2018 del Ministero della Salute dedica un capitolo alla prevenzione degli incidenti stradali perché il problema interessa la sanità pubblica mondiale, in quanto ogni anno circa 1,3 milioni di persone muoiono per incidente stradale e all'incirca tra i 20 e i 50 milioni di persone sopravvivono agli incidenti stradali con conseguenti traumi e handicap.

In particolare, gli incidenti stradali nel mondo sono una delle prime tre cause di morte nella fascia di popolazione compresa tra i 5 e i 44 anni di età. «Per avere effetti sulla riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali è richiesto un programma che abbia tempi lunghi, la stabilizzazione degli interventi di prevenzione fino a ora attuati, l'attuazione di ulteriori misure di prevenzione e, considerata l'etiologia multifattoriale che sta alla base di questa tipologia di incidenti, l'attuazione di interventi che incidano simultaneamente su più fattori di rischio».

Ministero del Lavoro e Inps forniscono chiarimenti sulla Naspi

Dal primo gennaio del 2017 l'unico ammortizzatore sociale per chi perderà involontariamente il lavoro e non avrà la possibilità di utilizzare i fondi bilaterali di sostegno al reddito sarà la Naspi, Nuova assicurazione sociale per l'impiego. Da quando è stata istituita sia da parte dell'Inps che del Ministero del Lavoro vengono emanate delle disposizioni che chiariscono come debbano essere interpretate le norme per una sua corretta applicazione. Sicuramente ne saranno emanate ancora; per il momento riportiamo alcuni dei chiarimenti pubblicati nei primi mesi di quest'anno che impattano in modo consistente sulla possibilità non solo di ricevere, ma di conservare l'indennità nel tempo e nelle quantità previste.

La Naspi

Iniziamo con un breve riepilogo sui requisiti per ottenerla: è necessario avere maturato almeno 13 settimane di contribuzione nei quattro anni precedenti l'evento di disoccupazione e almeno 30 giornate di lavoro effettivo nei dodici mesi antecedenti la disoccupazione. La sua durata è pari alla metà delle settimane di contribuzione effettiva da lavoro versata nei quattro anni antecedenti l'evento di disoccupazione. Il suo importo sarà calcolato in base alla retribuzione del quadriennio precedente e il massimale di contribuzione figurativa è fissato a 1.820 euro, se il reddito precedentemente percepito eccede tale somma, e tale importo non è cumulabile con l'eventuale contribuzione correlata prevista per le altre prestazioni di sostegno al reddito contemplate dai vari Fondi dedicati. La



prestazione iniziale è calcolata sulla media delle retribuzioni del periodo in cui si era occupati e dal quarto mese viene ridotta del 3% per ogni mese successivo fino alla conclusione del periodo di godimento. Fin qui parla la legge e tutto sembra facile.

Durata della Naspi

Ma se nel quadriennio di riferimento il lavoratore ha percepito una o più indennità di disoccupazione (Aspi oppure Disoccupazione ordinaria, detta anche Dso) la situazione si complica e non di poco, perché tutti i periodi che hanno dato luogo a tali prestazioni devono essere sottratti da quelli validi per il calcolo della durata della Naspi. Un'ipotesi, in realtà, molto frequente data la precarietà dei rapporti di lavoro attuali.

In questi casi bisogna scomputare il minor valore tra il numero di settimane di prestazione (DSO\Aspi) effettivamente fruito con il numero di settimane di contribuzione presenti in un numero di mesi pari alla du-

rata teorica della prestazione, precedenti l'evento di Dso/Aspi.

Ad esempio, se un lavoratore ha fruito tra il 1 gennaio 2014 e il 1 gennaio 2015 un assegno Aspi (52 settimane), il numero di settimane di contribuzione utili per la Naspi dell'ultimo quadriennio (156 considerando l'interruzione di un anno del rapporto di lavoro) si ridurranno a 104 con la conseguenza che l'assegno Naspi avrà una durata pari a solo un anno (104/2). Questo però a condizione che nell'anno antecedente la prestazione Aspi siano state versate 52 settimane di contributi (contribuzione piena). Se in questo lasso di tempo vi fosse un numero di settimane inferiore, ad esempio 40, si prevede lo scomputo solo del minor numero di settimane di lavoro ricadenti in tale periodo.

Oltre a questo l'Inps, tuttavia, ha previsto un meccanismo di salvaguardia per la durata della nuova indennità contro la disoccupazione, qualora il biennio di

osservazione dell'Aspi si collochi a cavallo del quadriennio di osservazione Naspi. Cioè nelle indennità di disoccupazione le cui ultime 52 settimane di contribuzione che vi hanno dato luogo siano a cavallo dell'inizio del quadriennio, la valutazione della contribuzione utilizzata deve riguardare – all'interno dei 12 mesi che precedono le prestazioni di disoccupazione ordinaria o Aspi - prioritariamente la contribuzione più "antica" risalente alle ultime 52 settimane di contribuzione che hanno dato luogo a prestazioni di disoccupazione ordinaria o Aspi, anche se detta contribuzione si colloca al di fuori del quadriennio di riferimento. In sostanza, la contribuzione fuori quadriennio può essere utilizzata, sino al suo progressivo esaurimento, per neutralizzare lo scompu- to delle settimane secondo il meccanismo evidenziato all'inizio, delle prestazioni di disoccupazione ordinaria o Aspi più risalenti nel tempo.

Cumulabilità della prestazione con altri redditi

Con il messaggio n. 494/2016 l'Inps precisa che le prestazioni di integrazione o sostegno al reddito, come la Naspi, sono cumulabili con i voucher, entro un tetto di 3mila euro. Al fine di semplificare gli adempimenti per i percettori di prestazioni di lavoro occasionale che non superino tale tetto, non occorre più la

preventiva dichiarazione all'Inps.

I voucher di cui all'art. 48 del dlgs n. 81 del 2015 servono a compensare le prestazioni di lavoro accessorio, ovvero le attività lavorative che non danno luogo, con riferimento alla totalità dei committenti, a compensi netti superiori a 7mila euro nel corso di un anno civile (ossia 9.333 euro lordi, valore nominale di voucher) e che, nei confronti di committenti imprenditori o professionisti queste attività possono essere svolte a favore di ciascun singolo committente per compensi netti non superiori a 2mila euro, sempre nell'anno civile (2.693 euro lordi).

Discorso diverso qualora si superi il tetto dei 3mila euro annui. In tale circostanza l'Inps ribadisce che deve essere applicata la disciplina ordinaria sulla compatibilità ed eventuale cumulabilità parziale della retribuzione con la prestazione di disoccupazione. In tale ipotesi il beneficiario della Naspi è tenuto a comunicare all'Inps entro un mese, rispettivamente dall'inizio dell'attività di lavoro accessorio o, se questa era preesistente, dalla data di presentazione della domanda di Naspi, il compenso derivante dalla predetta attività. In particolare, precisa l'Inps che la comunicazione andrà resa prima che il compenso determini il superamento del predetto limite dei 3mila euro, anche se derivante da più contratti di lavoro accessorio stipulati nel

corso dell'anno, pena la decadenza dalla indennità Naspi.

Condizionalità

Ricordiamo che per ottenere la Naspi occorre risultare disoccupati. Il concetto di disoccupato prevede il possesso di due precisi requisiti: uno a carattere soggettivo, consistente nel risultare privi di impiego, e l'altro a carattere oggettivo, cioè nell'aver effettuato la dichiarazione della propria immediata disponibilità allo svolgimento di attività lavorativa e alla partecipazione alle misure di politica attiva del lavoro. Lo ha precisato il Ministero del Lavoro nella Circolare 34/2015 a spiegazione delle condizioni per l'accesso ai nuovi ammortizzatori sociali introdotti con il Jobs Act.

Entrambi i requisiti devono quindi essere soddisfatti per poter accedere alla Naspi e all'Asdi, alla Discoll, oltre che per l'iscrizione nell'elenco tenuto dai servizi per il collocamento mirato. Per quanto riguarda l'accertamento dello status di disoccupazione, in assenza del portale nazionale delle politiche del lavoro che dovrà essere costituito dall'Anpal, la circolare individua due modalità per i disoccupati non percettori di prestazioni di integrazione al reddito. La prima è il rilascio della dichiarazione di disoccupazione (Did), re- candosi di persona presso il centro per

l'impiego. La seconda è quella telematica, attraverso i sistemi informativi regionali esistenti. Invece, per i percettori di indennità di sostegno al reddito, la circolare precisa che essi non dovranno rilasciare nessuna Did, in quanto



la loro domanda di prestazione presentata all'Inps equivale al rilascio della dichiarazione.

In attesa della realizzazione del sistema informativo unico, le Regioni dovranno aggiornare le schede anagrafiche e professionali (Sap) dei disoccupati che hanno presentato la Did e dovranno provvedere a inoltrarle al nodo di coordinamento nazionale, attraverso il canale di cooperazione applicativa già sperimentato con il programma Garanzia giovani. Le Did dei disoccupati percettori di prestazioni di integrazione al reddito, rappresentate dalle domande di Aspi, Naspi, Asdi, Discoll e indennità di mobilità, saranno rese accessibili attraverso un altro canale che dovrà coinvolgere l'Inps e le Regioni e non attraverso la banca dati percettori.

Patto di servizio

In merito alla stipulazione del patto di servizio, con riferimento ai soggetti percettori di Naspi, Asdi e Discoll e indennità di mobilità, lo stesso andrà sottoscritto presso il centro per l'impiego di domicilio indicato nella domanda inoltrata all'Inps, mentre la generalità degli utenti potrà scegliere, su tutto il territorio nazionale, il centro per l'impiego di riferimento, stante il principio secondo cui i servizi e le misure di politica attiva del lavoro sono disponibili a tutti i residenti sul territorio nazionale, a prescindere dalla regione o provincia autonoma di residenza. Nella prima ipotesi, dovranno essere gli stessi centri per l'impiego di domicilio a dover convocare i disoccupati percettori di prestazioni di integrazione al reddito che non prendono contatto con loro per la stipula del patto di servizio, nei 15 giorni successivi la presentazione della domanda all'Inps.

Se il beneficiario non si presenta, senza



un giustificato motivo alle convocazioni, ovvero agli appuntamenti previsti per la conferma dello stato di disoccupazione e per la profilazione e la stipula del patto di servizio personalizzato, nonché per la frequenza ordinaria di contatti con il responsabile delle attività, il sostegno subisce un taglio di un quarto di una mensilità, in caso di prima mancata presentazione; la decurtazione di una mensilità, alla seconda mancata presentazione; la decadenza dalla prestazione e dallo stato di disoccupazione, in caso di ulteriore mancata presentazione. Non solo. In tutti i casi in cui è comminata la decadenza dallo stato di disoccupazione, non sarà possibile una nuova registrazione al portale nazionale delle politiche del lavoro prima che siano decorsi due mesi.

Le sanzioni sono applicate dall'Inps, su comunicazione del relativo provvedimento adottato dal Centro per l'impiego a far data dal giorno successivo a quello in cui si verifica l'evento di mancata partecipazione alle iniziative di orientamento, di mancata presentazione e di mancata accettazione di un'offerta di lavoro congrua. Esse comportano la trattenuta dell'importo relativo a trenta giornate di presta-

zione nella misura in corso di erogazione al momento del verificarsi dell'evento.

Assegno di ricollocazione

Con riferimento, invece, all'assegno di ricollocazione, il Ministero precisa che lo stesso sarà riconosciuto, con le modalità definite dall'Anpal, solo ai disoccupati percettori della Naspi la cui durata di disoccupazione ecceda i quattro mesi.

Status di disoccupato

Da ultimo il Ministero precisa che per la fruizione delle prestazioni a carattere sociale non è necessario lo status di disoccupazione e pertanto la registrazione sull'apposito portale per le politiche attive, ma è sufficiente la sola condizione della "non occupazione". Requisito che può essere soddisfatto anche dalle persone che svolgono un'attività lavorativa purché ne derivi un reddito annuo inferiore a 8mila euro nel caso di lavoro subordinato o parasubordinato e a 4.800 euro in caso di lavoro autonomo.

Le sindacaliste Fit: partecipazione, formazione e competenza verso il Congresso

Dalle parole ai fatti, così come stabilito nell'Assemblea organizzativa. Lo spiega Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale



L'Assemblea organizzativa nazionale della Fit ha sancito, con il suo documento conclusivo, l'obiettivo di consolidare ed estendere, a ogni livello della federazione, la valorizzazione dell'impegno e del contributo delle sindacaliste, sia attraverso la presenza negli organismi che nei percorsi di realizzazione contrattuale per sostenere ogni iniziativa utile alla tutela delle lavoratrici sia in ambito lavorativo che sociale.

Inoltre, l'Assemblea ha riconosciuto la necessità di rendere più efficace l'azione del Coordinamento donne per contribuire all'elaborazione delle piattaforme per i rin-

novi contrattuali e a supporto della contrattazione aziendale. A tale scopo, è risultato essenziale e importante rafforzare e sviluppare le competenze delle sindacaliste realizzando un percorso di aggiornamento formativo sulle materie contrattuali trasversali e sul tema del welfare, per favorire un'azione contrattuale volta a rispondere ai bisogni emergenti di conciliazione delle lavoratrici e dei lavoratori e nell'ottica di favorire la condivisione delle responsabilità familiari.

Ed è proprio per realizzare parte degli impegni assunti che il 9, 10 e 11 marzo

scorso si è svolto, presso il Centro studi Cisl, il Corso di formazione nazionale per le sindacaliste della Fit, dal titolo "I nuovi ambiti della contrattazione". Alle lezioni hanno preso parte 29 partecipanti con un'età media di 44 anni e con il bagaglio di scolarità più alto mai avuto a un corso Fit. Di loro, la maggior parte era alla prima esperienza di formazione sindacale e riveste ruoli di rappresentanza nelle aziende di appartenenza. Inoltre, 16 hanno avuto esperienze di contrattazione aziendale. Tra le corsiste, poi, erano presenti 5 responsabili di Coordinamento donne regionale e 4 con ruoli di responsabilità regionale. In

sintesi la maggior parte della partecipazione è stata di sindacaliste emergenti, molte delle quali non ancora parte di organismi.

Allo stesso tempo erano presenti anche dirigenti sindacali con importanti ruoli di responsabilità che hanno potenziato le loro competenze. La non omogeneità dell'aula non è stata affatto di impedimento. Tutt'altro. Lo spirito di sorellanza ha costituito un punto di forza per ognuna.

I lavori del corso sono stati aperti dal Antonio Piras, Segretario nazionale Fit con delega, tra le altre, del Coordinamento donne, che ha esposto il progetto politico promosso dal Coordinamento stesso e su cui si è impegnata la Segreteria, per far crescere e valorizzare le competenze delle sindacaliste e per fare in modo di avere da un lato nuove risorse femminili consapevoli e competenti, al di là delle quote di genere, da introdurre nel prossimo percorso congressuale, e dall'altro potenziare il ruolo del Coordinamento e delle coordinatrici a supporto della contrattazione.

Il percorso didattico è stato costruito con lo scopo di riconoscere nel welfare una nuova strategia contrattuale, tra le varie tecniche negoziali, per rispondere ai bisogni emergenti e sempre più diversificati dei lavoratori e delle lavoratrici che non trovano più risposte nell'azione pubblica. Nei tempi odierni, il welfare rappresenta uno strumento sempre più indispensabile per un buon contrattualista, quindi ne sono state individuate opportunità, metodologie e caratteristiche grazie all'esperienza di Angelo Acquafresca, Responsabile della formazione nazionale.

Silvia Stefanovichj, del Dipartimento Politiche sociali Cisl, ha poi illustrato le caratteristiche del welfare contrattuale e gli spazi che i decreti attuativi del Jobs act hanno individuato per la contrattazione.

L'ambito fiscale e i vantaggi in tal senso riconosciuti dalla legge di stabilità sono stati affrontati da Diego Paciello, dottore commercialista esperto in progetti di welfare

aziendale.

L'approfondimento sulla materia non si è limitato soltanto all'analisi delle opportunità e delle caratteristiche del welfare, ma si è anche sviluppato sulle esperienze concrete a partire da quanto fatto nei trasporti, per ampliare l'indagine poi con la conoscenza delle esperienze maturate in Banca Intesa.

Francesca Di Felice, Responsabile del Coordinamento nazionale Donne, ha affrontato le esperienze di welfare contrattuale presenti nei trasporti e ha esposto il progetto politico del Coordinamento che, partendo da lontano, con lo studio dei contratti collettivi nazionali dei trasporti, passando per il documento di proposta contrattuale "Linee guida per la contrattazione di genere e per la famiglia", completo della comparazione degli istituti dei ccnl relativi, ha fatto del Coordinamento stesso un organismo sempre più soggetto attivo in ogni ambito contrattuale. Ciò in modo diretto, con la presenza delle contrattualiste ai tavoli, e indiretto, attraverso l'elaborazione di proposte che sono state inserite, grazie all'attiva collaborazione con le aree contrattuali nazionali, nelle piattaforme dei rinnovi in essere e di quelle che lo saranno, per un impegno in continua evoluzione.

Caterina Dotto, della Segreteria di Banca Intesa, ha esposto l'esperienza del Welfare contrattuale esistente in una realtà come Banca Intesa, frutto di una lunga e importante tradizione, grazie anche alle molte risorse investite.

Tutti gli argomenti affrontati hanno impegnato le corsiste in lavori in plenaria e di gruppo, attraverso i quali hanno potuto apprendere non solo le nozioni generali e specifiche relative al welfare contrattuale, ma anche cogliere la possibilità, attraverso simulazioni, di riprodurle in esperienze pratiche.

Le partecipanti hanno dimostrato grande interesse e, attraverso la loro partecipazione attiva, hanno provato la loro voglia

di crescere e di quanto avevano bisogno di tale esperienza per tornare nei loro ruoli più forti e preparate di prima.

Tutto ciò è stato evidenziato nelle conclusioni di Pasquale Paniccia, Segretario nazionale Fit, come importante segnale positivo per una politica dei quadri evoluta e illuminata, che la Fit sta mettendo in campo per poter contare su un gruppo dirigente qualificato e motivato in cui la presenza di genere costituirà una componente importante.

Ma questa non è l'unica azione positiva su cui la Segreteria Fit ha investito per accrescere le competenze della partecipazione femminile. Altro elemento, di indiscussa democrazia partecipativa, è costituito dai criteri di partecipazione alla prova selettiva relativa alla II edizione del corso lungo per "I nuovi dirigenti di Cisl Reti". Il corso di 6 moduli, che si svolgeranno nel periodo: maggio 2016 - gennaio 2017, si rivolge a operatori o dirigenti. In considerazione dello scarso livello di presenza femminile tra gli occupati dei trasporti, che si rispecchia nella percentuale delle iscritte, pari attualmente a circa il 13% e in modo proporzionale nel numero delle sindacaliste attive e presenti negli organismi della federazione, la Segreteria nazionale, per dare un importante segnale di riequilibrio di genere nell'individuazione dei candidati, ha raccomandato di favorire e privilegiare la presenza femminile. A tale proposito le regioni potranno segnalare un massimo di 3 candidati, dei quali solo 1 potrà essere un uomo.

Tale iniziativa si colloca nell'impegno, portato avanti da tempo dal Coordinamento donne Fit, al fine di valorizzare e promuovere una partecipazione democratica e sempre più qualificata delle sindacaliste alla vita della Federazione. Ed è così che la rete delle sindacaliste della Fit diviene sempre più capillare e articolata mentre il cammino prosegue verso il Congresso, che si fa sempre più vicino.

Autotrasporto merci-Logistica

L'azione di Etf contro il peggior sfruttamento dei lavoratori

*Il sindacato europeo sta stringendo la presa sui casi di dumping
Il resoconto del Coordinatore nazionale Maurizio Diamante*

Nei giorni 15 e 16 marzo 2016 si è svolta a Bruxelles presso gli uffici dell'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, la consueta riunione della sezione del Trasporto merci su gomma. Il meeting come sempre è stato molto partecipato e ha visto la presenza di quasi tutti i sindacati europei. Oggetto dell'incontro, nell'ambito del futuro "Road package", era fare il punto circa le attività di implementazione e modifica delle regolamentazioni europee sul tema.

Allo studio dunque c'erano il regolamento 1071/2009, inerente le condizioni necessarie per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada, i regolamenti 1072 e 1073 del 2009, che fissano rispettivamente le norme per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada - cabotaggio compreso - e per l'accesso dei passeggeri. Oggetto di analisi erano anche il regolamento 561/2006, volto a disciplinare i periodi di guida e di riposo, il regolamento 593/2008 (Rome I), relativo al diritto del lavoro applicabile in caso di controversie, e infine le direttive di interesse per il settore.

Etf ha già fornito alla Comunità europea le sue considerazioni preliminari sugli aspetti ritenuti più importanti, quali il cabotaggio, le regole per l'accesso alla professione, il distacco dei lavoratori, il regolamento Roma I, la legislazione sociale del settore "Road Transport" e quanto concerne il tempo di lavoro e di riposo. Come più



volte rimarcato, la posizione sindacale non prevede una modifica generale delle direttive e dei regolamenti, bensì l'individuazione di norme specifiche da migliorare e rafforzare, prestando al contempo grande attenzione a non "legalizzare" le pratiche di dumping sociale.

Attualmente, i lavori sono giunti agli alti livelli della Commissione europea: dal suo report e dagli studi pubblicati sul cabotaggio e sulle letterbox companies, le aziende che hanno domiciliazione di convenienza

in paesi più vantaggiosi dal punto di vista fiscale, emerge una posizione critica sull'effettivo "funzionamento" del regolamento 1071/2009. Simili pensieri trovano conferma, ad esempio, parlando dell'Erru - European Register of Road Transport Undertakings - ovvero del registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada, non ancora completamente operativo nonostante un investimento di 21 milioni di euro.

In questo momento la Commissione sem-

brerebbe orientata verso la modifica della definizione di cabotaggio (regolamento 1072/2009) e in tale contesto diventano ancor più importanti le nostre proposte, come quella per limitare il periodo di cabotaggio, piuttosto che le operazioni in genere. La posizione di Etf prevede, in ogni caso, la necessità di un'articolazione più dettagliata del concetto di cabotaggio, tale da includere nel regolamento 1072/2009 anche il trasporto combinato, inteso come modalità che prevede l'utilizzo di nave più camion o treno più camion.

Serve specificare come il cabotaggio resti un'attività temporanea, chiarendo preliminarmente la definizione univoca di "operazione" di cabotaggio ed escludendo quindi l'ipotesi che possano essere accettati multipli di scarichi e di carichi. Tali operazioni di cabotaggio devono essere la naturale estensione di un trasporto internazionale e, in tal senso, occorre precisare cosa si intenda per trasporto internazionale. I viaggi "vuoti" devono essere compresi quali operazioni di cabotaggio.

Tra le ipotesi sostenute con forza dall'Etf va sottolineata quella per cui i veicoli, dopo aver effettuato il limite massimo di operazioni, debbano rientrare nel paese di registrazione del mezzo, nonché quella dell'introduzione di un "periodo di attesa" di almeno sette giorni prima del rientro nel paese oggetto di una recente intensa attività di cabotaggio.

È da ribadire, inoltre, la corresponsabilità sia del committente che spedisce la merce sia dello spedizioniere e la necessità di apportare migliorie rispetto all'applicazione della norma. Tutto ciò attraverso l'abolizione delle attuali restrizioni sulla documentazione per il cabotaggio, l'introduzione del tachigrafo intelligente, l'abbreviazione dei tempi per la sua diffusione - prevista per il 2019 - e l'effettuazione di una pre-notifica del viaggio in cabotaggio, con apposita informativa per lo stato ospite.

Nei confronti del regolamento 561/2006, Etf ribadisce di essere contraria rispetto al

pagamento a chilometro e, con riferimento invece al tema del riposo settimanale, l'organizzazione pone l'accento su come lo stesso non vada goduto sul mezzo, come d'altronde già previsto dall'attuale regolamento.

Si tratta di un argomento oggetto di discussione anche con l'Iru, l'associazione datoriale europea di settore, nell'ambito di quel codice sociale che ci apprestiamo a trattare in sede di Dialogo sociale. Sembra infine ovvio, ma ugualmente degno di segnalazione, il rimarcare come la responsabilità in caso di eventuali irregolarità sia in capo all'azienda e non all'autista.

Altra questione importante è il sopraggiungere di Uber quale minaccia anche nel mondo del trasporto, con lo sviluppo di una sorta di piattaforma di distribuzione senza regole; per questo motivo la Etf chiederà l'inclusione di tutti i veicoli commerciali, anche quelli inferiori alle 3,5 t, all'interno della legislazione europea e del road package.

Un'altra proposta essenziale che ci apprestiamo a fare come Etf è quella relativa all'obbligatorietà dei tachigrafi intelligenti, con l'obiettivo di permettere verifiche certe ed evitare le manomissioni, migliorando i controlli sui tempi di guida e di riposo. Ciò grazie alla possibilità di leggere i dati da remoto tramite sistemi wireless e al tracciamento satellitare di tutti i veicoli utilizzati per il trasporto di merci, non solo con il Gps ma anche con il futuro sistema di posizionamento e navigazione satellitare europeo, noto come Galileo. Sarebbe questa la vera innovazione in grado di permettere la lotta alla concorrenza sleale: il cronotachigrafo consentirebbe, in effetti, di controllare gli spostamenti reali dei veicoli in strada, confrontandoli con i dati sui tempi di guida e di riposo e persino con la velocità rilevata dagli stessi sensori del crono. La trasmissione delle informazioni a distanza consentirà dunque agli organi di controllo di carpire le informazioni immediatamente.

Tornando al nutrito ordine del giorno pre-

visto per la riunione Etf, non poteva mancare un aggiornamento sul procedimento contro la ND Logistics - Norbert Detrassangle oggi integrata nel provider Xpo Logistics - per uso illegale di autisti esteri, principalmente di origine polacca, che vede il sindacato europeo costituirsi come parte civile.

Il processo è ripreso lo scorso 9 marzo 2016 dopo una lunga sospensione imposta da un appello della difesa. La società è accusata di avere utilizzato un migliaio di autisti dell'est Europa e del Portogallo, trasferendoli in Francia con autobus e mettendoli alla guida di camion con targa estera anche per trasporti di tipo nazionale. Per la cronaca sono stati richiesti tre anni di carcere per i sei dirigenti imputati e una sanzione di 45 mila euro per imputato come pena accessoria, nonché la pubblicazione online per un anno della sentenza sul sito ufficiale del ministero del lavoro francese. Il verdetto è previsto per il prossimo 26 maggio 2016.

Una simile attesa ci riporta alla triste quotidianità: è infatti di questi giorni la scoperta di un'azienda austriaca che trasporta autovetture Mercedes tramite la sua filiale rumena. Come nel caso di ND, tali autisti verrebbero trasportati su minivan in Belgio, Olanda e Germania dove troverebbero il camion su cui lavorare e dove vivrebbero per quattro settimane consecutive nella cabina della bisarca. Il camion che trasporta le autovetture è dotato di una cabina meno confortevole, si fa per dire, del normale Tir per un salario di 200 euro al mese e 17 centesimi al chilometro.

Tale esempio lascia emergere tutte quelle negatività di cui stiamo discutendo negli ultimi tempi e contro le quali stiamo combattendo. Per questo vale la pena ricordare a tutti coloro i quali non lo avessero ancora fatto di sottoscrivere la campagna di raccolta firme su internet "Fair Transport Europe" sul sito web Fairtransporteurope.eu, il cui obiettivo è quello di porre fine all'inaccettabile dumping sociale e salariale nel mondo dei trasporti.

Toscana

Sbloccare i lavori del sotto-attraaversamento AV di Firenze

Come Fit-Cisl vogliamo fare il punto in merito al sotto-attraaversamento di Firenze dell'Alta Velocità ferroviaria con la costruzione della stazione Foster nei pressi dei Macelli e del tunnel di circa 7 km da Firenze Campo Marte a zona Castello. In questi giorni, apprendiamo dai giornali che vi è un nuovo blocco perché manca l'autorizzazione paesaggistica, per la quale sia il Comune di Firenze che l'Osservatorio ambientale nodo Tav, sono chiamati in ballo, riguardo ad una parte della copertura della nuova stazione Foster e dell'eventuale provvisorio e ipotetico cantiere nella zona della fortezza, nel caso in cui fosse necessario consolidare una parte dei bastioni. A questo problema poi si sommano ancora tutti i dubbi e le incertezze di come debbano essere considerate le terre di scavo. A tal proposito, il Consiglio nazionale delle Ricerche nei mesi scorsi ha espresso il parere che le terre e le rocce prodotte dallo scavo del sotto-attraaversamento debbano essere analizzate "in corso d'opera" seguendo dei criteri indicati dallo stesso istituto.

Nessun soggetto coinvolto prende in mano la situazione per tirare le fila e rimettere insieme i pezzi del puzzle, risolvendo i problemi e facendo ripartire i lavori. Mentre tutto è bloccato, il "buco" nella zona dei Macelli è enorme, con la stazione che sta prendendo forma, ma manca il tunnel e non sappiamo se e quando partirà.

Inoltre, questi ritardi non hanno anche un costo per le Ferrovie e quindi, in ultima analisi, per i cittadini? Senza considerare i cantieri aperti e i lavori a metà, che ipoteticamente possono diventare un "monu-



mento allo spreco" di quella che doveva essere l'opera infrastrutturale più importante della Toscana e dell'Italia centrale.

La scelta del sotto-attraaversamento nasce soprattutto dalla necessità di liberare i binari di superficie dai treni AV e superare la strettoia che va da Firenze Rifredi a Firenze Santa Maria Novella. Convinti come Fit-Cisl che l'opera è indispensabile, proponiamo di prevedere un soggetto specialistico permanente, un commissario, che conosca il territorio e che sia nominato in accordo fra il Governo e le istituzioni della Toscana, che faccia da interfaccia fra i vari enti e organismi, con l'unico compito di sbloccare in tempo reale tutti gli ostacoli e, attraverso un crono-programma, portare a termine l'opera il prima possibile.

Va ripresa in mano la visione del sistema trasportistico fiorentino perché, una volta ultimato il tutto, rimane il problema di come faranno i pendolari/viaggiatori dalla stazione Foster ad andare verso il centro

città oppure a prendere un treno per le altre località toscane. Vogliamo rilanciare il progetto già esistente della stazione Circondaria prevista in superficie, antistante alla Foster, dove i binari esistenti sono già predisposti per la costruzione dei marciapiedi: un punto nevralgico per tutti i treni diretti nel Valdarno, nel Pisano, nella Lucchesia e naturalmente per Firenze Smn.

Non c'è più tempo da perdere. La Regione, il Comune, il Governo prendano in mano la situazione attraverso la nomina subito di un "esperto del territorio e dei sistemi ferroviari" con il compito di portare a termine i lavori. I pendolari/viaggiatori reclamano uno sviluppo sostenibile. I ritardi, le fermate ai segnali di via impedita dei treni regionali non si risolveranno fintanto che non sarà realizzato il nodo di Firenze liberando così i binari di superficie.

*Franco Fratini
Segretario regionale Fit-Cisl Toscana*

Ma l'Italia ripudia davvero la guerra?

La guerra, come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali, è ripudiata dall'Italia. L'articolo 11 della nostra Costituzione recita chiaro e non ammette equivoci su questo punto. Eppure, come tutti sappiamo, anche il nostro Paese prende parte a missioni militari in giro per il mondo, missioni cosiddette di "peacekeeping".

OpenBlog, una "filiazione" felice di OpenPolis (l'osservatorio civico della politica italiana che si occupa di accesso ai dati pubblici), divulga un mini dossier molto interessante su questo tema. Diamo un'occhiata a beneficio dei nostri lettori.

Trattati internazionali. Il modo principale con cui la politica estera entra in Parlamento è attraverso la ratifica di trattati internazionali. Nelle ultime due legislature questi ultimi costituivano il 36,3% delle leggi approvate.

Analizzando i dati del governo Renzi è possibile notare come i provvedimenti che riguardano esteri, Europa e trattati internazionali sono quelli che vengono approvati più lentamente, rispettivamente con una media di 288, 298 e 316 giorni.

Se da un lato, quindi, il governo sembra mettere la politica estera in fondo alle priorità politiche, dall'altro quando il Parlamento affronta l'argomento, lo fa ratificando trattati internazionali su cui non può realmente intervenire.

Quanto costa la guerra. Unica eccezione è rappresentata dai decreti per il finanziamento delle missioni militari, atti che per

natura devono essere approvati entro 60 giorni. È proprio grazie a questo strumento che è possibile rispondere a un'altra domanda: quanto costa andare in guerra?

Il decreto missioni è una delle poche occasioni in cui il dibattito parlamentare in materia di politica estera riceve particolare attenzione. La legge stanziava su base semestrale o annuale il budget per ogni missione militare a cui il nostro Paese partecipa. In media parliamo di 1 miliardo l'anno.

Dal 2009 al 2014, attraverso il decreto missioni, mediamente sono stati approvati fondi per 1,3 miliardi di euro l'anno. Mentre la parte destinata alle missioni militari è progressivamente diminuita, quella destinata alla cooperazione, seppur notevolmente inferiore alla prima, è leggermente cresciuta. In totale parliamo di quasi 8 miliardi di euro, di cui il 9% dedicato alla cooperazione e il restante 91% al finanziamento delle missioni militari dell'Italia.

Questi soldi non corrispondono alla cifra totale che spendiamo per la difesa, ma costituiscono lo stanziamento approvato dal Parlamento per le singole missioni. Perché, sottolinea OpenBlog, se il decreto missioni rappresenta forse il momento più acceso di dibattito parlamentare sul tema della difesa, non è qui che bisogna guardare per capire quale sia l'esborso militare reale del nostro Paese.

Difesa? Non meno del 2% del nostro Pil. Oltre al decreto missioni, infatti, è con la legge di bilancio che ogni anno il Parla-

mento decide lo stanziamento totale del nostro Paese per le spese militari. Come membri della Nato, l'alleanza nord-atlantica nata dopo la seconda guerra mondiale, ci è richiesto di spendere almeno il 2% del nostro Pil per la difesa. Volontà che è stata riconfermata anche nel recente summit in Galles tenutosi nel 2014.

Grazie al Sipri, lo Stockholm international peace research institute, è possibile analizzare quanti sono i paesi Nato che rispettano la soglia richiesta. Per la precisione sei: gli Usa (3,5%) sono l'unico Paese nettamente sopra la percentuale richiesta, ma la superano anche Francia (2,2%), Grecia (2,2%), Turchia (2,2%), Regno Unito (2,2%) ed Estonia (2%). L'Italia si ferma all'1,5%.

Missioni militari: così l'Italia sta nel mondo. Attualmente il nostro Paese partecipa a oltre 20 missioni militari nel mondo. Con oltre 4mila militari italiani impegnati all'estero, altrettanti quelli attivi nei confini nazionali. Dei soldati italiani operativi all'estero, il 53,9% è impiegato in operazioni Nato, il 28,4% con quelle dell'Onu e il 14,1% sotto bandiera Ue. Fra i Paesi che ospitano più personale militare italiano ci sono l'Afghanistan (1.630 unità), il Libano (1.251) e la zona dei Balcani (559). Altra zona "calda" è l'Oceano Indiano, dove l'Italia è presente con 464 unità. Ma una parte considerevole dell'esercito è impegnato in Italia, con l'operazione Strade sicure.

Geivù

Intervista al On. Michele Pompeo Meta

«La riforma dei porti attua la programmazione europea delle reti Ten-T»

Michele Pompeo Meta, frusinate, 62 anni, è dirigente di partito, parlamentare competente e uno dei maggiori esperti di trasporti a livello nazionale, anche grazie agli incarichi istituzionali ricoperti. Recentemente è stato confermato, "de plano", alla guida della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.



PRESIDENZA IX COMMISSIONE. La sua recente conferma alla guida della Commissione Trasporti della Camera è avvenuta senza problemi. Come la interpreta? In ogni caso, non appare semplice procedere in un quadro politico-parlamentare così complesso. Non è che qualche volta le capita di rimpiangere la sua precedente esperienza di Capogruppo?

In questi tre anni di legislatura la Commissione ha lavorato con serietà e partecipazione attiva di tutti i deputati, mostrando indubbie e qualificate competenze. Da parte mia, come Presidente, ho cercato di garantire sempre imparzialità e di valorizzare il ruolo prioritario del Parlamento, naturalmente nel rispetto delle prerogative del Governo. Credo che i miei colleghi lo abbiano capito, al di là delle appartenenze politiche, e ritengo che sia proprio questo alla base dell'ampio consenso per la mia conferma. Quello di Presidente della IX Commissione è un ruolo che avevo già svolto nella XV legislatura (dal 2006 al 2008), mentre nella XVI (2008-2013) ero stato Capogruppo del Pd. Sono ruoli diversi, ma ugualmente gratificanti e ricchi di stimoli. Detto con sincerità: non ho rimpianti, né preferenze, perché in politica bisogna essere pronti a svolgere ruoli diversi con lo stesso rigore e la medesima passione.

IX COMMISSIONE. Lo scorso 19 gennaio è stato approvato il parere sull'atto di Governo 251, relativo alle modalità di privatizzazione delle Ferrovie dello Stato Italiane. Peraltro, il sì è stato condizionato a importanti osservazioni che tutelano il ruolo prudentiale del Parlamento rispetto allo stesso Governo. Le os-

servazioni avranno un peso reale?

Per fortuna, il processo avviato avrà tempi che consentiranno di costruire e verificare insieme le condizioni per il miglioramento dell'offerta e del servizio. Non vedo dunque il rischio di una subalternità del Parlamento né di una operazione decisa dall'alto, anche perché la collaborazione tra noi e il Governo è totale. Parliamo di un'azienda storica, di grandi dimensioni, che ha saputo rispondere con coraggio alla sfida dell'innovazione. Questa riforma non sarà in nessun modo una svendita dei gioielli di casa, ma - al contrario - potrà rappresentare un ulteriore passo in avanti, perché, dopo il grande successo dell'Alta Velocità, arriva l'occasione per rideterminare una nuova missione, mettendo al centro i trasporti metropolitani e la cura del ferro.

MINISTERO DEI TRASPORTI. Graziano Delrio ne è ormai stabilmente insediato alla guida. Come valuta i primi risultati?

Il Ministro Delrio ha alle spalle un'esperienza amministrativa importante, e questo si percepisce anche nelle sue priorità di governo. Ha infatti il merito di aver rimesso in agenda - oltre alla programmazione dei settori ferroviario, aeroportuale e dei porti/logistica, risposta ineludibile al nuovo quadro geopolitico dell'area euro-mediterranea - i grandi temi del trasporto urbano, della vivibilità delle città e dei grandi nodi urbani. Siccome anche i gruppi parlamentari hanno avanzato proposte su questi temi, credo che si svilupperà un proficuo confronto tra il Ministro e la Commissione. Crediamo poi, come Delrio, che sia necessario e urgente il censimento delle opere incompiute, per individuare insieme le priorità del Paese e abbandonare progetti ormai inutili e dannosi.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. Ribaltone ai vertici. Renato Mazzoncini è stato insediato alla guida del gruppo Fsi anche per gestirne una parziale privatizzazione. In realtà, dalle prime esternazioni è sembrato realisticamente cauto anche sui tempi e sulle modalità dell'operazione. Come valuta?

Non si tratta di un ribaltone, ma di una nuova governance che saprà essere all'altezza delle sfide importanti sul fronte della mobilità. Le prime dichiarazioni di Mazzoncini sul bisogno di ridare centralità al trasporto locale e regionale generano ottimismo. Quanto alle privatizzazioni, mi pare di poter dire che la linea proposta dal Governo e giudicata dal favorevolmente dal Parlamento dimostri realismo e saggezza.

ALITALIA SAI. Come valuta i primi risultati (sostanziali o di facciata) del nuovo assetto che vede ai vertici Luca di Montezemolo come Presidente affiancato dal manager australiano Cramer Ball come Amministratore delegato, considerato da taluni organi di stampa come gradito all'azionista forte Etihad. Gli arabi la fanno da padroni?

Quella di Alitalia è una vicenda su cui si è discusso molto, anche e soprattutto in seguito ai pasticci causati dal Governo Berlusconi. Si tratta di un'azienda non più pubblica, quindi è chiaro che la sua competitività sul mercato assume un ruolo fondamentale. In questo senso, mi pare che l'ingresso di Etihad rappresenti più un'opportunità per rilanciarla che non un rischio. Quanto a Luca di Montezemolo, è un manager navigato che, in altre circostanze, ha dimostrato di saper difendere prodotti di eccellenza del made in Italy. In ogni caso, su un punto vorrei assicurare: sul tema non siamo spettatori passivi, come dimostrano le strategie in atto nel comparto aereo, a cominciare dalla riorganizzazione del sistema aeroportuale.

RIFORMA DELLA PORTUALITA'. La sempre annunciata riforma della portualità, approvata dal recente Consiglio dei Ministri del 20 gennaio prevede la trasformazione delle vecchie autorità portuali in autorità di sistema, con un "taglio" da 24 a 15. In pratica, l'aggiornamento della mitica legge 84 del 1994. Le nuove autorità saranno governate da un presidente e da un board ristretto, passando dagli attuali 336 membri dei Comitati portuali a circa 70, con un "taglio" di 270 poltrone. Alcune autorità accorpate lamentano di aver perso la loro centralità. Come stanno le cose?

La proposta di riforma delinea un quadro in linea con la programmazione europea: reti Ten-T, corridoi plurimodali europei e reti dei porti "core" e "comprehensive", come approvati dalla Commissione e dal Parlamento europeo. Vengono così delineate 15 autorità di sistema portuale (individuate nelle sedi "core"), che ammineranno 61 porti nazionali. Certo, c'è il tema della riduzione delle presenze dei portatori di interessi che ha caratterizzato i Comitati portuali, ma mi pare riduttivo affrontarlo in numero di "poltrone" (anche perché, la presenza di lavoratori e imprese nei Comitati era a titolo gratuito). Quel tipo di partecipazione diretta verrà ora sostituita dai "Tavoli di partenariato della risorsa mare", che a mio avviso vanno meglio precisati in termini di competenze. Di rilievo è la norma che prevede la presenza dell'AdSP alle riunioni del Cipe. La Commissione, comunque, procederà a un attento esame e interverrà laddove necessario. Segnalo sin d'ora che non appare adeguatamente affrontato il tema dei lavoratori delle sopprimende autorità portuali.

ANCORA RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Senza entrare nel merito, non è singolare che una riforma così importante non venga approvata con un provvedimento specifico promosso dal Mtm ma dentro un decreto "omnibus" del Ministro Madia?

Come è noto, il Senato ha lavorato intensamente alla riforma senza però giungere a una conclusione condivisa. Così il Governo ha deciso di intervenire sulla governance con procedure accelerate. Non con un decreto "omnibus", ma con una legge delega nell'ambito di una più ampia riforma degli enti pubblici (la legge Madia, appunto). Lo schema di decreto legislativo dovrà ora passare al doppio esame delle Commissioni competenti, in stretto raccordo con il Ministero, e il Parlamento cercherà di migliorare il testo. Restano anche altri temi sulla portualità e la logistica che non fanno parte della delega, sui quali il Senato e la Camera possono ugualmente legiferare.

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.

La Fit-Cisl fa una donazione doppia all'Iscos e alla Caritas

Donare. Donare due volte. Non dimenticare chi ha bisogno nei paesi più poveri ma nemmeno gli indigenti in Italia. La Fit-Cisl ha avuto un'idea originale, generosa e sensibile facendo una donazione doppia all'Iscos e alla Caritas. La Federazione ha acquistato 150 kg di riso dall'organizzazione non governativa della Cisl e li ha regalati alle mense del noto organismo pastorale della Chiesa italiana.

Tutto nasce dalla decisione del Segretario generale della Fit-Cisl Giovanni Luciano di contribuire al progetto "Abbiamo riso per una cosa seria", ovvero un'iniziativa messa insieme da più associazioni, tra cui anche l'Iscos, per autofinanziarsi in modo intelligente. Il mezzo scelto da questa unione di realtà associative era la vendita di riso prodotto da aziende familiari italiane, quindi una forma di sostegno mirato a un settore portante dell'agricoltura nostrana.

I soldi ricavati sono stati destinati da ciascuna associazione a propri progetti specifici e l'Iscos ha scelto di sostenere i diritti e la sicurezza delle lavoratrici del Senegal. Per la precisione la ong cislina ha usato quei fondi per aiutare in Senegal associazioni di donne attive nella trasformazione e nel piccolo commercio del pesce, allo scopo di professionalizzarle per migliorare il processo sia dal punto di vista qualitativo che sanitario, senza trascurare la formazione su salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Il Senegal è uno Stato dell'Africa occidentale altamente instabile politicamente e al 114° posto su 188 nella classifica del Fondo monetario internazionale dei paesi



del mondo ordinati in base al prodotto interno lordo e 160° nella classifica del Pil pro capite (dati 2014).

La Fit-Cisl da sempre è molto attenta alle problematiche connesse all'occupazione femminile in generale e nel proprio settore in particolare, per cui è stato naturale per Giovanni Luciano aderire a un'idea che facesse qualcosa di concreto per le donne in questo stesso ambito, ma in un paese povero. Da ciò l'acquisto 28 gennaio di 150 scatole di riso da un kg l'una.

Ma cosa fare di tanto cibo? Anche qui la risposta è venuta istintiva: aiutare gli indigenti in Italia. È nel Dna e nel cuore della Fit e della Cisl agire non solo, come è ovvio, per i lavoratori, ma anche per chi il lavoro non ce l'ha. Gli ultimi dati Istat disponibili sono chiarissimi: nel 2014 1 mi-

lione 470mila famiglie residenti in Italia (il 5,7% del totale) sono in condizione di povertà assoluta; si tratta di 4 milioni e 102mila individui (il 6,8% dell'intera popolazione). I senzatetto secondo una stima, sono 50.724. Nonostante sia molto difficile calcolarla esattamente, l'Istat ritiene che la domanda di pasti nelle mense per i poveri e di posti-letto nei dormitori sia aumentata nell'ultimo anno.

Giovanni Luciano ha così deciso di donare il riso alle mense della Caritas, per cui martedì 29 marzo Michele Manca e Adriano Matarozzo, membri dello staff della Segreteria nazionale, hanno trasportato le confezioni sigillate alla sede del noto organismo pastorale situata in via Casilina Vecchia a Roma, chiamata "Cittadella della Carità – Santa Giacinta". Lì infatti c'è un centro di smistamento comprensivo di



magazzino, mensa, emporio riservato agli indigenti e altre strutture dedicate all'assistenza a chi è in difficoltà economica e non solo.

Sia l'Iscos sia la Caritas hanno risposto ufficialmente alla Fit-Cisl ringraziando tutti, dal Segretario generale agli iscritti, per la generosa donazione.

Negli stessi giorni Giovanni Luciano ha voluto ricordare anche un'altra emergenza, che abbiamo sotto gli occhi e che si fa ogni giorno più drammatica e pressante: quella dell'immigrazione. Il Segretario generale ha quindi scritto a quattro mani con il Presidente dell'Iscos Mario Arca una lettera rivolta a tutti, che ricorda come questa tragedia sta coinvolgendo «moltitudini di uomini, donne, bambini, anziani», che «scappano dalla guerra, dal fondamentalismo islamico, da condizioni di vita insostenibili e da cambiamenti climatici

inarrestabili» per cercare la salvezza nel nostro continente.

Il Segretario generale e il Presidente definiscono questo gigantesco esodo «un dramma "biblico"» e osservano che «l'Europa sembra incapace di affrontarlo con iniziative adeguate sul piano umanitario e su quello "interno", in termini di sicurezza, sostenibilità, integrazione».

«Tutti ne parlano, molti meno agiscono; la Cisl è tra questi ultimi – osservano Giovanni Luciano e Mario Arca – Da trent'anni infatti opera nel

mondo attraverso Iscos, l'istituto sindacale di cooperazione allo sviluppo, realizzando progetti che, negli ultimi anni, si sono sempre più orientati a fronteggiare anche la migrazione».

L'azione della ong cislina, quindi, è presente in Europa così come lo è in Cina, Birmania, Cambogia, Pakistan, Kurdistan, Eritrea, Etiopia, Mali, Marocco, Nigeria, Senegal, Tunisia, Brasile, El Salvador e Repubblica Dominicana, dove, assieme alle Iscos Regionali, «ha creato posti di lavoro dignitoso, rilanciato l'agricoltura familiare e comunitaria, migliorato le condizioni alimentari e sanitarie, promosso il rispetto dei diritti. Grazie a questo lavoro, ogni anno, a migliaia di esseri umani viene evitato di migrare per inseguire un sogno che, spesso, diventa un incubo o morte».

Il merito di questi importanti risultati, ricordano il Segretario generale e il Presi-

dente, è della ong e di Cisl e delle sue Federazioni, che sono sempre, concretamente al suo fianco, anche attraverso le donazioni di iscritti e dirigenti.

«Purtroppo, però, da alcuni anni – osservano Giovanni Luciano e Mario Arca – questo aiuto è andato sensibilmente diminuendo, come dimostrano i risultati delle raccolte sul 5xmille, con conseguenti difficoltà economiche che rischiano di pregiudicare il lavoro futuro di Iscos.

Tutti i giorni, donne e uomini ISCOS e CISL, coraggiosi, competenti, professionali, lavorano e lottano al fianco degli ultimi, spesso in condizioni di grande difficoltà. Rappresentanti Cisl e della migliore Italia: Laura Battistin (dal Veneto alla Cina), Madalena Collo (dal Piemonte al Pakistan), Wanda Dimitri (dalla Puglia al Senegal), Flavio Signore (dal Lazio al Mali), Stefano Frasca (dalla Lombardia al Mozambico), Isabella Panfili (dalle Marche al Marocco), Dino Lorimer e Cristina Toppo (dalla Toscana e dal Lazio all'Etiopia), Alessio Adanti (dalla Lombardia alla Repubblica Dominicana), Enrico Garbellini (dall'Emilia Romagna al Brasile e El Salvador), per citarne alcuni».

L'appello quindi non può che essere uno: siamo tutti invitati a donare e far donare il nostro 5xmille all'Iscos, perché «far conoscere la ong, difenderla e promuoverla è anche un modo per restituire alla Cisl ciò che merita». Per maggiori informazioni si può andare sul sito Iscos.eu.

Gli estremi per la donazione del 5xmille sono:

Iscos Istituto sindacale per la Cooperazione allo Sviluppo promosso dalla Cisl

Codice fiscale 97028820583

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)

Polizza Convenzione INFORTUNI

INFORTUNI Dipendente (Polizza n. IU7/350114488)

€ 35,00	Indennizzo per ogni giorno di infortunio
€ 105.000,00	Indennizzo per invalidità permanente
€ 115.000,00	Capitale per morte
€ 25.000,00	Massimale per invalidità permanente (≥60%) a seguito di infarto o ictus
€ 7.500,00	Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a seguito di infortunio
€ 12.500,00	Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥100%
€ 20.000,00	Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
€ 4.000,00	Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
€ 15.000,00	Rimborso spese adeguamento abitazione a seguito di grave infortunio (invalidità permanente ≥60%)

GARANZIE AGGIUNTIVE

- Salvaguardia piani di investimento INA.
- Maggiorazioni capitali: Invalidità Permanente: 60%=100% - 100%=200%
Morte: 1,5 il capitale se risulta coniugato/a o convivente (more uxorio), 2 volte se ha figlio/i minori o permanentemente inabili al lavoro.

TUTELA LEGALE (Polizza D.A.S. Spa n. 196394)

€ 3.000,00	Indennizzo per sinistro ed illimitato per anno
€ 150,00	Massimale per rimborso spese sostenute per recupero punti patente perduti

Ad integrazione delle garanzie previste, la Società garantisce un servizio di consulenza legale telefonica.

€ 43,00 Premio assicurativo mensile

NOVITÀ
2016

ANCORA PIÙ COMPLETA
E CONVENIENTE CON LE NUOVE
GARANZIE DI TUTELA LEGALE



IL PIANO SANITARIO

Polizza RICOVERI Dipendenti

€ 25,00 Premio assicurativo mensile
FAMILIARI € 22,50 Premio assicurativo mensile.

La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato.

Polizza Ricoveri formula **LIGHT** Dipendenti e Familiari

€ 12,50 Premio assicurativo mensile per Dipendenti e Familiari

Tutta la sicurezza della Polizza Ricoveri Standard ma con premi e garanzie esattamente al 50% per consentire una copertura dagli imprevisti a costi "light".

Garanzia aggiuntiva: Indennità per Interventi Chirurgici e Diaria da Convalescenza

€ 18,00 Premio assicurativo mensile
€ 15.000,00 Massimale annuo

NUOVA

Questa nuova ed innovativa garanzia prevede due tipi di copertura:

- **Copertura indennitaria per Interventi Chirurgici:** prevede il pagamento di un indennizzo in caso di intervento chirurgico effettuato in regime di ricovero, day hospital o day surgery. Tale indennizzo è forfettario stabilito per intervento chirurgico ed è indipendente dalle spese eventualmente ed effettivamente sostenute dall'assicurato. Tutti gli interventi sono codificati secondo il sistema internazionale ICD9-CM e sono divisi in 7 classi ognuna con un indennizzo secondo lo specchio sotto riportato.
- **Copertura Diaria da convalescenza post intervento chirurgico:** prevede il pagamento di una indennità giornaliera nel periodo di convalescenza a seguito di intervento chirurgico erogabile a partire dal giorno di dimissione ospedaliera per importi e durate variabili secondo la classe di intervento come da tabella a lato.

Cl. di intervento	Indennizzi in € per interventi chir.	Diaria di convalescenza
I	400,00	30 per max 7 gg
II	550,00	35 per max 10 gg
III	900,00	40 per max 12 gg
IV	1.150,00	50 per max 16 gg
V	2.150,00	50 per max 25 gg
VI	4.500,00	60 per max 35 gg
VII	9.000,00	90 per max 50 gg

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

Responsabilità civile danni causati dal conducente ad automezzi del datore di lavoro

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. **L'INAT è stata, è e sarà sempre al fianco del lavoratore per tutelare ogni sua esigenza.** È da questo principio che oggi nasce questa polizza. Una copertura assicurativa pensata dall'INAT proprio per tutelarti in questo ulteriore momento di necessità. 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 annuo per ogni assicurato è articolato secondo il numero di abitanti della città dove opera l'Azienda di Trasporti, secondo il seguente schema:

- **Trasporto extra-urbano o periferico**premio mensile € 15,83
- **Città < 500.000 abitanti**premio mensile € 18,33
- **Città > 500.000 e < 800.000 abitanti**premio mensile € 20,00
- **Città > 800.000 abitanti**premio mensile € 25,00*

* Quotazione da confermare sulla base della sinistrosità aziendale dell'ultimo biennio.

Polizza Incendio e Furto Abitazione

NUOVA

Premio mensile a partire da € 17,00

Prodotto creato appositamente per mettere al riparo il proprio patrimonio dai piccoli e grandi incidenti della vita di ogni giorno.

Tuteliamo il diritto alla serenità, anche nei momenti più difficili.



Largo Salinari, 18 • 00142 Roma
info@inat.it • www.inat.it

Ufficio Sinistri:
Tel 06.51574.1 • F.S. 970.65130
Fax F.S. 970.65104

Assistenza clienti:
Tel. 06.51574.1 • F.S. 970.65105
Fax 06.5137841

