

LAVOCE

delle attività ferroviarie

N° 5-6 Maggio-Giugno 2012

DIGNITA' TUTELE PROTECTION

DIGNIDAD GELEGENHEIT OPPORTUNITY
DIGNITE'

OPPORTUNITA'



OPORTUNIDAD
OCCASION
WURDE

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE



"Il futuro appartiene a chi crede nei propri progetti"

Congresso FAST FerroVie

Anno V N° 5-6/2012 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006



Arriva Carta HDI, la carta di credito
privativa per HDI Assicurazioni.

HDI
Assicurazioni

Al tuo fianco,
ogni giorno

Adesso le vostre polizze diventeranno più leggere

Finisce l'era dei pagamenti in contanti.
Carta HDI è la carta di credito privata a rimborso
rateale, nata dall'accordo con Agos Ducato,
per pagare in modo facile, comodo e vantaggioso
le vostre polizze assicurative.

- ✓ **Comoda:** scelta tra diverse promozioni, disponibili al momento della sottoscrizione.
- ✓ **Sicura:** utilizzo riservato al solo pagamento delle polizze HDI Assicurazioni su circuito privato.
- ✓ **Vantaggiosa:** offerte promozionali dedicate ai clienti HDI (ad esempio una polizza di € 1.000 può essere rimborsata in 10 rate da € 103,70 ciascuna - TAN 8,00% e TAEG 8,30%).
- ✓ **Accessibile:** per carte con fido massimo fino a € 1.300 sono necessari solamente il documento di identità, il codice fiscale e l'IBAN.
- ✓ **Affidabile:** costante assistenza del servizio clienti del partner Agos Ducato.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. Per le informazioni precontrattuali è possibile richiedere nelle agenzie HDI il modulo "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECC) e la copia del testo contrattuale. L'offerta si riferisce a un'apertura di credito revolving a tempo indeterminato utilizzabile mediante Carta Privativa soggetta ad approvazione di Agos Ducato SpA e valida fino al 31/12/2012. Esempio relativo all'ipotesi di Fido (Importo Totale del credito) 1.500 € - Condizioni standard: TAN fisso 13,00% - TAEG 16,15% - Rata di rimborso mensile 75 €. Costo totale del credito costituito da: interessi maturati al TAN sopra indicato; quota associativa annuale: 0€, spesa mensile gestione pratica: 1,25 €; imposta di bollo su rendiconto iniziale e annuale 1,81€ per saldi superiori a 77,47 €. Importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito): 1.738,19 €. Fonte: al fine di definire l'esempio rappresentativo sono stati utilizzati i criteri indicati da Banca d'Italia per definire il TAEG di una apertura di credito con Fido non predeterminato ipotizzando un solo utilizzo iniziale della Carta pari al Fido di 1.500 euro e il rimborso dell'importo totale dovuto in 23 rate mensili da 75€ e rata di conguaglio di 13,19€. Il TAEG può aumentare o diminuire in base alla frequenza dell'utilizzo della Carta cambiando l'importo erogato e il periodo di applicazione delle spese. Pertanto resta inteso che al variare del Fido le condizioni cambiano e che in caso di Fido di 3.100€ (fido più ricorrente per Carte richieste su un periodo di osservazione di 12 mesi aggiornato al 31.12.2011) il TAEG si riduce a 14,83%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include gli interessi ed i seguenti costi: quota associativa annuale (ove prevista), imposte di bollo, spesa mensile gestione pratica. In caso di condizioni promozionali sono applicati interessi al TAN del 8,00%. HDI Assicurazioni opera quale intermediario del credito non in esclusiva.

la carta è emessa da Agos Ducato

SOMMARIO

EDITORIALE

Una Lunga estate calda
di *Pietro Serbassi* pag. 4

Congresso Nazionale Fast FerroVie - Stralcio della Relazione del Segretario
di *Alba Pietrazzi* pag. 6

Il ruolo del sindacato nell'attuale concezione del Trasporto Pubblico Locale
di *Francesco Contino* pag. 12

"Il futuro appartiene a chi crede nei propri progetti" Un'occasione per riflettere
di *Valentina Subrizi* pag. 14

GIALLOFISSO
Il Cognato
di *Antonio Scalise* pag. 15

Gli articoli 7 e 8 della legge 223/91 Ammortizzatori sociali o workfare?
di *Francesco Marcelli* pag. 16

Morti sul lavoro e terremoti
di *Alba Pietrazzi* pag. 23

Una vita al microscopio
a cura del dott. *Stefano Montanari* pag. 25

Ricerca e prevenzione: la massima tutela per il lavoratore
(p.s.) pag. 25

L'AMAT di Palermo verso il naufragio?
a cura dell'*Organismo Sindacale Aziendale Fast FerroVie* pag. 28

Metrol B1 e disagi
di *Alba Pietrazzi* pag. 33

PREVIDENZA
Nuovi coefficienti di trasformazione Pensioni ancora più basse
a cura di *Agostino Apadula* pag. 34

Le Pensioni dei Ferrovieri Rivedere le regole di accesso
n.s. pag. 36

N° 5/6

2012



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI

FIRENZE 055-2353870/486515
Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

REGGIO C. 0965-56658/863200
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

ROMA 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA

TORINO 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO

TRIESTE 040-3794267
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno V - N° 5-6/2012
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**
Direttore: **Luca Vitali**
Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise**
Redazione: **Aniello Carpenito, Carlo Nevi, Vincenzo Multari, Vincenzo Notarnicola**
Progetto Grafico: **Antonio Scalise, Luca Vitali e Paolo Piovesan**

Hanno collaborato a questo numero: **Alba Pietrazzi, Agostino Apadula, Francesco Contino, Francesco Marcelli, dott Stefano Montanari, Valentina Subrizi**

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 5 Luglio 2012
Tiratura: 7000 copie

Una lunga estate calda

Editoriale

di Pietro Serbassi

L'estate appena iniziata si sta prefigurando particolarmente calda e non solo per le torride temperature tropicali che dobbiamo sopportare, ma anche – e, direi, per noi soprattutto – per le vertenze contrattuali che stiamo faticosamente portando a termine.

È indubbio che, come ormai sistematicamente accade, i nuovi contratti porteranno alla ribalta vecchie polemiche di coloro che contesteranno; chi per scelta politica, chi per convinzione, chi perché lo fanno tutti, chi perché si sente sempre più inerme di fronte a un mondo che cambia velocemente senza lasciare il tempo né di capire né di valutare quali siano le scelte migliori.

Il fatto che, sono certo, possiamo condividere con un'amplissima maggioranza è che questo è forse il periodo più difficile, dal dopoguerra, per fare Sindacato.

Mettiamo per un attimo da parte il nostro problema contrattuale e le richieste che le controparti pretendono di avanzare e poniamoci come osservatori esterni che guardano il mondo dei trasporti e fanno le tipiche valutazioni che potremmo sentir fare facilmente al bar e ultimamente, purtroppo anche in Parlamento, dove i vari temi sono trattati "un tanto al chilo". Parliamo di Sanità? Quante cose negative potremmo dire? Certamente le stesse cose o quantomeno molto simili a quelle che diremmo se parlassimo di pubblico impiego, di telefonia liberalizzata o delle aziende private di public utilities dei comuni per la nettezza urbana o la distribuzione dell'acqua potabile; o ancora se parlassimo delle banche o, appunto, dei trasporti.

Si potrebbe dire, affrontando tutto all'italiana, "solo quello che faccio io, è fatto bene!" o "ai miei tempi tutto andava meglio!".

In questo contesto, da anni alimentato anche da chi questa nazione dovrebbe governare, si pone l'azione del Sindacato. A mio personale avviso è rimasto l'unico soggetto che si pone il problema di trovare soluzioni. Non penso in questo momento a differenze fra sindacati, perché sono convinto che, nonostante le diverse sfaccettature o sensibilità, tutti cerchino soluzioni ai problemi. Poi i cosiddetti confederali si sentono al centro del sistema, hanno grande eco e gli altri sembrano coreografie al sistema delle relazioni industriali; poi, però, le cose funzionano quando si riesce a trovare davvero l'unità di tutti i sindacati interessati.

Il lettore, dopo una simile premessa facilmente si chiederà dove voglio arrivare.

Semplice, in questa confusione dove tutti sembrano aver ragione, ma da tempo le cose vanno sempre peg-



gio, bisogna che qualcuno inizi ad assumersi responsabilità e fare scelte di cambiamento proprio nelle attività che vive e subisce ogni giorno. Questo ritengo sia il compito oggi del Sindacato, quindi per queste ragioni riteniamo che sia necessario giungere prima possibile alla stipula del CCNL della Mobilità e non limitarci alla sola area contrattuale delle Attività Ferroviarie i cui

... bisogna che qualcuno inizi ad assumersi responsabilità e fare scelte di cambiamento proprio nelle attività che vive e subisce ogni giorno ...

testi, proprio in questi giorni di fine giugno, abbiamo siglato per identificazione con l'auspicio di accelerare anche il confronto nell'area contrattuale degli autoferrotrenvieri. Compito certamente arduo visto che, con l'avvento del

Governo tecnico dei Professori, l'ostracismo al CCNL della Mobilità delle Associazioni Datoriali ASTRA e ANAV si è elevato in maniera esponenziale, soprattutto a causa della latitanza del Ministero del Lavoro e del Ministero dei Trasporti.

Vorrei ricordare, prima a me stesso, che la vertenza della Mobilità ha visto l'avvicinarsi di tre Governi e, fra i vari stop and go, l'incidenza dei Ministri è stata diversa. Nel periodo in cui si fece il primo verbale d'incontro che stabiliva il percorso verso il nuovo CCNL della Mobilità, novembre del 2007, fu determinante l'apporto dell'allora ministro del Lavoro. Cambio di Governo, lunghissima attesa e posizione agnostica del nuovo Ministro del Lavoro ma, grazie al Ministro dei Trasporti, è stato possibile riaprire il discorso e si è giunti agli accordi del 14 maggio 2009 e del 30 settembre 2010, passando per la modifica dell'art. 36 della Legge 188/03 nella cosiddetta manovra di ferragosto del 2010. Infine è arrivato l'attuale Governo: cassata la norma della manovra di ferragosto, il Ministro dei Trasporti scompare dalla vertenza contrattuale e quello del Lavoro è in altre faccende affaccendato.

In questo bailamme, come dicevo, ci troviamo a dover fare scelte, ad assumerci responsabilità o subire

imposizioni sicuramente più gravose che sono decise da altri. Come FAST-Confasal abbiamo preferito intraprendere la strada della responsabilità tutte le volte in cui si chiede al sindacato, quindi anche a noi di poter fare negoziati veri, che affrontino problemi veri e che diano la possibilità di risolvere concretamente tutto ciò che è possibile risolvere, dando corso a un confronto concreto e costruttivo. In questa logica siamo giunti alla stipula di diversi accordi aziendali e la siglatura dei testi del CCNL della Mobilità - Area Contrattuale delle Attività Ferroviarie.

Se dovessimo fare il confronto fra le richieste delle controparti e i testi condivisi potremmo sicuramente essere soddisfatti del risultato, ma ritengo che in questa fase il vero dilemma sia riuscire a valutare se quello che abbiamo fatto è sufficiente per affrontare l'attuale momento.

Perché, è inutile nasconderselo, viviamo un periodo in cui molte delle certezze storiche del mondo del lavoro, e soprattutto della relazione tra lavoratori e amministrazioni pubbliche mostrano più di una crepa. E' evidente che negli stati europei in cui più forte si avvertono i morsi della crisi la prima aggressione, da parte dei governi chiamati a mettervi mano, è verso i servizi.

Un sindacato responsabile, che respinge la demagogia, ha il dovere di tutelare i lavoratori ma, soprattutto, di difendere il lavoro. Ha il dovere di assumersi l'onere di ragionare con la controparte di tutto ciò che è necessario per permettere all'impresa di sostenere, da un lato la compressione dei finanziamenti pubblici ai servizi; dall'altro l'aggressione di nuovi soggetti industriali, agevolati da un mercato dei contratti molto variegato che consentirebbe loro di abbattere notevolmente il costo del lavoro, che non lesinerebbero sforzi per accaparrarsi fette di mercato finora solidamente in mano alle aziende private a capitale pubblico (e si pensi, solo per fare un esempio, al trasporto pubblico regionale della Lombardia).

In piena coscienza riteniamo di aver fatto il massimo e le posizioni di chiusura delle AADD del TPL, ASSTRA e ANAV, dimostrano che il sindacato tutto, al tavolo negoziale, fa la sua parte e quanto siglato smentisce la tesi che in Italia non siamo in grado di fare accordi che diano garanzie al mondo del lavoro, anche con scelte importanti.

Mi riferisco in particolar modo agli accordi aziendali fatti con

imprese ferroviarie come RTC per il trasporto merci, NVT per il viaggiatori alta velocità, Trenord per il trasporto regionale che, pur accogliendo le esigenze manifestate dalle Imprese Ferroviarie, rientrano nello schema del CCNL della Mobilità. Possiamo, inoltre, affermare che nel 2014 le regole d'ingaggio sul lavoro fra le varie Imprese, compresa Trenitalia, saranno ancora più omogenee.

Nel prossimo numero ci cimenteremo nella spiegazione del nuovo CCNL della Mobilità - Area Contrattuale Attività Ferroviarie; nel frattempo ritengo importante porre l'attenzione su quello che ogni sindacato dice essere il passaggio di validazione degli accordi sottoscritti. La FAST-Confasal, nel proprio statuto, non ha l'obbligo di porre a referendum le firme dei contratti, ma certamente non si sottrae se le altre sigle sindacali sono vincolate a tale obbligo statutario. Sarebbe corretto, però, a nostro avviso, che certi passaggi fossero fatti prima della firma e la delegazione trattante fosse in grado

di fare scelte nei mandati e negli obblighi che la propria democrazia interna gli impone. Noi nel mese di maggio abbiamo celebrato il nostro Congresso Nazionale e in quell'assise la nuova classe dirigente eletta ha ricevuto i mandati entro i quali muoversi, rispondendone ai propri iscritti. Detto questo, non è nostra intenzione eludere il confronto con tutti i lavoratori del comparto, anche perché periodicamente teniamo assemblee sul territorio dove ricerchiamo indicazioni, soprattutto prima delle grandi decisioni sui Contratti di Lavoro.

... un sindacato responsabile, che respinge la demagogia, ha il dovere di tutelare i lavoratori ma, soprattutto, di difendere il lavoro ...



Congresso Nazionale Fast FerroVie - Stralcio della Relazione del Segretario

di Alba Pietrazzi

La relazione del Segretario ha toccato diversi argomenti. Da una prima introduzione con un'analisi politica e sindacale è scesa ad analizzare la situazione del CCNL e ha effettuato una panoramica su tutti gli scenari che si stanno prospettando nei vari settori e sulle scelte organizzative future. Ne pubblichiamo qui di seguito un ampio stralcio.

CCNL

Il progetto del contratto unico che dia regole omogenee al mondo del TPL e delle Ferrovie, in questi anni, ha avuto fasi alterne, sia a causa della diversa visione in merito dei Governi che si sono alternati, sia per l'ostruzionismo che ASSTRA e ANAV, le due associazioni datoriali delle imprese del TPL, hanno da sempre avuto nei riguardi del CCNL della Mobilità.

Il 30 settembre 2010, con la firma in sede ministeriale della prima parte del CCNL della mobilità nei quattro punti, sembrava che il percorso fosse ormai segnato.

Invece, dopo quell'evento che voleva essere un punto di snodo, il progetto è tornato in *stand-by*, con due livelli di attenzione differenti.

ASSTRA e ANAV, che dovrebbero difendere gli interessi delle imprese del TPL, hanno preferito porre il sistema politico/sindacale sotto una forma di velato ricatto, preferendo rincorrere i vecchi crediti che le aziende vantano nei riguardi di alcune regioni e ritenere insufficienti i trasferimenti che il Governo intendeva fare verso il TPL, facendo praticamente incagliare il confronto sul rinnovo della parte del CCNL degli Autoferrotranvieri, tanto che ancora oggi quelle richieste sono rimaste inevase e con sempre minori prospettive di realizzazione.

Federtrasporto, che dal canto suo dovrebbe tutelare gli interessi del

Gruppo FS e poche altre imprese collegate al gruppo stesso, ha solle-

Congresso time

“Il Congresso Nazionale è il massimo organismo istituzionale del sindacato”, recitano autorevoli commi. Pacifico.

La sua lunga e faticosa preparazione è esempio fulgido di abilità relazionali e fiuto.

Protagonista assoluto: l'apparecchio radio mobile terminale ricetrasmittente per la comunicazione in radiotelefonica sull'interfaccia radio di accesso di una rete. Il telefonino.

Importanti le telefonate fatte ma, soprattutto, quelle non fatte. Se i preamboli disilludono aspettative, rischiano di ledere consolidati rapporti.

Quindi preparazione, tessitura di relazioni, esposizione preventiva di programmi e d'idee che risolveranno – finalmente – i problemi tutti tutti!

Poi il Congresso inizia.

Pacche sulle spalle, saluti, chissà se stavolta si mangerà bene.

Ma molto probabilmente a Frate Economo, celebre *short hand*, sarà riuscito l'ennesimo miracolo di farci soggiornare abbastanza bene spendendo abbastanza poco!

Qualcuno manca, te ne accorgi subito. Qualcun altro c'è e non ti aspettavi che ci fosse ma, a pensarci bene, se c'è questo è proprio perché manca quell'altro. O viceversa, insomma.

Il Segretario saluta e propone il Presidente. Applausi. Poi il Vice Presidente: ancora applausi. Serve lo scriba: applaudono tutti tranne lui.

Poi il Segretario relaziona lungamente. Analizza il quadriennio appena declinato e pone le basi programmatiche per il successivo. Qualcuno si dà di gomito: “Secondo me si ricandida”. “A me hanno detto di no!”.

L'apparecchio radio mobile terminale di cui sopra, nella sua funzione *short message service* è protagonista anche durante i lavori.

Gli interventi dei congressisti sono lunghi, articolati e appassionati.

Come a scuola, preferiresti talvolta la fredda sintesi di un voto alla lunga serie di “ma anche” o di “però”. E' stato bravo? Otto! Bravino ma può fare meglio? Sei più! Congresso sbrigato in venti minuti e tutti a mangiare la porchetta (in Umbria buona quasi come in Abruzzo).

Ma si scherza, ovviamente. L'importanza dell'assise congressuale – e soprattutto di questa assise congressuale – è resa dai ferventi colloqui “a latere”. C'è qualcosa che non torna (ma capita spesso) quindi se ne parla, si ricerca il parere di chi, pur non direttamente coinvolto, gode d'indiscussa autorevolezza.

Alla fine tutto quadra, i ruoli sono assegnati, le responsabilità attribuite e ci ripresentiamo nell'agone sindacale più agguerriti che mai: dateci il padrone, che lo sbraniamo!

Ma... chi è stato eletto Segretario Nazionale?

Cercate bene tra queste pagine, facile che lo scoprite da soli.

Ora, si lavori.

(a.s.)

Speciale Congresso Nazionale

citato un confronto per il rinnovo del CCNL delle AF, forzando strumentalmente con richieste al massi-

dividono la sezione delle Attività Ferroviarie.

La firma di questi contratti azien-

re la vendita di tracce ferroviarie per garantire le entrate a Rfi; solo dopo, da Amministratore Delegato del



mo ribasso.

Resta però il problema che mentre il CCNL degli Autoferrotranvieri sconta un'impasse, quello delle Attività Ferroviarie ha comunque tenuto il confronto sempre vivo.

Non avendo nessuno dei sindacati ancora abbandonato l'idea del CCNL della Mobilità, auspichiamo che il diverso passo negoziale "costringa" il tavolo del TPL a un effetto trascinalamento per poter chiudere insieme la parte economica e mettere così un altro tassello sulla strada della costruzione del CCNL della Mobilità.

Nel frattempo, nell'ultimo anno è stato possibile chiudere alcuni Contratti Aziendali importantissimi, come quello di RTC per il trasporto merci e quello di NTV per il trasporto viaggiatori Alta Velocità, che accettano entrambi lo schema imposto dal CCNL della Mobilità e con-

dali ha suscitato le ire del Gruppo FS, in *primis* dell'AD ing. Mauro Moretti che ha accusato il sindacato firmatario di usare due pesi e due misure, arrivando persino a scrivere direttamente ai ferrovieri, cui ha mostrato delle differenze di costo del lavoro artatamente confezionate nell'auspicio di farli sollevare contro i firmatari di tali accordi che si presterebbero al *dumping* sociale.

Questa volta non ha capito che, visto il periodo, non servono le sue lettere ai ferrovieri per screditare il sindacato ai loro occhi; questo l'ha già fatto egregiamente quando, da AD di Rfi, in una condizione di autoreferenzialità ha permesso la concessione dei certificati di sicurezza a imprese ferroviarie come RTC, In Linea, NTV senza preoccuparsi che prima fossero stabilite le regole.

Ma allora aveva bisogno di satura-

Gruppo FSI - quindi con la responsabilità di far quadrare i conti anche di Trenitalia - si è preoccupato della concorrenza di Imprese Ferroviarie con regole diverse sul lavoro.

Da qui si evince lo sforzo del sindacato che non sta creando *dumping* sociale, ma cerca di riportare il sistema in un equilibrio di regole certe e omogenee, a garanzia anche della sicurezza della circolazione.

Infatti, queste Imprese applicavano i contratti più disparati fino ai contratti multipli individuali e molte di esse ancora sono in tali situazioni.

Il dato rilevante sta nel fatto che oggi abbiamo reso comprensibile con i fatti che il CCNL unico della Mobilità è possibile e necessario per aiutare a governare le liberalizzazioni nel trasporto.

Infatti, diverse imprese ferroviarie del trasporto merci stanno percorrendo la stessa strada di RTC, men-

tre nel trasporto viaggiatori alta velocità l'unica società privata in Europa a cimentarsi in questo settore, NTV, ha accettato il progetto contrattuale della Mobilità e ha convenuto di assumerlo completamente al termine dello *start-up* nel 2014.

Resta aperto il tema della parte attinente il trasporto pubblico locale su ferro; abbiamo la presunzione di pensare che la stipula del Contratto aziendale di Trenord possa dare la più corretta indicazione sul come mutuare quell'esperienza in tutto il settore.

Trasporto Pubblico Locale/Trasporto Regionale

È innegabile che ormai sono un unico settore; chi vuole ancora intenderli separati lo fa solo per opportunità personale e sicuramente non per i nobili motivi legati alla mobilità sociale di chi tutti i giorni è costretto a muoversi per andare a lavoro.

In tale contesto, però, dobbiamo constatare che il Trasporto Pubblico Locale continua a non risolvere quelle problematiche che lo affliggono da tempo. In questo settore, nonostante le riforme che vanno dalla famosa legge 422/97 (cosiddetta "Bassanini") in poi, non si è ancora riusciti a coniugare in maniera soddisfacente il diritto alla mobilità dei cittadini con l'efficienza produttiva e l'equilibrio economico delle Imprese.

Un comparto, quello del TPL, che con notevoli contraddizioni non riesce a rilanciarsi.

Basti pensare che negli ultimi anni la crisi economica ha favorito un utilizzo della mobilità collettiva fra i pendolari che spesso non ha trovato le imprese adeguatamente attrezzate per dare risposte coerenti, anzi si potrebbe evidenziare addirittura che dove è stata modificata l'offerta, questa non è riuscita a dare le giuste risposte.

Come FAST FerroVie riteniamo che uno dei maggiori problemi sia quello dell'eccessiva frammentazione di aziende.

Quelle che possono vantare una forza lavoro superiore a 100 dipendenti sono solo il 10%.

Scenario che non siamo riusciti a



trovare in nessun'altra Nazione Europea, dove normalmente tre/quattro operatori gestiscono circa l'80% del mercato nazionale.

Mettiamo in evidenza questi dati perché, in una nazione in cui invece di riforme condivise si preferisce procedere per "strappi" con le parti sociali, la smania di liberalizzare -

ma questo non vuol dire condividere le liberalizzazioni a prescindere, né osteggiarle per mantenere posizioni di "privilegio". L'altra faccia della stessa medaglia è il trasporto regionale di Trenitalia che, a seguito dei contratti di servizio 6 + 6, pensava di essersi garantita una "tranquillità" nel medio periodo in attesa che le regole si definissero più chiaramente.

Invece, tutto è rimesso in discussione e con il Governo dei "professori" è arrivata un'accelerazione anche sotto quest'aspetto, rendendo molto delicata la posizione di Trenitalia stessa.

Guardando le altre nazioni Europee che hanno affrontato il tema delle liberalizzazioni, quello che si prefigura in Italia non è né simile al sistema tedesco che potremmo dire che ha liberalizzato il trasporto regionale CON il mercato, né come gli inglesi che hanno liberalizzato PER il mercato del trasporto regionale.

In sintesi i primi hanno liberalizzato tenendo conto delle esigenze dell'ex monopolista e delle nuove imprese, i secondi lasciando il mercato come regolatore unico, ma rite-



spesso confusa con privatizzare - ci preoccupa molto.

La FAST ritiene che le liberalizzazioni siano ormai una strada senza ritorno e potrebbero anche portare benefici a chi utilizza questi servizi,



niamo che sia i costi sia i servizi certifichino il fallimento del processo.

In Italia ci sembra di capire che la scelta è quella di fare regole per garantire il mercato e questo rischia di diventare un ennesimo "assalto alla diligenza", perché si potrà affermare che il processo di liberalizzazione funziona solo se perde parte del trasporto il vecchio monopolista, Trenitalia.

Una storia già vista con il trasporto merci; da quando è stato liberalizzato, il volume di trasporto su ferro non è aumentato, nonostante oltre al vecchio monopolista siano entrate sul mercato diverse società.

È evidente che se i costi per la collettività non diminuiscono, se gli utilizzatori non percepiscono vantaggi, diventa difficile per tutti accettare anche i sacrifici che tali scelte comportano.

Comunque, la posizione di FAST FerroVie resta favorevole a operazioni di accorpamento di aziende per affrontare le gare in maniera competitiva. Proprio su questa strada sembra muoversi Trenitalia con la prima grande operazione fatta in Lombardia, la costituzione della società Trenord.

Speciale Congresso Nazionale

Poi, ultimamente, altri passi sono stati fatti con l'alleanza strategica con il Gruppo Ranza, un operatore del trasporto su gomma del centro Nord e con Busitalia – Sita, società di autoguidovie del Gruppo FS. Operazioni che, come ben sappiamo, non si limitano alla sola ricerca di alleanze o accorpamenti con società italiane, come ancora si sente dire nel caso dell'interessamento di Trenitalia per l'acquisto di quote societarie di ATAF (Firenze) e della GTT (Torino); ma già ha allargato la propria influenza con l'acquisto di Netinera in Germania e da qualche tempo gira insistente la voce di un interessamento per l'acquisto della società Polacca di trasporto merci Pkk.

Appalti ferroviari e treni notte

In questi anni ci siamo organizzati anche nel settore degli appalti, nel quale abbiamo raggiunto una rappresentatività significativa; ma il settore è travagliato da un sistema di gare d'appalto al massimo ribasso che, non contemperando in nessun modo il rapporto qualità/prezzo, ha fatto sì che i continui cambi di appalto e gli eccessivi ribassi hanno costretto l'intero comparto a un utilizzo estenuante degli ammortizzatori sociali.

Tra quelli che rappresentiamo, questo è senza dubbio il settore contrattualmente più debole; la precarietà del lavoro è una vera piaga e spesso ci troviamo ad affrontare perfino situazioni di slittamento della retribuzione mensile o, addirittura, abbiamo scoperto imprese che neanche accantonavano il TFR dei lavoratori.

Ma il punto di maggiore crisi l'abbiamo indubbiamente raggiunto con la vertenza dei Treni Notte, balzata agli onori della cronaca e ancora oggi senza una soluzione concreta.

A dire il vero in Lombardia è stato possibile apprezzare l'impegno profuso da Trenord e da ATM, che si sono fatte carico di alcune assunzioni, che comunque come OS abbiamo contestato nella forma perché, dividendo il problema, era chiaro

che si sarebbe attenuato l'impatto mediatico e allontanata ancora di più la soluzione.

Ci troviamo attualmente con la situazione sull'orlo di un'altra crisi perché i lavoratori che sono ancora senza lavoro vedono sempre più allontanarsi la possibilità di una loro utilizzazione nel settore se non, in estrema ratio, essere reinseriti nel sistema degli appalti di pulizia.

Unico spiraglio di luce nell'ultimo periodo nasce dal progetto industriale di ARENAWAYS che, pur cambiando la proprietà dopo il fallimento, ha mantenuto il brand e nel piano industriale prevede di avviare un'attività di trasporto viaggiatori con treni notte, addirittura con qualche probabile sinergia con la stessa Trenitalia.

Problematiche pensionistiche e regole per l'accesso a pensione

Le recenti disposizioni assunte con l'art. 24 del decreto legge 6 dicembre 2011 sono diventate "il problema dei problemi", tant'è che ormai in tutti i posti di lavoro, sia del privato sia del pubblico impiego, quello dell'accesso alla pensione è diventato l'argomento più dibattuto, come si è già avuto modo di constatare per la problematica degli "esodati".

Pur comprendendo che, a causa del progressivo invecchiamento della popolazione in Europa, diventerà sempre più pressante l'esigenza del mantenimento in servizio dei lavoratori anziani, non riteniamo possibile che l'unica risposta possa



essere un aumento *tout court* dei requisiti di età e di contribuzione.

Noi siamo coscienti che le regole previdenziali sicuramente di privilegio, esistenti soprattutto nel pubblico impiego prima del 1992 e il mantenimento di sistemi di calcolo premianti hanno contribuito a determinare uno squilibrio sui conti degli istituti previdenziali; ma siamo anche certi che la preponderante causa della mancata tenuta del nostro sistema previdenziale sia da ricondurre alla congruità indecente dei trattamenti pensionistici assicurati alla nostra classe politica. Lo stesso Governo tecnico di oggi, al di là degli auspici sulla necessità di intervenire sui trattamenti futuri dei politici, non ci sembra che nella

**Segr. Regionale Piemonte:
Carmine Esposito**



manovra di Natale si sia preso la briga di intervenire incisivamente in materia di cumulo di più trattamenti pensionistici per far sì che, come nel caso dei nostri politici e dei boiardi di stato cui facevo riferimento prima, assumano una dimensione più consona al ruolo che svolgono.

Un altro capitolo di spesa che sicuramente ha inciso e continua a incidere in modo abnorme sui conti dell'INPS è certamente l'abuso perpetrato per decenni dell'assistenza, anch'essa considerata spesa previdenziale, fatta spesso da indennizzi tra i più disparati elargiti per invalidità inesistenti, pensioni pagate ad aventi diritto deceduti, indennità d'accompagnamento immotivate e così via.

Ma veniamo, adesso, all'impatto che la manovra di Natale ha avuto sulle pensioni liquidate per le cate-



**Segr. Regionale Lombardia:
Mauro Carelli**

gorie di lavoratori che fanno riferimento alla nostra Organizzazione Sindacale.

Come sappiamo, l'impatto maggiore delle recenti riforme ha riguardato il sistema di regole previdenziali in vigore nel Fondo Pensionistico Speciale delle Ferrovie dello Stato che salvaguardava i limiti d'età dei 58 anni per l'accesso alla pensione per i ferrovieri addetti alla circolazione treni e conseguentemente gli aumenti di valutazione, il famoso decimo pensionabile.

Tutte le precedenti riforme avevano riconosciuto che la tipologia di lavoro del personale dei treni e della manovra presenta parametri di gravosità legati all'impegno, all'atipicità degli orari e degli ambienti di lavoro che devono essere obiettivamente valutati al punto da prevedere riduzioni per l'accesso al pensionamento di vecchiaia.

Il Decreto Legge ha sovvertito tutto ciò, con questi lavoratori che non possono più neanche avvalersi della normativa sulle lavorazioni

usuranti, modificata recentemente con un'altra legge vistosamente inadeguata.

Riteniamo necessario che siano apportate delle modifiche a queste normative, per garantire tutela agli addetti del settore del trasporto ferroviario, anche alla luce della vasta platea d'impresе che di tale traspor-

**Segr. Regionale Sicilia:
Salvatore Genovese**



to si occupano, i cui dipendenti necessitano anch'essi di migliori tutele previdenziali.

Su questa materia abbiamo promosso una varietà d'iniziative, sollecitando le forze imprenditoriali, partecipando e promuovendo convegni e contatti con le forze politiche, considerato che il Governo e soprattutto la Ministra Fornero sono sordi rispetto ai nostri appelli.

Scelte organizzative

Possiamo concentrarci su come rilanciare l'azione tenendo conto degli obiettivi raggiunti, come la costruzione della Fondazione SMA, ormai una realtà che ha solo bisogno

**Segr. Regionale Lazio:
Carlo Nevi**



Speciale Congresso Nazionale

di prendere completa conoscenza delle proprie potenzialità.

Per ora sono due anni che è titolata a percepire il 5 per mille da devolvere nelle denunce dei redditi.

Anche in merito alla nostra presenza nelle Associazioni Europee, e mi riferisco espressamente all'ALE, in questi anni il nostro impegno è notevolmente cresciuto.

Ci ha indubbiamente aiutato il cambio della classe dirigente di diversi sindacati Europei dei macchinisti; condividendo le criticità dei processi di liberalizzazione abbiamo aumentato gli sforzi per entrare a pieno titolo nel dialogo sociale europeo.

Queste esperienze, chiaramente, ci permettono una più ampia conoscenza dello stato dell'arte del trasporto ferroviario Europeo.

Nel prossimo mese di ottobre avremo un primo incontro presso il Parlamento Europeo di Bruxelles, dove potremmo portare le nostre idee in merito alla nuova direttiva che impone, fra le altre cose, la separazione netta dei gestori delle Infrastrutture e delle Imprese Ferroviarie.

Altro impegno che riteniamo di aver soddisfatto è quello di ricercare un'organizzazione più professionale inserendo dei professionisti che ci aiutino a gestire le materie più complesse e a impostare con metodo il



**Segr. Regionale Campania:
Gennaro Di Somma**

lavoro di tutti i giorni, sia perché i tempi non permettono più di condurre con leggerezza nessuna associazione e tanto meno i sindacati, sia perché è sempre più necessario

affrontare con competenza i vari aspetti organizzativi che un'organizzazione sindacale deve avere per costruire la propria rappresentanza.



**Segr. Regionale Abruzzo:
Fernando Masci**

Conclusioni

“Noi tenteremo di risolvere i problemi della categoria con ogni mezzo lecito e legale, in armonia con la Costituzione della Repubblica Italiana.

Qualora non dovessimo riuscire nel nostro intento, avremo il coraggio di fare un proclama e dire: abbiamo perso! Ma non svendo la categoria, né Martini stesso”.

David Martini (epigrafe della fondazione dello SMA - S. Vito Romano - 02.10.1952).

Oggi più che mai sento attuale questa frase e ritengo che debba essere la nostra idea guida.

In linea con lo spirito fondativo espresso da David Martini, questo congresso deve decidere qual è la strada.

Ve ne sono due, egualmente dignitose:

1. assumere che l'equilibrio tra la contingenza storica del mondo - non solo sindacale - che ci circonda e la difesa dei diritti dei lavoratori, unico obiettivo di questo sindacato fin dai suoi primordi, sia tale da farci proseguire sulla strada del negoziato per la ricerca di accordi;

2. prendere atto che non lo è, quindi occorre ricercare altre forme, diverse dal negoziato, per esprimere ciò che secondo noi è necessario per dare sempre più dignità al lavoro e ai lavoratori.

Se contestualizziamo le nostre scelte nel periodo che stiamo vivendo, anche se è estenuante farlo confluire in un accordo il negoziato è comunque una tutela e un mattone che permette di ricostruire quel sistema di garanzie e di professionalità che legittima un sindacato autonomo come la nostra FAST FerroVie a esistere e ad andare avanti.

Dobbiamo dirci proprio in questi giorni che ci sentiamo veramente di riuscire a incidere nel mantenimento delle tutele del personale che rappresentiamo, così da poter continuare a dire che siamo sulla strada giusta

Diversamente, se dovessimo prendere atto di non riuscire nei nostri intenti, anche noi dovremo avere il coraggio di dire: abbiamo perso! Nonostante il difficile periodo storico, riusciremo ad andare avanti con la consapevolezza che la nostra passione, la nostra esperienza, la nostra professionalità e la nostra lealtà



**Segr. Regionale Sardegna:
Alessandro Viola**

sono la linfa vitale che ci permette di andare avanti e credere che questo modo di fare sindacato sia irrinunciabile per tutta la categoria.

Noi abbiamo prima di tutto il dovere di continuare l'azione che David Martini e gli altri hanno iniziato il 2 ottobre 1952.

Il ruolo del sindacato nell'attuale concezione del Trasporto Pubblico Locale



degli ultimi quattro anni, lo Stato ha fornito per il Trasporto Pubblico Locale, nel 2008, 1.635 milioni di euro. La stessa somma sarebbe dovuta essere messa a disposizione per il 2009 e il 2010, ma già nel 2009 era chiaro che questi stanziamenti erano insufficienti, così Governo ed Enti Locali, di concerto, hanno foraggiato il Trasporto Pubblico Locale attingendo da altre casse o mettendo le mani direttamente nelle tasche dei cittadini, come nel caso della fiscalizzazione, che metteva le Regioni nelle condizioni di derivare le risorse per il TPL dalla percentuale sull'accisa del gasolio. Questo succedeva fino al 2010 mentre il 2011, grazie all'impianto normativo e finanziario messo in campo negli anni precedenti, sarebbe dovuto essere l'anno della stabilizzazione della spesa per il Trasporto Pubblico Locale. Ma non fu così, tant'è che la manovra economi-

Nella Relazione Congressuale del rappresentante autoferrotranvieri di Catania una riflessione sulla situazione del Tpl in Sicilia e in Italia

di Francesco Contino

Vi saluto fraternamente a nome di tutta la segreteria aziendale della Circumetnea di Catania, e vorrei estendere il saluto a tutti coloro i quali, anche se oggi non possono essere presenti (come i colleghi dell'Amat di Palermo) con il loro impegno e la loro dedizione permettono alla Fast FerroVie di affermarsi nello scenario sindacale degli autoferrotranvieri.

Il Congresso Nazionale, per sua stessa natura, rappresenta la massima assise in cui trovano spunto i momenti di verifica, di riflessione e di progetto. Ecco perché mi premeva, in questa importante giornata di confronto, fare il punto della situazione sul Trasporto Pubblico Locale e il correlato ruolo del sindacato.

Oggi il fabbisogno regionale per il trasporto pubblico locale (da intendersi sia su gomma sia su ferro) è stimato dagli enti locali intorno a 1 miliardo e 900 milioni di euro annui. È a tutti noto come la legge 422 del 1997, meglio conosciuta come "legge Bassanini", abbia trasferito alle Regioni le competenze in materia (e cioè all'Amministrazione Regionale spetta il compito di programmazione, di coordinamento e la sottoscrizione dei contratti, volti a rendere più efficiente il servizio) anche se la copertura finanziaria rimane sostanzialmente affidata al Governo Nazionale, (infatti al Ministero dei Trasporti, di concerto con le Regioni, compete la suddivisione dei fondi destinati).

Tanto per fare un breve accenno sugli stanziamenti

ca estiva andò esattamente nel senso opposto.

Al TPL furono così assegnati appena 372,1 milioni di euro. Successivamente si è arrivati a un reintegro fino a 1.271 milioni. Alla fine i fondi si trovarono, ma si registrò una diminuzione degli investimenti nel settore pari al 15% per l'anno finanziario 2011.

Così si arriva al decreto Salva Italia di quest'anno, il decreto dei "professori" che prevedeva lo stanziamento di appena 1 miliardo e 200 milioni di euro per il 2012, cifra assolutamente inadeguata a coprire le spese regionali per il TPL. A seguito di accordo si arriva a 1 miliardo e 600 milioni ma alle regioni non bastano e chiedono 1 miliardo e 748 milioni di euro come risorse minime, destinate al finanziamento dei contratti di servizio con Trenitalia nonché - 300 milioni - per gli investimenti in materiale rotabile ferroviario e su gomma. Il Governo si è impegnato a valutare in sede tecnica le richieste presentate.

Le criticità del sistema in cui versa il TPL sono da leggere all'interno delle maglie di questi stanziamenti, che si sostanziano in:

- Un parco macchine obsoleto, se paragonato ai treni in servizio negli altri paesi europei, per non parlare della velocità media raggiunta in Italia rispetto agli altri paesi europei parimenti industrializzati
- Un trasporto collettivo sicuramente insufficiente per capacità di copertura del territorio, rapidità di

Speciale Congresso Nazionale

viaggio e standard qualitativi

- Tagli dei collegamenti e aumento dei prezzi del trasporto su rotaia: un treno cancellato ogni cinque in Veneto, meno 13% nelle Marche, -12% in Liguria, -10% in Abruzzo e Campania; aumento del prezzo dei biglietti del +23,4% in Lombardia, 20% in Abruzzo e in Liguria, per citare solo alcune Regioni.

- I treni a disposizione delle tratte pendolari si trovano spesso sovraffollati, con conseguenti ritardi accumulati alla partenza per l'impossibilità di chiudere le porte creando un ulteriore disservizio; tutto questo avviene a discapito dei 2 milioni e 830 mila pendolari che utilizzano la rete ferroviaria.

- Non è diversa la situazione del gommaio.

Il fenomeno è sotto gli occhi di tutti ed è compito di ognuno di noi interrogarsi sul ruolo del sindacato, su com'è, come dovrebbe essere, sullo spazio che gli è proprio nella società, sui rapporti con la politica e con le istituzioni, sul modello organizzativo ad esso più consono per svolgere al meglio la sua funzione.

Il sindacato ha perso moltissimo terreno, sicuramente siamo stati molto indeboliti dall'attacco politico, dalle riforme del mercato del lavoro, ma il colpo basso è arrivato mettendo nelle mani dei rappresentanti delle banche e delle università (spesso private) le riforme del mercato del lavoro.

Ciò significa che la politica ha deciso di attaccare seriamente il sindacato, annichilendolo il più possibile.

Oggi, quando si parla di sindacato, si usano ormai termini come arretrato, superato, obsoleto, roba da museo, ma io credo che il sindacato sia rappresentativo dei

lavoratori che lavorano. Posto su questo piano, è chiaro che abbiamo l'obbligo di difendere i lavoratori. Ma difenderli da cosa? Innanzitutto dall'individualismo.

C'è un progetto culturale e politico di primissimo piano che, ormai da una decina d'anni, spinge nella direzione del "ciascuno per sé". L'assenza di un modello in cui riconoscersi, in cui credere e su cui litigare è sicuramente alla base dell'individualismo. Anche le riforme del mercato del lavoro vanno tutte in questa direzione. La legge 30 e soprattutto il suo decreto attuativo, il 276, vanno precisamente in quella direzione. Per smontare, per analizzare, per indagare su questo progetto culturale, politico ed economico si è fatto poco. Tale progetto ha comportato una diminuzione dell'adesione ideologica al sindacato. Una volta si aderiva allo SMA non per spicciolo opportunismo, ma per identità.

Il sindacato cosa può fare in un contesto di questo genere?

Sicuramente evitare di vittimizarsi. E' chiaro che incontra enormi difficoltà, ma poiché possiede scuole di formazione, riviste e centri studi, deve fare di più per analizzare e combattere questa cultura individualistica, che vuol dire anche cultura del consumo, cultura del privato, cultura delle privatizzazioni.

Il sindacato deve far capire che le privatizzazioni non sono per niente un fatto economico, ma solo un grosso fatto politico; che ogni azienda pubblica privatizzata significa un pezzo di democrazia sottratto alla discussione, al libero confronto tra le parti.

Forse un po' tutti noi, io per primo, c'eravamo un po' rassegnati, calati nell'idea che non ci fossero alternati-





ve al modello attualmente *in auge*. Mi pare che da qualche mese le cose stiano un po' cambiando, che sia un po' cresciuto il coefficiente di attrito.

Tenuto conto che dalla nostra parte abbiamo dei giuristi molto bravi dobbiamo fare di più, sul piano della legislazione del lavoro. Perché fino a quando si discute se modificare o no dei commi del decreto attuativo 276 per ridurre un po' i lavoratori a progetto, si parla davvero di minuzie.

È chiaro che una legge non si può fare dall'oggi al domani, però il sindacato deve mettere sul piatto una nuova e robusta legge sul lavoro nel suo complesso. Ciò per di garantire il nostro lavoro e quello dei nostri figli, intesi come il futuro dell'Italia.

Insomma, ci siamo per troppo tempo inginocchiati attorno ai dettagli della legge 30 mentre un intero sistema andrebbe rimesso in discussione, magari con proposte e iniziative che non saranno votabili domattina ma che, tuttavia, potrebbero far discutere, aprire nuove prospettive, mostrare che la scena è diversa; solo così possiamo riottenere la fiducia dei nostri iscritti, la maggior parte dei quali rimangono tali solo sulla base dei rapporti affettivi che nel tempo siamo riusciti a creare.

Il sindacato è rimasto indietro di parecchi anni, non ci si è resi conto della solitudine in cui è stato ad arte confinato. Ma un mondo senza sindacato vorrebbe dire il mondo del contratto individuale. Alcuni, con buona professionalità, giovinezza, energia, ma soprattutto disponibilità a fare 60 ore a settimana se la potranno cavare anche bene (e sono quelli che pensano che il sindacato sia un elemento da museo); ma per milioni di altri cittadini un mondo senza sindacato vuol dire un ritorno all'Italia del 1950.

È proprio questa l'idea d'Italia che dobbiamo scongiurare.

“Il futuro appartiene a chi crede nei propri progetti” Un'occasione per riflettere

Credere nei propri progetti, nei propri sogni è la molla fondamentale per costruire il proprio futuro. Una riflessione sul nostro Congresso Nazionale.

di Valentina Subrizi

Con questo slogan si è aperto il Congresso della Fast FerroVie/Confisal a Trevi (29 maggio - 01 giugno 2012).

Superando qualsiasi tipo di discussione di carattere politico, ciò che mi propongo mediante quest'articolo è offrire una riflessione sul significato di una simile espressione.

Il futuro, l'incubo dei giovani e di noi tutti.

Un futuro sempre più incerto considerando la recente riforma del lavoro. Quale futuro, dunque, per noi e per le generazioni future?

Per questo motivo non c'è nulla di più giusto che credere nei propri progetti e portarli avanti, sebbene tutto sembri andare a rotoli.

Il futuro è lavoro, dignità, tutele, opportunità, diritti all'interno di una società ormai multietnica.

Lavoro inteso come possibilità di garantire un dignitoso stile di vita alla propria famiglia e a se stessi, occasione per autorealizzarsi e soddisfare i propri sogni. Qualche decennio fa Eleanor Roosevelt, first lady degli Stati Uniti d'America dal 1933 al 1945, affermò che “il futuro appartiene a coloro che credono alla bellezza dei propri sogni”. Del resto, i nostri progetti non sono forse manifestazione dei nostri sogni? Il futuro è, quindi, portare a compimento i propri sogni e vivere la propria vita “alla grande”, come solo chi crede nei propri progetti/sogni è in grado di fare.

Esso è anche dignità per l'individuo, il quale è sia socialmente utile che produttivo, stimolato dal portare avanti ciò che più lo interessa. Fattore economico e sociale, la dignità è l'elemento che valorizza maggiormente una persona ponendola nella condizione di ope-

Speciale Congresso Nazionale

rare al massimo delle sue capacità.

Si tratta di un'opportunità di crescita interiore ed esteriore, ovvero di affermazione in un mondo del lavoro sempre più complesso e in declino che lascia poco spazio alla creatività, ai sogni, ai progetti, alla meritocrazia, all'intraprendenza e molto, invece, alla standardizzazione e all'impoverimento delle menti. Basti pensare alla "fuga di cervelli" all'estero nel caso dell'Italia, Paese dove, non a caso, la promozione dell'intraprendenza giovanile lascia abbastanza a desiderare.

Il futuro è anche insieme di tutele, garanzia del domani nel mondo del precariato, protezione e sicurezza allo stesso tempo unita al complesso dei diritti di cui ogni essere umano, in quanto tale, deve poter godere.

Tutele e diritti, due termini così vicini eppure spesso dimenticati o volutamente ignorati dalle organizzazioni statali nazionali e internazionali che dovrebbero, invece, porli al primo posto.

Un individuo non può esistere senza tutele, diritti, dignità, lavoro e opportunità di dar prova di sé.

Questa breve riflessione, che spero non sia risultata noiosa, anzi, al contrario, abbia offerto uno spunto di riflessione, è quanto lo slogan promotore del Congresso Fast FerroVie intende trasmettere.

v.subrizi@fastferrovie.it
lazio@fastferrovie.it

GRALLOFRASSO

di Antonio Scalise

Il Cognato

"In una celebre scena di un film di Renzo Arbore si vede un mendicante che, per intenerire i passanti espone, invece del solito cartello su cui campeggia l'elenco della numerosa e affamata prole, la seguente scritta: "Ridotto in questo stato dal cognato".

Dalle piccole discussioni a tavola durante il pranzo della domenica (avete notato che la maggior parte dei cognati tifa per una squadra diversa dalla vostra?) salendo a questioni più importanti come le ripartizioni dei beni in caso di eredità e non volendo tacere su disavventure monegasche di prestigiose personalità politico/istituzionali, sono tanti gli esempi dei guasti che questa figura arreca alla civile e familiare convivenza.

Possiamo quindi affermare, senza tema di smentita, che il cognato è una delle peggiori sciagure della modernità.

Chi lavora a contatto con il pubblico li riconosce subito, "quelli del cognato".

Li vedi avvicinarsi allo sportello e sai già che sono loro. Normalmente donne, perché è più raro che sia un uomo a fidarsi del mai abbastanza acquisito parente. E la scena è sempre la stessa. "Buongiorno. Mi hanno detto che ci sono dei treni a prezzo scontato". A quel punto è necessaria – ma superflua – la verifica. "Chi glielo ha detto, signora?". "Mio cognato!". Come ti sbagli?

Le varianti sono tante: dall'esigenza di partire o arrivare a un certo orario "perché se no mio cognato non può accompagnarmi/venire a prendermi" alla necessità di prenotare un certo posto su una determinata vettura "perché dice mio cognato che quella è sempre mezza vuota". E poco importa se la richiesta non è esaudibile. Se l'orario ferroviario non prevede un treno con quelle caratteristiche non è certo colpa della signora; né tantomeno – non sia mai! – di suo cognato!

Attenzione, però. Smorzate subito il sorriso che già immagino sulle vostre bocche e i cenni di assenso che, leggendo queste righe, sicuramente avete fatto pensando ai vostri, di cognati. Perché, come accade a coloro che addebitano i problemi del mondo a uno dei tanti *sud* senza considerare che tutti siamo a sud di qualcuno o di qualcosa, lo status di cognato è carogna, non guarda in faccia a nessuno. Prima o poi ognuno diventa cognato di qualcuno.

Ora, io avrei una proposta, che a breve girerò al nostro Presidente del Consiglio.

In questo periodo di ristrettezze economiche, in cui è necessario tagliare dappertutto per mettere ordine ai conti pubblici, c'è una possibile riforma cui nessuno finora pare aver pensato seriamente e che potrebbe portare, se i miei calcoli non sono sbagliati, un gettito almeno pari a quello della chiusura di ospedali e tribunali: l'abolizione del cognato!

Gli articoli 7 e 8 della legge 223/91: ammortizzatori sociali o workfare?

di Francesco Marcelli*



Note introduttive

“(…) Il licenziamento collettivo è tra i fenomeni più drammatici e affascinanti del diritto del lavoro. Qui vengono a confronto le ragioni di natura economica dell’imprenditore, impegnato per il raggiungimento attraverso l’attività aziendale di un congruo utile, e le esigenze vitali dei lavoratori, che traggono dal rapporto di lavoro i mezzi per il sostentamento proprio e della famiglia e la possibilità di realizzarsi sul piano professionale e personale (…).” .. Nelle contrapposizioni dei diversi valori costituzionali, in primis gli articoli 2, 3, 4, 36 e 41 della Carta Fondamentale, “(…) Proprio in tema di licenziamenti si riscontra che tali norme (…) attribuiscono al lavoratore posizioni soggettive direttamente azionabili in giudizio perché incorporate (..) nel regolamento contrattuale del rapporto di lavoro (..)”.

La diversità sostanziale, però, fra licenziamento collettivo e individuale risiede “(…) [nell’] espulsione di un gruppo più o meno numeroso, fino all’interesse, del personale dipenden-

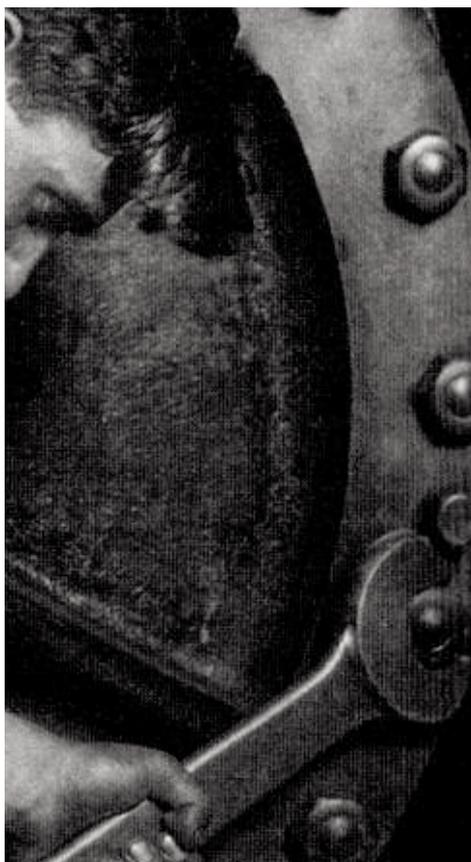
te che travolge il ruolo e la presenza del fattore lavoro nell’organizzazione aziendale (..)”, e, quindi, oltre all’impatto sociale, economico ed emotivo che essa suscita deve farci riflettere “(…) L’esigenza di non disconoscere l’influsso dei valori e al contempo di tenere questo influsso sotto il controllo argomentativo [della] considerazione delle norme costituzionali sui diritti fondamentali essenzialmente come <<principi>> (..) [che] non possono, poiché principi, <<incidere nei rapporti negoziali privati se non come criteri o direttive d’interpretazione delle leggi che lo regolano>> (..)”.

Da qui si spiega la ratio della legge 223/1991 in cui il potere datoriale di scelta produttiva deve essere temperato da una procedura ben definita e dalla partecipazione delle pubbliche autorità e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, in quanto “(…) A tale criterio ritengono di doversi attenere, sostanzialmente, la normativa comunitaria e la stessa legislazione nazionale (..)”. Ad essa oltremodo è legato anche l’interprete, nella sua discrezionalità e cultura giuridica,

poiché “(…) ha di fronte l’uomo in carne ed ossa (..) e la vicenda del licenziamento è, tra le vicende del lavoro, quella che più profondamente segna quella carne e quelle ossa (..) [nonché] le condizioni di debolezza del lavoratore (..)”.

Ad essa, inoltre, è correlata l’azione sindacale in quanto “(…) Ora i poteri del datore di lavoro con i quali si devono fare i conti sono soprattutto quelli che egli esercita nella sua veste di imprenditore (mirati a realizzare processi innovativi che mettono in pericolo il bene primario dell’occupazione, oppure mirati a far valere, nelle sue scelte negoziali, l’interesse ad una struttura organizzativa che si vuole più flessibile) (..)”, per cui “(…) la dimensione sociale (..)”, come guida della ricerca sulla rilevanza giuridica dell’azione sindacale, non va intesa come giustificatrice di astrazioni spersonalizzanti gli interessi che compongono quell’agire e, peggio, che separino l’interesse che muove quell’agire collettivo dagli interessi che quell’agire rappresenta (..)”.

Se l’introduzione della legge 223/1991 è avvenuta, perciò, in un



momento di crisi economica sensibile del nostro Paese, ci si deve chiedere se essa è tuttora valida e positivamente funzionante alla luce della dimensione attuale della globalizzazione in quanto quest'ultima pone davanti ai nostri occhi costruzioni e figure giuridico-economiche che interessano tanto la struttura quanto la fisiologia dell'impresa a seguito dell'impetuoso vento di cambiamento, anche sociale, da essa introdotto. Vale la pena, in quest'ambito, porre l'accento sul fatto che "(...) La rivoluzione elettronica ha segnato una nuova era in cui alla centralità dell'apparato strumentale, del lavoro manuale e delle materie prime si è sostituito il primato dell'intelligenza, dell'informazione computerizzata e, più in generale, dei servizi (...)" [e che] "Basta solo pensare che alla fine del secolo XX più della metà della popolazione attiva dei Paesi industrializzati è addetta a produrre (...) beni immateriali (...) [che] costituiscono più di un quarto del p.i.l. (...)"

Le aziende medio-grandi sono passate, in questi ultimi anni, dal sistema produttivo "a catena" a quello "a

rete", dirigendosi verso il downsizing e la gestione, da parte di terzi, di beni e/o servizi dell'originario produttore con l'utilizzo degli stessi fattori dell'impresa che viene, mano a mano, scorporata.

Pur condividendo, quindi – come aspetto metodologico e nell'analisi storico-giuridica – la tripartizione dell'evoluzione del Diritto del Lavoro italiano proposta da Ghera e che fa riferimento "(...) a [tre] grandi linee (...) [che] in larga misura si intrecciano, sovrapponendosi, nel corso dei medesimi periodi di tempo: 1) la fase della prima Legislazione Sociale, in cui le leggi (...) si presentano soprattutto come norme eccezionali rispetto al diritto privato comune; 2) la fase dell'incorporazione (...) nel diritto privato e (...) nell'ambito della codificazione civile; 3) la fase della costituzionalizzazione (...)" , ad esse, a nostro avviso, va aggiunta la "quarta fase", ormai consolidata, della globalizzazione i cui esiti e la cui stabilizzazione dipendono da serie analisi e prassi di politica legislativa e di economia del lavoro che riescano a gestire anche la crisi finanziaria oggi in atto.

Con la legge 223/1991 il legislatore, oltre a procedimentalizzare e disciplinare i comportamenti dei vari soggetti coinvolti nei licenziamenti collettivi, si è preoccupato di garantire al lavoratore disoccupato una nuova misura di sostegno al reddito. Previo esperimento e sussistenza di determinate condizioni, al soggetto colpito da una risoluzione del contratto di lavoro ex articoli 4 e 24, infatti, dopo l'iscrizione nelle apposite liste, è riconosciuta dall'INPS l'indennità di mobilità.

L'iscrizione nelle liste e l'ammortizzatore previdenziale, tuttavia, non hanno durata temporale illimitata, ma possono essere interrotti e sospesi da occupazione a tempo determinato o terminare per scadenza dei limiti previsti dalla norma o per la sottoscrizione di un nuovo contratto di lavoro a tempo indeterminato.

La legge, comunque, prevede alcune differenziazioni per la permanenza in lista e il diritto all'indennità in base all'età e all'area geografica di provenienza della risorsa disoccupata, in considerazione del fatto che è interes-

Riforma del Lavoro

se delle imprese attingere dalle liste i lavoratori più giovani, soprattutto nelle zone svantaggiate di cui al D.P.R. 6 marzo 1978 n. 218. Il policy maker si è, quindi, preoccupato di attuare una politica attiva del lavoro disincentivando da un lato, nei soggetti più giovani, l'immobilismo nello status di disoccupato, dall'altro la considerazione di interventi più massicci nel Meridione, storicamente colpito da tassi elevati di disoccupazione.

Al fine di favorire il reinserimento lavorativo, la 223/1991 prevede di premiare le imprese che assumono gli iscritti nelle liste di mobilità riconoscendo ad esse un premio (o bonus!) di natura contributivo - fiscale che aumenta con l'aumentare del diritto alla mobilità cui avrebbe diritto il disoccupato.

Seppur qui appena accennato nelle sue linee essenziali, l'istituto della mobilità di cui alla legge 223/1991 "(...) si presenta dunque come una politica del lavoro (...) nuova per il nostro Paese. Innanzitutto, per la varietà di pacchetti di benefici (...) a disoccupati e imprese (...), definiti in relazione a condizioni oggettive del lavoratore stesso e dell'impresa di provenienza. In secondo luogo per la combinazione di due dimensioni, "passive" e "attive", di politica del lavoro: (...) l'indennità di mobilità (...) [e l'] insieme di incentivi al reimpiego destinati all'impresa che assume il lavoratore in lista (...)" .

Da quanto detto può desumersi un'interessante problematica di fondo: la norma in esame ha facilitato o no il reingresso nel mercato del lavoro dei lavoratori colpiti da licenziamenti collettivi? In questa materia, però, "(...) [che] si intreccia con vicende economiche e sociali di vaste dimensioni e grave risonanza, [e che] rivestono un particolare interesse (...)" , non può sottacersi la lunga vigenza della legge in esame che si è spesso confrontata con provvedimenti di riforma del nostro Diritto del Lavoro ed è ormai ineludibile il fatto che essa debba farlo, ancora una volta, con la cosiddetta "Legge Biagi".

L'articolo 7 come aiuto all'autoimprenditorialità

Anche se di notevole importanza e di sicuro interesse, nello svolgimento del presente lavoro e del titolo in esame, i commi da 1 a 4 dell'articolo 7 vengono qui volutamente tralasciati poiché si vuole dare maggiore spazio alla finalità cui si tende, cioè quella di verificare come la legge 223/1991 abbia ed abbia avuto un carattere di prospettiva di politica attiva del lavoro caratterizzata da un'ampia innovazione in materia di job creation che spesso passa inosservata.

Si vuole, perciò, porre l'accento sulla facoltà dei lavoratori posti in mobilità, che ne abbiano ovviamente i requisiti prescritti di chiedere, ai sensi del comma 5, l'anticipazione in misura pari all'importo spettante dal momento di presentazione dell'istanza fino al termine del periodo di godimento per "(...) intraprendere un'attività autonoma o per associarsi in cooperativa in conformità alle norme vigenti (...)", previa detrazione delle mensilità eventualmente già fruite, senza riconoscimento della contribuzione figurativa e dell'ANF per i periodi successivi alla cancellazione delle liste.

Il comma 5, inoltre, risulta ulteriormente proficuo per questo studio e conferma l'idea che esso rappresenta elemento di novità in tema di politiche attive poiché, all'ultimo capoverso prevede che: "(...) Le somme corrisposte a titolo di anticipazione dell'indennità di mobilità sono cumulabili con il beneficio di cui all'art. 17 della legge 27 febbraio 1985, n. 49 (...)", la cosiddetta "Legge Marcora", riguardante il credito alla cooperazione e la salvaguardia dei livelli di occupazione.

Ad integrare il comma in esame sono intervenuti il D.M. 17/2/1993 n. 142 e la Circolare INPS 31/5/1993 n. 124 che hanno correlato la norma con la prassi amministrativa. In base a dette disposizioni il lavoratore interessato deve presentare domanda all'INPS, tramite il competente Centro per l'Impiego, corredata dalla documentazione richiesta (iscrizione alla Camera di Commercio, agli Albi professionali, all'Albo delle cooperative sociali o di produzione e lavoro, ecc.) prescritta per legge e relativa all'esercizio dell'attività intrapresa per la quale si richiede la corresponsione anticipata del trattamento. Qualora l'attività stessa non preveda



particolari iscrizioni, anche in base alla Circolare INPS 30/3/1996 n. 70, l'Istituto è tenuto a valutarne quegli "indici rilevatori" quali: l'apertura della partita IVA, la sottoscrizione di contratti di locazione, di compravendita di immobili ad uso commerciale che permettano di considerare positivamente la domanda.

Rientrano nel campo di applicazione del comma 5 e, quindi, hanno diritto all'anticipazione anche i dipendenti di aziende commerciali e agenzie di viaggio con più di 50 dipendenti e le imprese di vigilanza che ne occupino più di 15. Ciò in virtù dell'estensione del trattamento di CIGS e mobilità introdotto dall'articolo 7, comma 7 del decreto legge n. 148 del 20/5/1993 convertito nella legge 19/7/1993 n. 236, prorogato di anno in anno fino al 31/12/2008 in base all'articolo 2, comma 525, della Legge finanziaria per il 2008 in attesa della riforma dei cosiddetti "ammortizzatori sociali".

Nel caso di lavoratori che, al momento della loro collocazione in mobilità, già svolgano un'attività autonoma, la giurisprudenza di legittimità prevalente ha statuito che il termine "intraprendere" va interpretato non solo come inizio, ma anche come volontà di dedicarsi con più energie e tempo rispetto al passato in un nuovo tipo di lavoro in quanto la ratio legis è l'agevolazione di reinserimento di lavoratori in mobilità alleggerendo la pressione sul mercato del lavoro. Da ciò consegue che l'anticipazione spetta anche a chi sviluppi a tempo pieno un'attività autonoma anche in costan-

za di un rapporto di lavoro subordinato.

Al fine dell'anticipazione dell'indennità di mobilità non rileva se l'attività ex articolo 2082 c.c. sia svolta "prevalentemente" in proprio in quanto il comma 5 "(...) richiama una nozione atecnica che nell'uso comune è estremamente ampia e che chiaramente si distingue dalla diversa espressione lavoro autonomo, che nel linguaggio giuridico connota una categoria giuridica vera e propria (...)", ribadendo così la ratio della norma de qua tesa a "(...) indirizzare i disoccupati nel settore delle attività autonome e delle cooperative, in luogo del reimpiego con rapporto di natura subordinata, che potrebbe essere di difficile reperimento (...)".

La presentazione della domanda, nel silenzio della legge in merito, è stato stabilito per prassi amministrativa in 60 giorni (Circolari INPS 28/11/2002 n. 174 e 14/2/2000 n. 32) dalla data di inizio dell'attività autonoma o dell'associazione in cooperativa, seguendo per analogia legis l'articolo 129 del r.d.l. 4/10/1935 n. 1827, così come richiamato dall'articolo 7, comma, 12 della legge 223/1991. Detto termine, comunque, va riferito all'inizio ex novo dell'attività dopo la collocazione in mobilità, mentre, per chi abbia iniziato un'attività autonoma prima del licenziamento collettivo, secondo la Risposta della Direzione Centrale INPS del 28/11/2007, il termine stesso decorre dall'iscrizione del soggetto richiedente alle relative liste da parte della

Riforma del Lavoro

Commissione Regionale Tripartita .

Le agevolazioni dell'articolo 8: un ponte verso la Riforma Biagi

A ventuno anni dalla promulgazione il comma 2 dell'articolo 8 legge 223/1991 mostra ancora la propria completa innovazione legislativa e una prima rottura della rigidità ancora in vigore all'epoca in materia di collocamento e di contratto a tempo determinato. Il drafting del legislatore per cui "(...) I lavoratori in mobilità possono essere assunti con contratto a termine per dodici mesi (...)" ha rappresentato una novità eccezionale, preceduta solo dalla timida legge 407/1990, di fronte a due normative statiche ed arcaiche come la 230/1962 e la 264/1949, la cui portata ha allargato le sue maglie solo dopo l'approvazione della legge 608/1996 in materia di libertà di assunzione senza eccessivi vincoli autorizzativi dei vecchi Uffici di Collocamento.

Il comma in parola introduce, infatti ed ancor prima del d.lgs. 368/2001, una fattispecie di assunzione a termine autonoma e ulteriore, la quale prescinde da ogni riferimento a cause oggettive e implica solamente un requisito soggettivo (l'iscrizione del disoccupato nelle liste di mobilità) con conseguente possibilità per le parti di poter prorogare il termine fino ai dodici mesi massimi previsti .

In questo campo la norma ha, in un certo senso, anticipato le previsioni di Biagi, sempre attento a coniugare il cambiamento con i problemi sociali, nell'osservare che "Il mercato e l'organizzazione del lavoro si stanno evolvendo con crescente velocità: non altrettanto avviene per la regolazione dei rapporti di lavoro. (...) [con] il passaggio definitivo dalla <<vecchia>> alla <<nuova>> economia, (...) il sistema regolativo dei rapporti di lavoro ancor oggi in Italia e, seppur con diversi adattamenti, in Europa, non è più in grado di cogliere – governare- la trasformazione in atto. (...) Il quadro giuridico istituzionale ed i rapporti costruiti dalle parti sociali, quindi il diritto del lavoro e le relazioni industriali, devono cogliere queste trasformazioni in divenire, agevolandone il governo. (...) devono [cioè] trovare le convergenze per col-

tivare una nuova progettualità nella gestione delle risorse umane e dei rapporti collettivi di lavoro, modernizzando il sistema delle regole che dovrà diventare sempre più concordato e meno indotto dall'attore pubblico (...)"

La parte premiale della 223/1991 nei confronti del datore virtuoso che reinserisce un lavoratore in mobilità, con contratto a tempo determinato anche part time, ha rappresentato, quindi, un primo passo di welfare prevedendo un pagamento di contribuzione INPS nella misura della marca settimanale INAIL prevista dalla legge 25/1955, elevata oggi – a seguito della legge 296/2006 – al 10% della retribuzione imponibile prevista dai CCNL sottoscritti dai sindacati maggiormente e comparativamente più rappresentativi.

L'unica eccezione a detta agevolazione, che qui non si condivide sia per la poca attenzione all'accezione "datore di lavoro" cui ogni ente mutualistico appartiene sia per la stretta relazione con l'articolo 45 della Costituzione, era prevista dall'INPS solo per l'assunzione da parte delle cooperative di soci lavoratori iscritti nelle liste di mobilità basandosi sull'assunto che la prestazione lavorativa del socio rientrasse in un adempimento del patto associativo e non in una obbligazione derivante dal contratto di lavoro subordinato. La problematica è ormai oggi superata grazie alla nota del Ministero del Lavoro del 18/5/2005 n. 1074 , in risposta ad un interpellato dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Verona, e a seguito dell'approvazione della legge 142/2001 cui si è poi collegata la circolare INPS n. 77 del 25/5/2006, anche in riferimento alle agevolazioni di cui alla legge 407/1990.

Ulteriore positivo accento va posto, inoltre, al caso di trasformazione del contratto a termine in quello a tempo indeterminato che prevede per il datore due ipotesi alternative: o una decontribuzione uguale alla prima per altri dodici mesi o la corresponsione da parte dell'INPS di un contributo pari al 50%, per un periodo uguale, dell'indennità di mobilità che sarebbe spettata al lavoratore iscritto nelle liste . Se il contratto di lavoro viene,

invece, instaurato direttamente a tempo indeterminato l'impresa può optare tra lo sgravio INPS per diciotto mesi o per la corresponsione del 50% dell'indennità di mobilità con le stesse modalità previste per il caso di trasformazione.

Appare, allora, chiaro che, come la 223/1991 ha cercato di dare una risposta, seppur in maniera non perfetta, alla pesante crisi che è seguita alla caduta del muro di Berlino, essa deve oggi correlarsi con la "Legge Biagi" che si inserisce , nel mondo globalizzato e nel "sistema-paese", come fattore conciliativo fra domanda e offerta di lavoro. Le due vigenti costruzioni giuridiche, pertanto, s'intersecano con l'impresa sia per non farle perdere terreno nel mercato globale, sia per far sì che non si trovi ad avere competitors di Paesi stranieri, comunitari e non, in cui le limitazioni giuridiche e le tutele del lavoro salariato siano più leggere di quelle proposte dall'Ordinamento italiano.

Occorre chiedersi, in questo contesto, come si possa conciliare, in questo campo, la regolazione del mercato del lavoro ed una nuova idea di gestione delle risorse umane. Per parte della dottrina "Dal punto di vista dell'analisi economica, tra le regole, le convenzioni, le leggi che regolano l'utilizzo della mano d'opera, conviene distinguere quelle che rientrano nel campo della tutela dei lavoratori (...) da quelle che vertono sulla tutela dell'impiego (...). Le prime sono una componente del costo del lavoro. Le seconde, invece, incidono sui costi di aggiustamento determinando il grado di <<flessibilità>> di quest'ultimo: infatti, quanto più il regime a protezione dell'impiego è forte, tanto più la flessibilità è debole (...)" . A detta degli economisti, infatti, "(...) L'Europa (soprattutto continentale) risentirebbe di ordinamenti del lavoro troppo rigidi che nuocerebbero allo sviluppo e all'impiego, (...) [ma] si deve tuttavia segnalare una certa evoluzione [dell'OCSE] (...) che passa da[l'] annunciare una semplice deregolamentazione del mercato a una soluzione che sviluppa invece un miglior raccordo tra <<flessibilità>> e <<sicurezza>> [vale a dire] (...) una flexicurity (...)" .

Dopo la 223/1991, la "Legge Biagi"

“(…) ci consegna un vero e proprio diritto delle risorse umane che vede nelle regole del lavoro non più un arido corpus normativo (...), ma (...) uno strumento al servizio dei lavoratori e delle imprese (...) [e] della sfida della competitività (...)”.

Non è, quindi, un mero problema di divisione socio-politica fra chi vuole mantenere gli esistenti diritti dell'iper-citata “classe operaia” e chi cerca con cautela di modificarli, quanto di adattare le norme allo sviluppo reale dell'economia al fine di creare una maggiore e migliore occupazione senza che sia lesa quel senso di libertà e giustizia sociale che il nostro Costituente ha posto alla base del quadro normativo nazionale in quanto il mercato non può essere mai lasciato agire da solo al fine di evitare disuguaglianza sociale o addirittura nuove forme di asservimento.

Le regole legali, però, non vanno mai di pari passo con l'evoluzione economica in quanto l'inseguimento continuo dei cicli economici da parte del mercato del lavoro spesso non ottiene gli effetti positivi sperati. Rinnovare, però, il mercato del lavoro è una necessità imprescindibile che richiede sforzi complessi ed eterogenei che partano dall'ambito comunitario in quanto “(...) Ciò che viene oggi richiesto agli operatori pratici ma anche alle parti sociali e agli studiosi del diritto del lavoro è quello di provare ad abbandonare una cultura (anche giurisprudenziale) costruita sul sospetto e sulla diffidenza (...)”.

Gli interessi imprenditoriali, comunque, mentre politica e diritto del lavoro si sforzavano di cercare mediazione sociale e adattamento giuridico, già si interessavano in real time alle costruzioni giuridiche del trasferimento d'azienda, dell'appalto (fattispecie queste che si dirigono verso prestazioni rese al di fuori della vetusta concezione fordista e taylorista di “fabbrica”). Talmente forte è stata l'istanza di terziarizzazione che, spesso, si sono utilizzate anche operazioni societarie di un certo grado e livello come lo scorporo e la cessione di un ramo funzionalmente autonomo d'impresa, già prima di un intervento legislativo ad hoc per cui “(...) Smaterializzazione ed esternalizzazione, che si collocano tra le più appariscenti tendenze degli odierni processi produttivi, mettono (...) in discus-

sione (...) alcune categorie concettuali normative, costruite sul ben diverso paradigma dell'impresa fordista e, al tempo stesso, impongono di considerare quali siano i capisaldi garantistici da preservare anche di fronte al nuovo che avanza (...)”.

Garantire la stabilità del posto di lavoro in Italia ha, comunque, sempre rappresentato un punto fermo per la legislazione giuslavoristica, soprattutto in virtù del disposto costituzionale e della cosiddetta normativa antifraudolenta. Negli ultimi due decenni l'introduzione della flessibilità nel mercato del lavoro per molti avrebbe messo in seria discussione la conquista del “posto fisso”. Bisognerebbe, invece, verificare se detta flessibilità abbia toccato gli strumenti di difesa del lavoratore o se le nuove tipologie lavorative abbiano avuto effetti negativi sulla continuità del lavoro e sull'impianto generale dei diritti dello stesso prestatore in quanto solo “(...) Nella convinzione che (...) governando i processi normativi reali e non mediante vincoli e divieti insostenibili, che poi alimentano pratiche contra legem, si garantisce concretamente la qualità del lavoro e l'investimento nella persona come fattore competitivo e dunque capitale dell'impresa (...)”. L'attesa di un mercato del lavoro moderno che non stravolga le garanzie lavoristiche conquistate nel XX secolo è certo ancora grande ed incerta.

Problemi e prospettive di politica di diritto del lavoro che si riferiscono ai mutati scenari interni e internazionali danno la stura a nuove fasi di analisi evolutiva dei fenomeni in esame. Sono, quindi, sempre più necessari coraggio e onestà intellettuale per ritoccare (e riformare in melius) i meccanismi del processo di flessibilità effettiva ed incalzante sollecitata dal mercato del lavoro per poter capire fino a che punto si possa incidere non tanto e non solo nell'alveo dell'apparato produttivo-economico, quanto e soprattutto nel rispetto dell'ambito giuridico delle fasce sociali più deboli, poiché “(...) Il processo di globalizzazione economica e finanziaria, e la rivoluzione post-fordista ad esso connessa, pare aver trasformato le parole del padre del pluralismo in una lucida profezia.[ed] I vincoli di competitività imposti dal mercato globale hanno giustificato il radicale ripensamento dei sistemi di welfare (...)”.

Gli interventi della futura politica legislativa, pertanto, non possono prescindere da un riesame organico della 223/1991 nel contesto delle novità introdotte dal d.lgs. 276/2003, ma non certo nella maniera del d.d.l. della Ministra Fornero!

***l'autore è Consulente del Lavoro**



- 1) R. SCOGNAMIGLIO, presentazione di Licenziamenti collettivi, (a cura di) G. FAVALLI e F. ROTONDI, IPSOA, Milano, 2000, 5.
- 2) L. NOGLER, La disciplina dei licenziamenti individuali nell'epoca del bilanciamento tra <<principi>> costituzionali, in AIDLIASS, 1.
- 3) R. SCOGNAMIGLIO, op. ult. cit., 5.
- 4) L. NOGLER, op. ult. cit., 2-3.
- 5) R. SCOGNAMIGLIO, ibidem.
- 6) L. DE ANGELIS, Licenziamento per motivi economici e controllo giudiziario, in LD, a. XXI, n. 3/2007, 466.
- 7) F. LISO, Autonomia collettiva e occupazione, in Scritti in onore di Gino Giugni, Tomo I, Cacucci, Bari, 1999, 547-548, passaggio che non si discosta dalle considerazioni di LORD WEDDERBURN OF CHARLTON, Consultation and collective bargaining in Europe: success or ideology, in Scritti in onore di Gino Giugni, Tomo II, Cacucci, Bari, 1999, 1702, in cui nota che: "(...) Some questions are obvious (...). What would the relation be to collective bargaining to which the multinationals' management were said in one survey to be "implacably opposed"? (...)". Cfr., su questo tema, anche O. KAHN-FREUND, A Lawyer's Reflections on Multinationals Corporations, in Jo. Ind. Rel. (Aus.), 1972, 356: "(...) With the growth of multinational enterprise, management becomes to a large extent an International power- where is the countervailing power? (...) The entire basis of our thinking on collective industrial relations and collective labour law is destroyed by this development (...)".
- 8) F. TESTA, La funzione negoziale nell'azione sindacale, Università Europea di Roma, Roma, 2008, 202. In chiave critica, vd. pure G. ORLANDINI, Sciopero e servizi pubblici essenziali nel processo di integrazione europea – Uno studio di diritto comparato e comunitario, Giappichelli, Torino, 2003, 1: "(...) La fabbrica "flessibile" ha eroso la capacità organizzativa dei sindacati, indebolendone radicalmente il potere; questi (...) hanno spesso (...) accetta[to] di controllare le spinte rivendicative in nome dei vincoli di compatibilità economica. Al pari dell'intervento politico degli Stati, anche la logica dell'azione sindacale nazionale ha finito per accettare di essere subordinata agli obiettivi di stabilità economica (...)".
- 9) R. DE LUCA TAMAJO, Metamorfosi dell'impresa e nuova disciplina dell'interposizione, in RIDL, 2003, I, 169.
- 10) Vd., in tal senso, R. DE LUCA TAMAJO, ibidem, 167 ss., per il quale: "(...) La pur improbabile tesi secondo cui l'ordinamento evolve per spinte endogene (...) trova ulteriore smentita nell'influenza esercitata sull'elaborazione giuridica dei processi organizzativi dell'impresa. (...) il flusso [delle] mutazioni del processo produttivo è in grado di scompigliare financo le più strutturate pagine dei Codici (...), nelle cui pieghe (...) è sempre più frequente il riferimento a termini e vicende proprie dell'organizzazione dell'impresa (...)". E ancora: "(...) con il termine esternalizzazione si fa (...) riferimento a un altro incontentibile processo che ha investito massicciamente la fisionomia dell'impresa medio-grande [per cui la stessa] impresa post industriale tende, in effetti, a conservare al proprio interno soltanto (...) il core business (...)", [per cui] "(...) Massimamente esposto a questa feconda contaminazione è il diritto del lavoro che trova financo origine d'essere nelle trasformazioni nel modo di produrre (...) e che nel suo corso evolutivo appare costantemente influenzato da variabili organizzative e socio-economiche (...)".
- 11) E. GHERA, Diritto del lavoro, Cacucci, Bari, 1991, 9.
- 12) N. ZANINI, La valutazione d'impatto delle liste di mobilità utilizzando la base dati WHIP, Tesi di laurea inedita, Facoltà di Scienze Statistiche, Università di Padova, a. a. 2006/2007, 6.
- 13) R. SCOGNAMIGLIO, presentazione di Licenziamenti collettivi, cit., 8.
- 14) Per M. TIRABOSCHI, Esternalizzazioni del lavoro e valorizzazione del capitale umano: due modelli inconciliabili?, cit., 1-38, "(...) la disciplina dei fenomeni interpositori e della esternalizzazione delle relazioni di lavoro costituisce una delle novità maggiori della riforma Biagi (...) [in quanto la sua] sfida aperta (...) non è di certo di poco conto, soprattutto sul versante della gestione delle risorse umane e del corretto funzionamento del mercato del lavoro (...). Per ridare effettività – e credibilità – al diritto del lavoro la scelta del legislatore è stata quella di affidare a chi sta in azienda un quadro di regole duttili e concretamente esigibili (...)". Di posizione opposta la versione di G. CREMASCHI nell'intervista a S. GUIDI, Il Welfare della discordia, in Famiglia Cristiana, Anno LXXVII, n. 40 del 7/10/2007, 40-44: "(...) Io ritengo che questa legge coroni, in maniera negativa, una legislazione cominciata negli anni '90; una legislazione che ha praticamente legalizzato tutte le forme di lavoro precario (...)".
- 15) Vd. la relazione di G. DI LASCIO, Indennità di mobilità, inedita, nel gruppo di lavoro del III MDLSSS Le integrazioni salariali, (a cura di) M. FAIOLI (Modulo "Ammortizzatori sociali"), Università Europea di Roma, 20/4/2009, 15 ss.
- 15) Vd., amplius, VISCOMI, Le nuove leggi civili commentate, Cedam, Padova, 1994, 969 ss.
- 17) Cfr. E. GHERA, Diritto del lavoro, Cacucci, Bari, 2008, 404-405, tesi che qui si condivide, nel puntualizzare che: "(...) Diversa è la prospettiva nella quale si inseriscono le disposizioni sulle cooperative (...) nell'ambito di un ampio intervento a sostegno della cooperazione (...) [de]lla salvaguardia e [de]l'incremento dei livelli occupazionali attraverso il sostegno della mutualità imprenditoriale tra i lavoratori (...) [per] promuovere le predette cooperative ove siano costituite dai lavoratori provenienti da azienda in crisi privilegiandole nei finanziamenti (...)". Per ulteriori approfondimenti, vd., rispettivamente, i commenti di M. MARINELLI all'articolo 13 e di D. MEZZACAPO al 14 del d.lgs. 276/2003 in R. DE LUCA TAMAJO e G. SANTORO PASSARELLI (a cura di), Il nuovo mercato del lavoro, Cedam, Padova, 2007, 201-214.
- 18) Si veda, però, in materia, il Messaggio INPS 13/12/2006 n. 33100, in cui si precisa che la percezione del trattamento in un'unica soluzione comporta la decadenza dall'iscrizione nelle liste di mobilità e, quindi, l'insussistenza del diritto a percepire ulteriori somme in caso di eventuali proroghe di detti trattamenti. Per le ultime novità vd. E. MARTINA, Lavoratore in mobilità che si associa in cooperativa: corresponsione anticipata dell'indennità, in La Circolare di lavoro e previdenza n. 23 del 06/06/2011, 14 ss.
- 19) Per M. BIAGI, Istituzioni di diritto del lavoro, Giuffrè, Milano, 2007, 361 "(...) E' opinione unanime che l'attuale regime di ammortizzatori sociali dia luogo a un corpus normativo quasi ingovernabile, caratterizzato da successive sovrapposizioni che lo rendono neppure lontanamente riconducibile al concetto di sistema (...)". Si consulti, per un qua-

dro più organico, l'indice A-Z (voce ammortizzatori sociali) sul sito www.fmb.unimore.it. Sull'incertezza della materia, anche a fronte dell'approvazione della legge 2/2009, cfr. F. LISO, Brevi note sull'articolo 19 del recente decreto legge 185 intervenuto sulla materia degli ammortizzatori sociali, in ADAPT, Working Paper 68/2008, consultabile sul sito www.fmb.unimore.it quando segnala che: "(...) Nella materia degli ammortizzatori sociali, sempre in attesa della riforma, si continua a navigare a vista (...). Interventi caratterizzati dall'emergenza (...) non hanno mai favorito disegni di razionalizzazione (...)".

20) In materia si vedano, in MGL, le sentenze della Cassazione n. 5951 del 21/4/2001, n. 6679 del 15/5/2001, n. 93 del 08/1/2003, n. 11539 del 25/7/2003, n. 13272 del 10/9/2003, n. 19019 del 12/12/2003 n. 1517 del 28/1/2004 e, sul sito www.inps.it, la Circolare 28/11/2002 n. 174.

21) Cassazione n. 9007 del 20/6/2002, in MGL, correlata con la suddetta Circolare 174/2002 che amplia la precedente del 30/3/1996 n. 70.

22) Va segnalato che anche in caso di presentazione della domanda oltre il termine fissato non c'è decadenza dal diritto alla corresponsione anticipata come stabilito dalla Cassazione con la sentenza n. 13272 del 10/9/2003, in MGL, 2003 e dalla Corte d'Appello di Milano nella sentenza del 3/9/2002, in Riv. crit. dir. lav., 2002, 1052.

23) Secondo la Cassazione, sentenza n. 6463 del 01/4/2004, in IPrev, 2004, 6463, in tal caso la corresponsione non riguarderebbe l'anticipazione in senso proprio, ma il beneficio dell'indennità secondo l'ordinaria periodicità mensile.

24) Così Cassazione 10/7/2000 n. 9174, in FI, 2000, I, 3487 e Pretura Milano 27/4/1996, in OGL, 1996, 403. In tal senso si veda, in dottrina, F. LISO, in LI, 1991, 21, 12; A. MARESCA, in Le nuove leggi civili commentate, Cedam, Padova, 1994, 975; V. ROCCELLA, in DPL, 1992, 1725.

25) M. BIAGI, Competitività e risorse umane: modernizzare la regolazione dei rapporti di lavoro, in RIDL, 2001, I, 257-289. Oggi in L. MONTUSCHI, M. TIRABOSCHI e T. TREU (a cura di), Marco Biagi - Un giurista progettuale, cit., 257-289.

26) Non avendo trovato, però, copertura finanziaria la stessa decontribuzione non è prevista per i premi assicurativi in base alla Circolare INAIL n. 24 del 4/5/1992.

27) Per una disamina, vd. Bollettino ADAPT 25/2008 sul sito www.fmb.unimore.it e Prat. Lav., 2006, 24, 1059.

28) Si condivide qui, invece, il parere di A. ASNAGHI, Assunzione di lavoratori in mobilità: i benefici spettano anche per il socio lavoratore di cooperativa, in DRI, 4/2005, 1159-1162, per il quale "(...) un possibile affronto risolutivo della questione non deve essere ricercato in un automatismo pratico e nemmeno soltanto attraverso un'interpretazione categorica della legge (...), ma al contrario nella capacità delle cooperative di adeguare e personalizzare (...) le proprie norme statutarie e di regolamento prevedendo regole finalizzate ad una convincente armonizzazione fra le due dimensioni del socio cooperativo e del lavoratore subordinato (...)".

29) Detto contributo viene elevato a 24 mesi per i soggetti con più di 50 anni ed a 36 in caso di aziende rientranti nelle aree di cui al D.P.R. 218/1978.

30) Come afferma M. TIRABOSCHI, Esternalizzazioni del lavoro e valorizzazione del capitale umano: due modelli inconciliabili?, in M. TIRABOSCHI (a cura di), Le esternalizzazioni dopo la riforma Biagi, cit., 1-38: "(...) Da questo punto di vista (...) lo shock prodotto dalla nuova normativa può essere una occasione utile per rinnovare gli strumenti tradizionali di gestione delle risorse umane. Ciò che è certo è che si registra un profondo cambiamento nella concezione del diritto del lavoro e delle tecniche di tutele del lavoro che da sempre lo caratterizzano (...)".

31) J. GAUTIE', Gli economisti contro le tutele del mercato del lavoro: dalla deregolazione alla flexicurity, in DRI, 1/2005, 5 ss. .

32) M. TIRABOSCHI, Esternalizzazioni del lavoro e valorizzazione del capitale umano: due modelli inconciliabili?, cit., 38.

33) Per un approfondimento politico sulle nuove posizioni "riformiste" della sinistra italiana, si rimanda al Bollettino ADAPT (a cura di T. PIZZO), edizione speciale n. 22 del 28/06/2007 in www.fmb.unimore.it.

34) Così P. ICHINO, Il contratto di lavoro, cit., 15-17, quando afferma che: "(...) Tutto induce a pensare che proprio a questa esigenza si sia riferito il nostro legislatore costituente, quando ha posto tra i compiti essenziali della Repubblica quello della tutela del lavoro (...) [in quanto] l'imprenditore (...) è informato (...) assai meglio del lavoratore (...) [per cui] Anche in riferimento a questo dato caratteristico del mercato del lavoro si pone l'esigenza di un intervento riequilibratore dell'ordinamento, cui sembrano corrispondere i principi costituzionali (...)".

35) M. BIAGI (a cura di), Mercati e rapporti di lavoro, Commentario alla legge 24 marzo 1997 n. 196, Giuffrè, Milano, 1997, 21-36. Oggi in L. MONTUSCHI, M. TIRABOSCHI e T. TREU (a cura di), Marco Biagi - Un giurista progettuale, cit., 103-116, in cui si evidenzia che: "(...) E' tuttavia innegabile che, per essere realmente incisiva, una politica economica e industriale (...) debba fondarsi anche su un'adeguata strumentazione giuridico istituzionale (...) [senza necessariamente] rimuovere le tutele fondamentali che, nel nostro ordinamento, accompagnano le diverse tipologie di lavoro (...)".

36) M. BIAGI (a cura di), Il nuovo lavoro a termine, Commentario al d.lgs. 6 settembre 2001 n. 368, Giuffrè, Milano, 2002, 3-20. Oggi in L. MONTUSCHI, M. TIRABOSCHI e T. TREU (a cura di), Marco Biagi - Un giurista progettuale, cit., 32-49, che ci ricorda che: "(...) E' da anni che sociologi ed economisti ci avvertono che il mercato e l'organizzazione del lavoro si stanno evolvendo con crescente velocità, e che il sistema di regolazioni dei rapporti di lavoro pensato per un modello fordista-tayloristico non è più in grado di cogliere e governare la trasformazione in atto (...)".

37) R. DE LUCA TAMAJO, Metamorfosi dell'impresa e nuova disciplina dell'interposizione, cit., 169.

38) M. TIRABOSCHI, Esternalizzazioni del lavoro e valorizzazione del capitale umano: due modelli inconciliabili?, cit., 38.

39) Cfr. O. KAHN-FREUND, A Lawyer's Reflections on Multinationals Corporations, cit. .

40) G. ORLANDINI, op. ult. cit., I. La profezia di cui alla nota precedente appare oggi abbastanza calzante e preoccupante quando si afferma, come A. TRIPI, Esternalizzare i servizi per modernizzare il paese, in Italia Oggi dell'11/12/2007, che: "(...) Secondo molti analisti, l'impresa nel prossimo futuro tenderà a essere un'azienda senza sede, inserita in un'economia globale intrinsecamente senza confini, e l'attenzione per il cliente sarà sempre più al centro del business (...)". Più condivisibile qui appare il ragionamento di A. ACCORNERO, Nuovi rapporti e rappresentanza, cit., 68, e affermare che: "(...) Lavoro standard e non standard vanno tenuti insieme da una rete protettiva ben al di là degli <<ammortizzatori sociali>>, che oggi penalizzano chi si muove di più, non stabilizzano gli impieghi precari e non risar-

Morti sul lavoro e terremoto.

di Alba Pietrazzi



Che il nostro paese sia tristemente noto per l'impressionante numero d'infortuni sul lavoro che causano le cosiddette morti bianche, è ormai notizia conosciuta.

Morti bianche? No, semmai coscienze sporche poiché, anche se giornali e tv si ostinano a chiamarle così in queste tragedie non c'è niente di bianco, candido e innocente.

Già nel 2011 l'Italia è stata messa in mora da Bruxelles per non aver rispettato le disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro. Roma, infatti, è accusata dall'Ue di non fare abbastanza per arginare il fenomeno. Intanto in Italia i lavoratori continuano a morire.

Secondo l'Osservatorio indipendente di Bologna sulle morti sul lavoro, dall'inizio del 2011 si registrano ben 542 morti per infortuni sui luoghi di lavoro, oltre il 15 per cento di queste vittime lavorava in nero o era già in pensione. Una cifra che supera i 900 morti (stima minima) se si aggiungono i lavoratori deceduti *in itinere*, ovvero lungo il tragitto casa-lavoro. Numeri che fanno paura, e dati ancora più

sconfortanti arrivano da questi primi mesi del 2012, complice purtroppo il sisma dell'Emilia Romagna, in particolare le scosse del 20 e del 29 maggio che hanno fatto rilevare ben 18 vittime sul lavoro. Il terremoto ha nuovamente portato alla luce un nervo scoperto del paese, conosciuto benissimo dalla governance, nonostante i finti stupori della Ministra del Lavoro, che è quello delle costruzioni fatiscenti nell'edilizia industriale. I lavoratori morti sotto i capannoni delle aziende per cui lavoravano sono morti sul lavoro, morti che non troveranno mai una

.... il nervo scoperto delle costruzioni fatiscenti nell'edilizia industriale

risposta seria, morti che passeranno in secondo piano.

Ma dopo i crolli molte storie stanno venendo a galla e quello che emerge è che molti dei lavoratori morti avevano subito pressioni e minacce di perdere il posto se non fossero rientrati.

Incredibilmente, molte Aziende che non avevano la certificazione per la ripresa produttiva hanno

fatto firmare liberatorie individuali sulle responsabilità civili e penali nel caso di danni causati dal terremoto, cercando di scavalcare l'ordinanza del dipartimento della protezione civile. Un problema che dovrà essere affrontato urgentemente in un piano risolutivo per evitare nuovi disastri e garantire la sicurezza dei lavoratori.

A margine della «Giornata nazionale di studio sulla salute e sulla sicurezza sul lavoro», convocata dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro e tenutasi a Roma il 25 giugno a palazzo

Giustiniani, alla presenza delle più alte cariche dello Stato e dei diversi attori nazionali della prevenzione, tra cui le Parti sociali, il Presidente

della Repubblica Giorgio Napolitano ha sottolineato che in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro c'è molto da fare, anche dal punto di vista del sistema dei controlli e delle sanzioni. Ha posto anche l'accento sul fatto che ci sono gravissime crepe e contraddizioni nell'impegno a costruire la sicurezza del lavoro, che è un fondamentale valore costituzionale.



Il presidente del Senato, Renato Schifani, ha aggiunto che non si devono consentire tagli sui costi dell'antifortunistica per ragioni di risparmio e per massimizzare i profitti. È moralmente deprecabile approfittare del bisogno, della necessità di occupazione dei tanti lavoratori disposti a rischiare la propria salute e la propria vita pur di percepire uno stipendio. Le troppe tragedie, anche recenti, come quella ultima degli operai dell'Emilia schiacciati all'interno di capannoni non in linea con le normative antisismiche, impongono interventi di prevenzione sempre più attenti e rigorosi. Poter realisticamente auspicare, ma non meno definitivamente raggiungere, non solo una riduzione drastica degli eventi di danno e di disagio, in ambito lavorativo, ma una condizione diffusa di miglioramento continuo.

La Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare riguardo alle morti bianche propone di ricollocare la materia della tutela della salute e sicurezza sul lavoro tra quelle di esclusiva competenza legislativa dello Stato.

La proposta di modifica del-

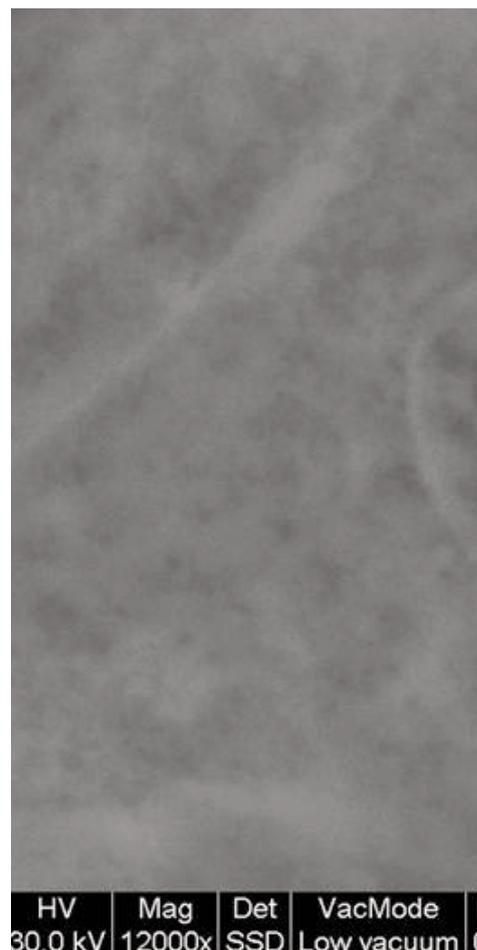
l'art.117 della Costituzione, depositata al Senato nella forma di disegno di legge costituzionale, prevede difatti una semplice modifica – dai riflessi, di contro, tutt'altro che semplici – da operare al secondo comma dell'articolo, relativo all'elenco delle materie regolate dalla legislazione esclusiva dello Stato, al quale sarebbe aggiunta la materia della «tutela e sicurezza del lavoro», eliminandola invece dal terzo comma, nel quale oggi è inserita, e quindi dalle materie soggette al regime di competenza della legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

L'intento è quello di promuovere il consolidamento di una chiara politica nazionale di prevenzione. Una politica che, basandosi sui dati, possa individuare in modo progressivo obiettivi certi d'intervento, potendo contare sul contributo e la collaborazione fattiva dei diversi soggetti impegnati sul territorio, a partire dalle Regioni (rafforzando gli organici dei servizi di prevenzione e vigilanza e il raccordo tra le stesse), ma potendo anche contare sulla sinergia tra soggetti istituzionali (rafforzando il ruolo dei diversi coordinamenti), e sull'azione ramificata sul territorio

garantita dalle Parti Sociali, operata mediante gli organismi paritetici e l'attività diretta dei Rappresentati dei Lavoratori per la Sicurezza (aziendali e territoriali).

Il sindacato avrà l'obbligo di vigilare affinché sia fatto il possibile e siano fornite ai lavoratori tutte le garanzie e le tutele, affinché il lavoro sia uno strumento per una vita migliore e non una fonte di esposizione ai rischi che ce ne potrebbero privare.

a.pietrazzi@fastferrovie.it



HV	Mag	Det	VacMode	P
30.0 kV	12000x	SSD	Low vacuum	0

Ricerca e prevenzione: la massima tutela per il lavoratore

E' con immenso piacere che sono qui a introdurre una nuova collaborazione, spero fruttuosa e duratura, che il nostro sindacato ha intrapreso con l'associazione di promozione sociale senza scopo di lucro "Vita al Microscopio" e in particolare con il Prof. Stefano Montanari e sua moglie, la Dott.ssa Antonietta Gatti, scienziata riconosciuta a livello mondiale, che si occupano di Nanopatologie legate alle polveri sottili.

Si tratta di quelle polveri provenienti da traffico automobilistico, dall'amianto ancora presente, dalle centrali termoelettriche, dagli inceneritori e comunque da ogni forma di combustione che coinvolgono anche alcune categorie di nostri lavoratori che, a causa del loro lavoro, con queste polveri vengono a contatto; ho in mente gli autisti, gli autotrasportatori, i macchinisti, gli operai.

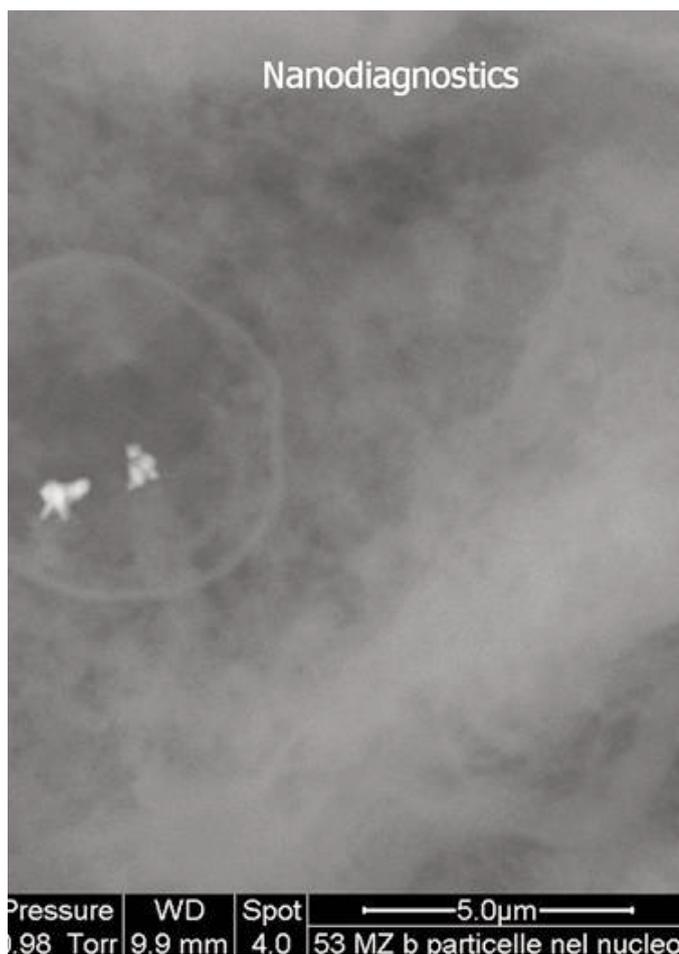
Gli studi di questi due scienziati in Italia continuano tra enormi difficoltà, perché vengono coinvolti settori che hanno interessi miliardari e che potrebbero essere disturbati da risultati delle ricerche.

Ma a noi interessa la tutela della salute del lavoratore e cercheremo con questa collaborazione, che avverrà a titolo gratuito, di fare passi avanti in questo senso. Il nostro scopo è quello di informare, perché solo con la conoscenza possiamo portare i lavoratori a tutelare se stessi e cercheremo di trovare le soluzioni e di far mettere in pratica le prevenzioni più adeguate per limitare al massimo i rischi.

Inizieremo con la pubblicazione di articoli scritti dal professore attinenti ai rischi che corriamo ogni giorno stando a contatto con queste polveri. Cercheremo poi di fare una raccolta fondi per aiutare i due ricercatori a ricomprare un microscopio elettronico, necessario per la ricerca; uno strumento il cui costo si aggira intorno ai 400.000 euro.

Ulteriori informazioni sono consultabili sul sito www.vitalmicroscopio.net

(p.s.)



Una vita al microscopio

a cura del dott. Stefano Montanari*

Sono pochi gl'Italiani che conoscono davvero il problema delle polveri sottili e ancor meno quelli al corrente del fatto che le nanopatologie, vale a dire le malattie indotte dalle polveri che si fissano nei tessuti biologici, sono state scoperte da due loro connazionali, segnatamente da me e soprattutto da mia moglie, la dottoressa Antonietta Gatti. Nessun vanto in questo, forse fu il caso a volere così, e il mio sospetto è che quello che vedemmo noi al microscopio elettronico a cavallo tra il 1997 e il 1998 fosse passato sotto gli occhi di chissà quanti altri ricercatori. La differenza tra loro e noi fu che loro non ci fecero caso e noi sì.

Ciò di cui ci accorgemmo è che le polveri di dimensioni poco sopra o poco sotto il micron, cioè il millesimo di millimetro, solide, inorganiche e insolubili nell'acqua e nei grassi sono capaci di entrare nell'organismo in diverse maniere, ma principalmente per inalazione e ingestione, passare velocemente nel sangue - e si parla di poche decine di secondi - e in circa un'ora finire all'interno degli organi. Quali organi, allo stato dell'arte relativo alle ricerche in corso non è possibile pronosticare, visto che il sangue porta queste particelle un po' dovunque e dovunque effettivamente si trovano.

Ciò che accade nel sangue dei soggetti particolarmente

te predisposti - e si parla, all'incirca, di un soggetto su dieci - è di poter provocare la formazione di trombi, e questi trombi migrano al circolo polmonare se il fenomeno avviene a livello venoso. La patologia che ne consegue è la tromboembolia polmonare, una condizione che può anche essere fatale e che sta al terzo posto nelle cause di morte in generale. Nel caso in cui il fenomeno avvenga invece nelle arterie, la conseguenza possibile è quella di un ictus o di un infarto cardiaco. Naturalmente la gravità dei casi è strettamente correlata alla quantità di polveri che entrano episodicamente nell'organismo.

Quando - e questo è proprio della maggioranza dei soggetti - le particelle raggiungono gli organi, queste vengono catturate, più o meno velocemente si concentrano e sono percepite come corpi estranei, inducendo una serie di reazioni infiammatorie e di cosiddetto stress ossidativo che possono sfociare nel vistosamente patologico. Si assiste, allora, alla formazione di tessuti cancerosi, una formazione che spesso - ma non sempre - impiega anni a manifestarsi.

È importante tener presente che l'organismo non è capace di liberarsi di quelle polveri sottili e ultrasottili una volta che queste si siano fissate all'interno degli organi. Dunque, lì sono e lì restano vita natural durante.

Ma le particelle sono responsabili anche di numerose altre situazioni di malattia. Sono capaci, per esempio, di penetrare all'interno del nucleo delle cellule andando ad interferire negativamente con il DNA; possono passare da madre a feto provocando aborti o malformazioni gravi; possono fissarsi al cervello dove, oltre a tumori quali l'astrocitoma, potrebbero essere origine del Morbo di Parkinson o del Morbo di Alzheimer; possono pure fissarsi al pancreas impedendo la produzione d'insuline e, dunque, diventando responsabili di una forma di diabete; danno stanchezza cronica - una malattia invalidante in continuo aumento - insonnia, irritabilità, perdita di memoria a breve, ecc.

Tutto questo, descritto scientificamente nel libro di mia moglie e mio *Nanopathology* e, in modo divulgativo, in diversi libri miei, è stato oggetto di due progetti di ricerca europei ambedue ideati e diretti da mia moglie: "Nanopathology" il primo e "DIPNA" il secondo, nel corso dei quali abbiamo lavorato con centri internazionali di grande prestigio come, tra gli altri, l'Università di Cambridge. Giusto poco tempo fa, a giugno, per le nostre ricerche mia moglie è entrata a far parte del College of Fellows dell'unione mondiale delle società nazionali di bioingegneria e biomateriali. Decine di migliaia di colleghi l'hanno inserita nel gruppo dei 32 scienziati di punta a livello mondiale. Che l'Italia sia all'oscuro di questo rientra nella normalità.

Una delle osservazioni che mi sento spesso rivolgere dai non addetti ai lavori è che le polveri sono sempre esistite e, dunque, in qualche modo l'uomo ci si deve essere assuefatto. Ahinoi, non è così. Per prima cosa va chiarito il fatto che non è per niente scontato che un



organismo sappia adattarsi a determinate condizioni. Tanto per fare un esempio semplice, uomo e sabbia coesistono da sempre su questo pianeta, ma se qualcuno si ritrova in un'atmosfera satura di sabbia è molto probabile che non ne esca sano e, magari, nemmeno vivo. Esempi analoghi di convivenze critiche possono essere fatti quasi all'infinito ed è necessario rendersi conto che la Natura è concepita in modo tale da liberarsi di noi così come di tutti gli altri esseri viventi, non fosse altro che per far posto a chi arriva.

Le polveri solide, inorganiche ed insolubili possono avere origini naturali: sabbia, erosione delle rocce e del terreno, eruzioni vulcaniche, incendi boschivi ne sono indubbiamente fonti, ma quelle polveri sono ben diverse da quelle antropiche, le polveri, cioè, prodotte dalle attività umane.

Gran parte delle particelle che invadono oggi l'atmosfera proviene da combustioni: motori a scoppio e impianti industriali come inceneritori di rifiuti di qualunque tipo, fonderie e cementifici, per esempio, sono generatori ormai diffusissimi. Le differenze sostanziali tra le polveri che escono da quei sistemi e le polveri naturali stanno nelle dimensioni - di gran lunga più fini per quelle antropiche e, per questo, di gran lunga più penetranti nell'organismo - e nelle composizioni chimiche, quanto mai varie, variabili e complesse nelle polveri che noi produciamo con le nostre attività. Queste differenze comportano una assai maggiore aggressività delle particelle antropiche rispetto a quelle naturali, pure niente affatto innocue. Va tenuto presente come le polveri di cui noi ci occupiamo, inorganiche, solide e insolubili, sono "eterne". Questo sia detto in termini umani relativi ai tempi, anche lunghissimi, che noi

Sostienici

L'associazione sostiene con i suoi progetti le ricerche scientifiche dei massimi esponenti mondiali delle patologie connesse alla presenza di nanopolveri nell'ambiente, ricerche della **dott. ssa Antonietta Morena Gatti e il dott. Stefano Montanari**.

Sostenere le loro ricerche significa prevenire:

1. malattie mortali come tumori, ictus, infarto miocardico, tromboembolia polmonare;
2. malattie neurologiche quali morbo di Parkinson, morbo di Alzheimer, autismo;
3. malformazioni fetali e aborti;
4. malattie del sistema endocrino come tiroiditi e diabete;
5. malattia del seme urente, sterilità maschile;
6. varie forme allergiche;
7. SLA e sclerosi multipla;
8. patologie connesse all'uso di armi all'uranio cosiddetto impoverito.

Se vuoi aiutarci in questa missione umanitaria puoi **iscriverti all'associazione** oppure **fare una donazione** sul

c/c postale n.8839340

intestato a Associazione Vita al Microscopio

codice IBAN IT57 V076 0103 2000 0000 8839 340

Per iscriverti all'associazione, scarica l'apposito modulo dal sito www.vitalmicroscopio.net e spedisilo compilato a quest'indirizzo:

Associazione VITA AL MICROSCOPIO

Via Monte Massico, 87 SC. RR

00139 Roma

oppure invialo all'indirizzo di posta elettronica:

segreteria.vitalmicroscopio@gmail.com

conosciamo: eterne perché non degradabili dalla Natura né dall'organismo umano. Il che significa che, una volta prodotte, si è compiuto un atto senza ritorno.

Ma esistono pure polveri prodotte a freddo. La frizione meccanica come l'usura dei freni dei mezzi di trasporto, ad esempio, è una fonte tutt'altro che trascurabile e troppo spesso, invece, trascurata. E l'amianto, nanoparticella a tutti gli effetti che non viene trattata ad alte temperature è pure un aggressore terribile, essendo la causa scatenante di malattie oncologiche senza possibilità di guarigione come i mesoteliomi pleurici e peritoneali che possono insorgere con ritardi anche di una quarantina d'anni dall'esposizione. Il caso dell'amianto offre una visione esemplare di come sia affrontato il problema delle polveri e, peraltro, di numerosi altri patogeni di origine industriale o, comunque sia, connessi con l'industria. L'amianto è un eccellente coibente, un altrettanto eccellente ignifugo con il vantaggio ulteriore di essere facilmente reperibile e lavorabile e di costare pochissimo. Per questi motivi la storia delle sue applicazioni risale a millenni fa. Tuttavia, a dispetto della sua diffusione, era già noto agli osservatori antichi come inalare le particelle costituenti quel minerale (in realtà si tratta di un gruppo di minerali diversi: silicati appartenenti alle serie del ser-

pentino e degli anfibioli) portasse ad ammalarsi fino a morire. Gli scritti di Plinio il Vecchio, morto nel 79 d.C., contenuti nella sua *Naturalis Historia* sono chiarissimi in proposito. E, soprattutto nel Novecento, le testimonianze scientifiche a carico dell'amianto sono numerose e ben circostanziate. Eppure si attese fino al 1992 perché si legiferasse a livello planetario in modo da proibirne l'uso, e ancora oggi qualche nazione resta fuori dall'ostracismo. Il perché è presto detto: com'è accaduto e, purtroppo, come continua ad accadere con materiali e tecnologie redditizi per l'industria, si assoldano "scienziati" (e le virgolette sono d'obbligo), addirittura trasformandoli artificialmente ad uso mediatico in luminari, per far loro compilare rapporti fasulli da pubblicare sulle riviste scientifiche, rapporti concepiti in modo tale da offrire

ai politici di turno la possibilità di mantenere tecnologie e materiali nell'ambito della legge, magari con il beneficio del dubbio, e questo in barba al Principio di Precauzione che in Europa è legge. Cloro-fluoro-carburi, diossine ("blandi cancerogeni solo per i ratti!"), piombo tetraetile, una serie infinita di additivi alimentari sono alcuni degli esempi di sostanze con un passato recente del genere. Alla gravità dei fatti in quanto tali va ad aggiungersi la falsa sicurezza indotta nel grande pubblico che, per questo, non sente la necessità di prendere le dovute precauzioni.

A questo punto è impossibile non toccare il problema dei controlli. Perché questi vengano eseguiti occorre che esistano regole che li prescrivano rendendoli obbligatori e perché esistano le regole occorre che il legislatore legiferi facendolo in modo corretto. Malauguratamente interessi non certo universali ma di parte davvero immensi impediscono che le regole esistano o, quando è impossibile evitarne l'esistenza, fanno sì che siano in qualche modo aggirate. Al di là di episodi tutt'altro che infrequenti di controllori infedeli, occasionalmente individuati e quasi mai puniti adeguatamente lasciando cadere i fatti nel pubblico dimenticatoio, è piuttosto comune l'adattamento dei limiti di

legge per un determinato inquinante non alle esigenze dell'organismo ma a quelle d'interessi che con la salute non hanno nulla a che spartire. Chi ha in qualche modo seguito le vicende dell'atrazina, un erbicida usatissimo fino all'inizio degli Anni Novanta del secolo scorso, o del benzo(a)pirene con i loro limiti legali ballerini sa di che cosa parlo. E di casi analoghi si potrebbero riempire non poche pagine, partendo dagli inquinanti su cui le leggi tacciono del tutto e che costituiscono la larghissima maggioranza. Ma già, quando le leggi esistono, la scelta dei valori di soglia è a dir poco opinabile. Basta dare un'occhiata alle diossine i cui valori limite europei sono più di 300 volte superiori rispetto a quelli statunitensi mentre, se si osserva il problema dal punto di vista puramente scientifico senza deviazioni verso qualche interesse diverso, il valore limite è zero, tale essendo la capacità del nostro organismo di tollerare confronti con quella famiglia d'inquinanti.

È indispensabile rendersi conto come gli inquinanti siano veleni che toccano tutti con particolare riguardo a tante classi di lavoratori che, per motivi professionali, sono particolarmente attaccabili da una o più classi di aggressori. Si aggiunga, poi, che non di rado quei veleni propagano il loro effetto sulle generazioni future e, dunque, ciò che facciamo noi oggi si ripercuote inevitabilmente sui nostri figli. Ormai la letteratura scientifica corrente è chiara in proposito: con i nostri veleni stiamo incidendo negativamente sul genoma umano. Le informazioni scritte nei geni si stanno distorcendo, così come il materiale genetico su cui queste informazioni sono scritte. Purtroppo rendere pubbliche queste che ormai sono ovvietà scientifiche viene tacciato di terrorismo ma, almeno stando al vocabolario, è impossibile non costatare che terrorista è chi mette la bomba, non chi cerca di disinnescarla.

Chi vuole continuare a ballare sul Titanic è libero di farlo.

*l'autore è direttore scientifico del Laboratorio Nanodiagnosics

Via Fermi, 1/L
41057 San Vito (Modena)

montanari@nanodiagnosics.it

L'AMAT di Palermo verso il naufragio?

Antiche prassi e nuove incompetenze mettono a repentaglio la sopravvivenza della società di trasporto urbano del capoluogo siciliano

a cura dell'Organismo
Sindacale Aziendale Fast FerroVie

Quando la nave passò più vicina all'isola del Giglio, naufragò e avvenne la tragedia, fu chiaro che si trattava di una "manovra azzardata" fatta tante altre volte.

Ma si sa, le manovre azzardate spesso procurano solo danni e a pagarne lo scotto sono sempre coloro che non hanno responsabilità.

Ebbene all'AMAT di Palermo le manovre azzardate sono semplice routine e grazie ai "capitani Schettino" l'impatto sarà inevitabile.

Si acquistano bus nuovi alimentati a gas, ma non si provvede a munirsi di un sistema di rifornimento adeguato, la "pompetta" di A.M.G. a disposizione non è dimensionata per l'erogazione della quantità di gas necessario per i circa 70 bus e va in tilt un giorno sì e uno no, quindi una percentuale di bus rimane ferma in attesa di rifornimento per poi comandare gli Operatori d'Esercizio in linea a recarsi allo ZEN per rifornirle; altre vetture rimangono in rimessa. Così come rimangono o rientrano in rimessa i bus con l'aria condizionata guasta e, con le temperature sahariane che si registrano negli ultimi periodi, gli Operatori d'Esercizio devono pure accollarsi il palliativo della paglietta che sostituisce il sedile estivo e continuare a lavorare in condizioni estreme: su sedili di plastica deformati, con i vetri senza guarnizioni che vibrano rumorosamente, con la condensa che sale dalle valvole poste sotto il posto guida. Un vero e proprio attentato alla salute degli autisti, già sotto la pressione di un'utenza indignata, del rilievo degli orari di transito, delle partenze che sono contestate (uno o due minuti) se in anticipo o in ritardo. Coraggio, per la tutela dei lavoratori ci sono i rappresentanti sindacali alla sicurezza ma, da quello che fanno, si deduce che tutto va bene. Infatti, se provi ad attivarli, ti rispondono con un preoccupante e disarmante "benaltrismo" che riduce al silenzio anche il lavoratore più agguerrito.

Intanto – oltre al danno la beffa – lo stipendio a fine mese puntualmente in ritardo danneggia ulteriormente



il morale e le tasche dei lavoratori, che si vedono addebitati more e interessi per le rate di mutui e bollette varie.

Senza alcun ordine di servizio, inoltre, alla rimessa di Brancaccio qualche lavoratore è stato promosso sul campo alla carica di Facente Funzione Capo Deposito. Non è dato sapere con quali criteri e con quali autorizzazioni.

All'AMAT non si riesce a trarre insegnamento da tutto ciò che accade attorno. Proprio non si riesce a uscire fuori dalle vecchie logiche del "chi ha più polvere spara". L'ostinazione nel consentire la pratica di tale logica continua a generare sperequazione, privilegi, sprechi e scarsa competenza amministrativa che condizionano e frenano lo sviluppo e l'efficienza della nostra azienda. In tutti i settori predomina un'accentuata e diffusa inefficienza.

Il trattamento di favore riservato ad alcuni inidonei temporanei o definitivi, trasferiti qua e là in barba alla posizione nella graduatoria gerarchica, all'anzianità di servizio nella mansione d'istituto o al grado d'invalidità civile; le raccomandazioni che imbosciano personale in posti e mansioni di favore; le sperequazioni di trattamento, sia economico sia normativo sia mortificano chi le subisce con rassegnata impotenza stanno distruggendo l'azienda, che non riesce ad andare oltre una precaria amministrazione, restando in stato di continua emergenza. Emergenza per le poche vetture immesse in rete,

per i ricambi; emergenza liquidità, stipendi, organizzativa. Emergenza inidonei alla mansione d'istituto, per la farraginosa gestione del personale e per la tutela del personale veramente malato dopo tanti anni di turni massacranti. Emergenza legalità, applicata minuziosamente per alcuni lavoratori e disattesa per altri. Ma quanto deve durare questa emergenza?

Perché – dobbiamo dirlo – queste emergenze non sono soltanto determinate dai tagli e dalla crisi, ma soprattutto dal malcostume e dalla cattiva gestione clientelare e azzardata attuati nella nostra azienda praticamente da sempre.

Allora è giunto il momento di dire basta.

E' giunta l'ora che i lavoratori seri e professionali, che ogni giorno lottano per non fare affondare la nostra azienda, reclamino e ottengano i loro diritti

che sono quelli, ad esempio, di poter essere adibiti alle mansioni alternative alla guida attualmente occupate, con l'avallo di dirigenti compiacenti, da gente che non ha diritto a fruirne.

Come la nave comandata da Schettino, anche il transatlantico AMAT si trova in rotta di collisione.

Tutti insieme dobbiamo impedirlo, prima che sia troppo tardi.

... all'AMAT proprio non si riesce a uscire fuori dalle vecchie logiche ...



confisal servizi Card



La nostra card associativa
per avere una leva in più
rispetto agli altri

**Con TornaQUI! Sconti
risparmi davvero!**



Acquistando con la tua Confisal Servizi Card in migliaia di esercizi del circuito TornaQUI! Sconti, gli sconti accumulati ti verranno restituiti in denaro sulla tua card. Alcuni esempi di sconti*:

- ALIMENTARI E SUPERMERCATI fino al 5%
- RISTORAZIONE fino al 20%
- VIAGGI DIVERTIMENTO TEMPO LIBERO fino al 25%
- e ancora abbigliamento, accessori, librerie...

Per conoscere il regolamento e tutte le convenzioni visita il sito dedicato alla carta e clicca su "Ricerca convenzioni".

*Gli sconti possono variare, consultare il sito per gli aggiornamenti

+ SICUREZZA

- Ideale per **acquisti on line**
- Servizio di **SMS Alert** e **Contact Center** dedicato
- Dotata di **Codice IBAN** personale slegato da conto corrente
- Saldo ed estratto conto su <http://confisal.qnfs.it>

+ LIBERTÀ

- Utilizzabile in tutto il mondo perché è **MasterCard**
- Nessun conto corrente, **nessun canone annuale**
- **Prelievi di contante** presso ogni sportello automatico
- Saldo e trasferimenti fondi via SMS
- **Pedaggio** dei percorsi autostradali

+ PRIVILEGI

- Circuito **TornaQUI! Sconti**
- **Ricarica del cellulare**
- Pagamento delle **Utenze**

RICHIEDILA SUBITO!

- 1- **COMPILA** in tutte le sue parti il modulo richiesta carta
- 2- **FIRMA** il modulo di richiesta e il contratto di adesione
- 3- **ALLEGA** la fotocopia di un documento di riconoscimento (per i minorenni documento identità genitore o tutore legale)
- 4- **CONSEGNA/SPEDISCI A:** **CONFISAL SERVIZI - VIA DI VIGNA IACOBINI, 5 - 00149 - ROMA**
- 5- **RICEVI** comunicazione per ritirare la carta e codice pin

Numero Verde
800 754445

www.eurocqs.it



**SCOPRI
I NOSTRI
PRONTI**

Cerchi un Prestito?

FINANZIAMO DIPENDENTI STATALI, PUBBLICI, PRIVATI E PENSIONATI

Abbiamo stipulato con la **CONFISAL** una convenzione al fine di offrire agli iscritti prodotti finanziari a condizioni estremamente competitive rispetto agli altri operatori presenti sul mercato.

Scansiona con



IL TUD SMARTPHONE

CESSIONE DEL QUINTO*

	NETTO EROGATO	MESI	RATA	TAN	TAEG
Es1	16.000,87	120	194,00	6,20	8,28
Es2	26.003,23	120	314,00	6,20	8,18

* Gli importi indicati negli esempi hanno valore puramente esemplificativo, si riferiscono al prodotto cessione del quinto per un dipendente Statale di 30 anni di età e 10 di servizio al momento della richiesta e sono comprensivi degli oneri assicurativi, delle spese di istruttoria, imposta sostitutiva e commissioni (offerta valida fino al 30/11/11). Il tasso di interesse è fisso per tutta la durata del finanziamento e l'importo della rata non potrà essere superiore ad un quinto dello stipendio del richiedente, valutato al netto delle ritenute. Il TAEG e le rate indicate negli esempi possono essere oggetto di variazioni per effetto degli "oneri di distribuzione" applicabili, dell'età e dell'anzianità di servizio del dipendente e dalla natura giuridica del suo datore di lavoro. Modalità di rimborso del finanziamento tramite trattenuta in busta paga.

Es1: 194,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 5.962,83 - Commissioni Bancarie 696,52 - Oneri di distribuzione 32,59 - Spese istruttoria 295,00 - Imposta sostitutiva 43,29 - Premio polizza vita 246,90 - Importo netto erogato 16.000,87 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 23.280,00.

Es2: 314,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 9.651,17 - Commissioni Bancarie 1.130,60 - Oneri di distribuzione 192,17 - Spese istruttoria 295,00 - Imposta sostitutiva 70,07 - Premio polizza vita 337,76 - Importo netto erogato 26.003,23 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 37.680,00.

Gli esempi sono riferiti al prodotto Family Credit Network SpA.

IN CONVENZIONE CON



- CESSIONE DEL QUINTO**
- PRESTITO CON DELEGA**
- PRESTITI PENSIONATI**
- PRESTITI PERSONALI**
- CONFISAL SERVIZI CARD**
- MUTUI**

DIREZIONE GENERALE

Via A. Pacinotti, 73/81 - 00146 ROMA

• Tel. **06 55381111**

I NOSTRI AGENTI A:

Roma, Milano, Firenze, Palermo,
Taranto, Lecce, Sassari, Napoli,
Pomezia (Rm), Messina, Marsala (Tp),
Chieti, Trieste, Treviso, Bologna, Latina,
Cosenza, Como, Cagliari, Bari, Ragusa,
Caltagirone (CT).



Visita il sito
www.confisalservizi.com
e richiedi la
CONFISAL SERVIZI CARD

per ulteriori informazioni in merito alla
convenzione chiama **CONFISAL SERVIZI 06-55342119/20**



Eurocqs S.p.A. iscritto all'Elenco Generale degli Intermediari operanti nel settore finanziario, previsto dall'articolo 106 e seguenti del T.U.B al n.37323. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali, per la Polizza Assicurativa o per quanto non espressamente indicato è necessario fare riferimento al modulo denominato "informazioni Europee di Base sul Credito ai Consumatori" disponibile in fase precontrattuale presso le filiali e agenzie di Eurocqs SpA. A richiesta verrà consegnata una "copia idonea per la stipula" del contratto per la valutazione del contenuto. Per la distribuzione di prodotti di finanziamento, Eurocqs SpA si avvale anche di agenti in attività finanziaria dislocati sul territorio Nazionale. Per ulteriori informazioni fare riferimento al sito internet www.eurocqs.it. Eurocqs SpA, nel collocamento di alcuni prodotti (Cessioni del quinto, Prestito con delega di pagamento e Prestiti personali), presso la clientela, opera in qualità di Intermediario di altre banche e/o intermediari finanziari (FamilyCreditNetwork SpA, Futuro SpA, Unifin SpA), questi sono i diretti contraenti e titolari di tutti i rapporti contrattuali e si riservano la valutazione dei requisiti necessari alla concessione del finanziamento.



La fondazione SMA

La Fondazione, attraverso un corretto e sereno dibattito culturale e un approfondito confronto dialettico con tutte le componenti della società civile, ha la finalità di promuovere il coinvolgimento e la partecipazione attiva dei cittadini al tema dei trasporti e della mobilità in genere, partendo dalla "interazione uomo-macchina" nella condotta dei mezzi a guida vincolata, con particolare attenzione al settore ferroviario. Ciò sempre in attuazione dei valori di democrazia, libertà, partecipazione in tutte le sue forme (civile, religiosa, politica), trasparenza, solidarietà, uguaglianza, meritocrazia; è, pertanto, aperta a tutti coloro che intendano partecipare al tema dei trasporti inteso come servizio d'interesse collettivo e promuovere attività culturali e professionali per la crescita sociale della collettività, nazionale e internazionale.

Destina il tuo 5 per mille a:

COMITATO PROMOTORE

FONDAZIONE SMA

Codice fiscale 97611180585

Comitato Promotore Fondazione SMA
Via Prenestina, 170 00177 Roma

Tel. 0689535974/75 fax 0689535976 mail segreteria@pec.fondazioneisma.it



AUTOFERROTRANVIERI

La nuova linea riassume lo stato fatiscente del trasporto pubblico locale a Roma e il sindaco Alemanno rischia di legare la sua stagione in Campidoglio alla B1.

di Alba Pietrazzi

Metrò B1 e disagi

«Sta venendo fuori con chiarezza il quadro della situazione con cose gravi e inspiegabili», ha detto il sindaco di Roma Gianni Alemanno dopo aver visitato il tratto di metropolitana B1 tornato celebre, per l'ennesima volta, a causa di un disservizio. Ma non c'entrano treni fermi a causa di guasti veri o presunti o macchinisti in agitazione.

A causare ancora una volta il fermo della linea per circa un'ora ci ha pensato il deviatoio di Piazza Bologna. Un problema tecnico già più volte presentato ma ingigantito dalla mancanza del Dirigente Movimento e Gestione, che avrebbe dovuto presenziare in stazione per intervenire nell'immediatezza dell'emergenza e che, secondo l'ATAC, sarebbe stato assente ingiustificato.

La sua assenza ha causato l'allungamento a dismisura dei tempi d'intervento tecnico, che hanno fermato il servizio per circa un'ora.

Il deviatoio, che si trova nello snodo tra Conca d'Oro e Bologna, avrebbe un problema di software.

Riceverebbe in ritardo l'impulso per la manovra e quindi non sempre riuscirebbe a posizionarsi correttamente al passaggio del treno. La Ansaldo (la Società che ha fornito i deviatoi) ammette il problema e assicura che i propri tecnici stanno lavorando alla soluzione e che per la metà di luglio il sistema dovrebbe essere efficiente. Ma allora perchè aprire una linea in anticipo rispetto ai tempi che la renderebbero effettivamente funzionante? Perchè aprire sempre campagne mediatiche contro i lavoratori che poi sono presi di mira dai passeggeri? Categorie di lavoratori, tra l'altro che, essendo spesso legate all'esercizio vero e proprio, lavorano continuamente sotto organico, facendosi carico di molte ore di straordinario per garantire il regolare svolgimento del servizio. Perchè invece non ammettere che il problema è di altra natura?

Le tre fermate tra Conca d'Oro e Piazza Bologna,

costate 733 milioni di euro per quattro chilometri, sono un concentrato di tutti i difetti possibili nella pubblica amministrazione. Questo era già apparso evidente a chiunque, dopo l'inaugurazione voluta dal sindaco Alemanno il 13 giugno. Nel giorno d'avvio, meno corse del necessario. Il 14 giugno un blocco di 40 minuti. Poi un braccio di ferro tra sindacati dei macchinisti e Atac, partenze saltate, ritardi.

Alemanno ha davanti a sé una facile scorciatoia: trovare un capro espiatorio e chiudere gli occhi sul resto.

Non sta a noi adesso decidere se il blocco è stato davvero colpa di un addetto allo scambio che si sarebbe messo in ferie da solo o se l'assenza era autorizzata, come sostiene l'addetto stesso.

Senza processi sommari si può procedere a una constatazione: la B1 riassume lo stato marcescente del trasporto pubblico a Roma. Il problema è un sistema disastroso, che sia stata colpa di

... un problema tecnico già più volte presentatosi ma ingigantito dalla mancanza del Dirigente Movimento ...

un singolo o no.

Non esiste più alcuna strategia per ridurre il traffico privato e potenziare i mezzi pubblici. Il problema è che si sta mettendo seriamente a rischio il diritto costituzionale dei cittadini a usufruire del trasporto pubblico essenziale.

Per individuare le cause di ritardi, disservizi e malfunzionamenti delle linee B e B1, Alemanno ha istituito una "commissione tecnica" che avrà 15 giorni per chiudere l'inchiesta e lavorerà a titolo gratuito.

Intanto l'Assessore alla Mobilità, Antonello Aurigemma, chiede alle parti sociali – e in particolare ai sindacati – di farsi parte attiva in questa vicenda e di intraprendere un'azione analoga a tutela di tutti quei lavoratori che quotidianamente operano con capacità e professionalità in un settore così delicato.



Dopo il danno la beffa. I nuovi coefficienti di trasformazione riducono ancora il valore della pensione pubblica. Il secondo pilastro pensionistico diventa sempre più indispensabile, ma servono misure di sostegno più incisive

Nuovi coefficienti di trasformazione Pensioni ancora più basse

a cura di Agostino Apadula

Dopo gli interventi di modifica indecenti operati dalla coppia Fornero/Monti sul sistema pensionistico generale, sulla "Gazzetta Ufficiale" n. 120 del 24 maggio 2012 è stato pubblicato il decreto del Ministero del Lavoro del 15 maggio 2012 con la "Revisione triennale dei coefficienti di trasformazione del montante contributivo", i parametri di calcolo che, com'è noto, servono a determinare la quota dell'assegno pensionistico relativa:

- ⊃ alle prestazioni lavorative rese dopo l'1 gennaio 2012, per coloro che al 31/12/1995 erano in possesso di almeno 18 anni di anzianità contributiva, a qualsiasi titolo maturata;
- ⊃ alle prestazioni lavorative rese dopo il 31/12/1995 per i lavoratori che a detta data non avevano almeno 18 anni di contributi previdenziali;
- ⊃ alle prestazioni lavorative per coloro che hanno iniziato la loro attività lavorativa successivamente al 1° gennaio 1995.

Com'è noto, la revisione di questi valori oggi è triennale, quindi non più decennale come originariamente era previsto dalla legge 335/95, più comunemente conosciuta come riforma Dini, mentre a partire dal 2019 diventerà addirittura biennale.

I nuovi coefficienti pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale avranno validità dal 2013 e fino a tutto il 2015 serviranno a calcolare i trattamenti pensionistici liquidati in questo triennio.

Con la manovra di Natale sono stati previsti anche i coefficienti di trasformazione per gli anni che vanno da 66 a 70 di età, in ragione dei nuovi più elevati limiti previsti dalla legge 214/2011 per la maturazione del diritto al pensionamento di vecchiaia e dell'applicazio-

ne della Legge 122/2010, che sposta sempre in avanti l'età utile per l'accesso a pensione a seguito delle decisioni ISTAT legate al "progressivo aumento delle speranze di vita".

I nuovi coefficienti di trasformazione, elaborati su indicazione dell'ISTAT, diventano quindi sempre più negativamente determinanti, ovviamente in quota percentuale, per il calcolo dell'importo della pensione da corrispondere a tutti i lavoratori compresi quelli che, a partire dalle anzianità contributive maturate dal 1° gennaio 2012, sono transitati dal sistema di calcolo retributivo al regime contributivo, considerato che rispetto ai precedenti parametri provocano una perdita secca di diversi punti percentuali sul calcolo delle future pensioni, per come si può verificare di seguito negli esempi e dalla tabella riportata:

> per ogni 100.000 euro di contributi previdenziali versati si riceveranno a partire dal 2013 euro 4300,04 di pensione annua se l'età al momento di accesso a pensione sarà di 57 anni, mentre con i vecchi coefficienti, che resteranno in vigore fino a dicembre 2012, la pensione percepita sarebbe stata di euro 4400,3 sempre su base annua;

> Euro 4600,61 di trattamento pensionistico annuo, sempre per 100.000 euro di contributi versati, se l'età di accesso a pensione è invece di 60 anni, mentre prima della modifica sarebbe ammontata a euro 4800,00;

> euro 5400,35 euro se si accede invece a pensione a 65 anni, mentre con i precedenti coefficienti di trasformazione il trattamento fruito diventava euro 5600,2;

> euro 6500,41 se si va invece in pensione a 70 anni, sempre a fronte di un versamento di contribuzione pari a euro 100.000 (questo requisito non esisteva prima

PREVIDENZA

della riforma Fornero, visto che l'età di pensionamento per vecchiaia era fissato massimo a 65 anni).

I coefficienti di trasformazione istituiti, come già sopra citato, con la legge 335/95, più comunemente nota come legge Dini, erano soggetti a una revisione, da parte di una commissione di valutazione che scontava la presenza di rappresentanti delle forze sociali, rispetto all'andamento del Pil del Paese e alle cosiddette speranze di vita, che doveva essere decennale. Un periodo temporale di riferimento così ampio permetteva, a nostro giudizio, di valutare meglio alcuni fenomeni, come quello della maggiorazione delle aspettative di vita, in quanto si entrava in possesso di una statistica più significativa e oggettiva per modificare detti parametri di calcolo che hanno, come si è visto, un forte impatto sul valore degli assegni pensionistici.

I nostri Governanti invece, pur di fronte all'oggettivo problema di gestire il fenomeno dell'invecchiamento progressivo della popolazione impiegata nei cicli produttivi, per continuare a coprire e abusare degli sprechi della spesa pubblica e continuare a finanziare gli indecenti costi della politica, già nel 2005 hanno stabilito che la rideterminazione dei coefficienti avvenga su base triennale, mentre per effetto dell'ultima manovra economica dal 2019 detta revisione diventerà addirittura biennale, con prevedibili effetti dirompenti sul calcolo dei trattamenti previdenziali, tanto da far sì che le pensioni future dei lavoratori dipendenti liquidate dal primo pilastro pensionistico diventeranno sempre più misere.

Questa nuova condizione previdenziale ci impone, sia come singoli lavoratori sia nella qualità di rappresentanti sindacali, di rendere il nostro impegno per favorire modifiche in meglio alle normative e alla fiscalità di vantaggio applicata alle prestazioni pensionistiche complementari, per favorire uno sviluppo e una diffusione sistemica del cosiddetto secondo pilastro pensionistico, sulla falsariga di quanto avviene già nel restante mondo occidentale.

In tema di previdenza complementare, in verità, in Parlamento sono stati già depositati alcuni disegni di legge che, qualora completassero il loro iter e diventassero legge, oltre a parificare le normative tra i fondi aperti e i fondi chiusi – favorendo così processi di concorrenza – darebbero un ulteriore impulso alla sopra citata fiscalità di vantaggio applicata al sistema complementare, oltre a prevedere la possibilità per gli aderenti di recedere dalla scelta della previdenza complementare, un'opzione questa che darebbe ai lavoratori un potere contrattuale maggiore rispetto ai gestori dei fondi pensionistici integrativi.

Le rendite vitalizie della previdenza complementare sono ovviamente calcolate anch'esse con meccanismi legati alle

aspettative di vita, le tavole di previsione di riferimento sono distinte per genere, atteso che le speranze di vita sono diverse tra uomo e donna.

La condizione creatasi con questi meccanismi infernali introdotti sulla previdenza che, ovviamente, devono essere modificati quanto prima per impedire la riduzione *in progress* della pensione pubblica, ha obiettivamente aumentato la necessità dei lavoratori, sia più giovani sia di età più avanzata, di crearsi una pensione di scorta. Ciò nonostante i tempi attuali non siano eccessivamente propizi per invogliarli verso il risparmio previdenziale poiché, per ovvi e comprensibili motivi, i lavoratori e i cittadini in genere spaventati per la crisi economica che imperversa e, pertanto, impauriti per un futuro sempre più incerto, sono poco propensi a investire. Riteniamo però che la scelta di aderire al sistema complementare, al di là della necessità di difendere con tutti i mezzi il valore della pensione pubblica, sia diventata ormai una via obbligata per evitare di incorrere in una vecchiaia di stenti.

Il Governo dovrebbe però, a nostro giudizio, fare la sua parte molto seriamente in merito, varando vere misure di sostegno e di garanzia per il secondo pilastro pensionistico, per le quali allo stato non avvertiamo nessun segnale vero, a parte qualche dichiarazione di maniera rilasciata un po' improvvidamente dalla Ministra Fornero, che vada in questa direzione.

Da parte nostra siamo riteniamo che, oltre a intervenire con la leva fiscale, si dovrebbe permettere ai lavoratori di destinare alla previdenza complementare almeno una quota degli onerosi contributi previdenziali pubblici che oggi si versano, che ammontano al 33% della retribuzione lorda e non garantiscono affatto una decente copertura previdenziale pubblica.

apadula@fastferrovie.it

VECCHI E NUOVI COEFFICIENTI			
Età	Coefficienti 2010-12	Coefficienti 2013-15	Differenza
57	4,42%	4,304%	-0,116%
58	4,54%	4,416%	-0,124%
59	4,66%	4,535%	-0,125%
60	4,80%	4,661%	-0,139%
61	4,94%	4,796%	-0,144%
62	5,09%	4,940%	-0,150%
63	5,26%	5,094%	-0,166%
64	5,43%	5,259%	-0,171%
65	5,62%	5,435%	-0,185%
66	5,62%	5,624%	-0,004%
67	5,62%	5,826%	+0,206%
68	5,62%	6,046%	+0,426%
69	5,62%	6,283%	+0,663%
70	5,62%	6,541%	+0,921%



Il giorno 25 maggio scorso, presso la “Sala Gonfalone” del grattacielo Pirelli, si è tenuto un importante convegno sui trattamenti pensionistici dei Ferrovieri, dal tema

“Ricondurre nella giusta dimensione l’età pensionabile dei Ferrovieri”

I lavori sono stati presieduti e moderati dal Consigliere Regionale dell’UDC Enrico Marcora, che ne

... ricondurre nella giusta dimensione l’età pensionabile dei Ferrovieri ...

ha anche curato egregiamente l’organizzazione, insieme a Giuseppe Guzzetta, Macchinista di Trenitalia iscritto alla FAST FerroVie che a sua volta è intervenuto in apertura dei lavori per rivendicare con passione le giuste ragioni dei Ferrovieri, impegnati nell’esercizio ferroviario, per una revisione delle norme previdenziali emanate dal

Governo Monti con la legge 214/2011 che hanno stravolto le regole previdenziali previste dal Fondo Speciale delle Ferrovie dello Stato.

La relazione tecnica sull’analisi del sistema pensionistico nella sua interezza è stata tenuta da Agostino Apadula, Segretario Organizzativo FAST CONFISAL, che nel suo intervento ha analizzato le strumentali motivazioni dalla Ministra Fornero ha addotto, quasi con furore ideologico, per sostenere la sua riforma pensionistica.

A parere della FAST CONFISAL questa riforma è iniqua quanto improvvida, perché scarica interamente sui lavoratori dipendenti e pensionati a basso reddito l’esigenza di dare sostenibilità futura al sistema pensionistico italiano, che sconta anche gli squilibri dovuti alla gestione allegra fatta in passato sul capitolo della previdenza, ma soprattutto su quello dell’as-

Le Pensioni dei Ferrovieri Rivedere le regole di accesso

Convegno sulle pensioni dei Ferrovieri indetto presso il “Pirellone”, sede del Consiglio regionale della Lombardia. La FAST CONFISAL nella sua relazione tecnica ribadisce la necessità di modificare le regole introdotte dalla Ministra Fornero.

n.s.

sistenza.

In particolare il rappresentante

PREVIDENZA

FAST ha evidenziato come sulla mancata tenuta del nostro sistema previdenziale abbiano sicuramente inciso anche:

- la congruità eccessiva dei trattamenti pensionistici assicurati alla nostra immensa classe politica, con regole di privilegio che ancora oggi in massima parte continuano a sussistere;

- i trattamenti previdenziali garantiti all'altrettanto numerosa classe dirigente del nostro Paese, composta da coloro che hanno amministrato i carrozzoni e le partecipazioni statali, dalla pleora di presidenti e dirigenti di

Authority, dei Monopoli di Stato e di altre numerose autorità pubbliche alle cui retribuzioni nemmeno il Governo Monti, dopo un pomposo annuncio, è stato capace di dare "tetti e limitazioni" e che quindi continueranno a fruire di trattamenti pensionistici di decine e decine di migliaia di euro al mese, in un momento in cui invece ai cittadini comuni si chiede di contribuire oltre misura al risanamento del Paese;

- le regole previdenziali di favore assicurate ancora oggi a categorie ben individuate del pubblico impiego: magistrati, militari, politici e dipendenti degli Enti locali a Statuto Speciale ecc. ecc.

- gli abusi indecenti perpetrati sull'assistenza, spesso alimentati dalla politica alla ricerca ossessiva del consenso facile, in materia di "pensioni d'invalidità", "indennità di accompagnamento" e così via, un capitolo che rischia di appesantirsi anche per l'assistenza e per l'assegnazione degli assegni sociali INPS garantiti, per la ricongiunzione magari virtuale dei familiari degli stranieri che, sempre più numerosi, lavorano in Italia. Una problematica nuova e complessa che potendo provocare in un futuro una nuova "bolla previdenziale" dovrà essere affron-

tata quanto prima e senza atteggiamenti perbenistici trattandosi, di fatto, di trattamenti previdenziali resi senza versamento di contribuzione alcuna.

Per quanto attiene invece alla necessità di intervenire sulle regole previdenziali, per garantire la sostenibilità del Welfare in ragione del "progressivo invecchiamento" della popolazione, che farà sì che nel 2040 le persone di età superiore a 65

... nel Regno Unito è prevista per i lavoratori anziani la possibilità riduzione dell'orario di lavoro del 20% ...

anni saranno il 45% della popolazione in età di lavoro la FAST ritiene che, per evitare "possibili carenze di manodopera rispetto alle esigenze occupazionali delle aziende" le soluzioni da individuare dovranno tenere conto "delle specificità, complessità e gravosità delle lavorazioni, come nel caso degli addetti al trasporto ferroviario" e partire dal

presupposto che, anche in presenza di mansioni ripetitive, non gratificanti e non particolarmente impegnative, ai "lavoratori in età avanzata" non potranno comunque essere richieste prestazioni a pieno regime, mentre dovrà invece prevedersi l'estensione per essi di:

- lavorazioni a tempo parziale;

- forme di pensionamento flessibile;

- estensione del ruolo della formazione.

Il rappresentante della FAST CONFESAL, per una maggior chiarezza sulle soluzioni indicate per l'utilizzazione sempre più indispensabile dei lavoratori anziani nei cicli produttivi, a titolo esemplificativo ha illustrato come:

→ in Spagna, nello stabilimento FORD di Valencia, la maggioranza dei lavoratori di età superiore a 61 anni partecipa al piano di pensionamento parziale sostenuto dal Governo che consente di ridurre

→ in Spagna, nello stabilimento FORD di Valencia, la maggioranza dei lavoratori di età superiore a 61 anni partecipa al piano di pensionamento parziale sostenuto dal Governo che consente di ridurre





l'orario di lavoro di una percentuale che può arrivare all'85%, favorendo nel contempo l'assunzione di un lavoratore giovane per ogni lavoratore in regime di pensionamento parziale;

→ in Cambridgeshire, nel Regno Unito, è prevista per i lavoratori anziani la possibilità di riduzione dell'orario di lavoro del 20% e più, ferma restando la fruizione di trattamenti pensionistici parziali;

→ in Austria tali politiche di pensionamento e utilizzazioni parziali sono adottate già a partire dal 2008.

In tema di formazione Apadula segnala anche che in NTV, la nuova compagnia di trasporto ferroviario vengono assunti macchinisti in pensione per fare "lavoro di affiancamento" sui macchinisti giovani. Esempi di politiche economiche rispettose dell'uomo che potrebbero ovviamente trovare sistematica

applicazione soprattutto nel mondo occidentale, attraverso sinergie tra gli stati con il concerto dell'U.E.

L'intervento di Apadula è proseguito quindi con l'esame dell'impatto negativo che la manovra pensionistica, decisa tra lacrime di cocodrillo dalla Ministra Fornero, ha

... il problema più grosso lo si è avuto sul sistema di regole previdenziali in vigore nell'ormai ex Fondo Pensionistico Speciale ...

avuto sui trattamenti pensionistici futuri dei Ferrovieri. Ha sottolineato che, come avvenuto per tutti i dipendenti sia pubblici che privati, anche per essi è stata prevista a partire da gennaio 2012 l'estensione pro rata del sistema di calcolo contributivo, quindi anche per coloro che avevano almeno 15 anni di contribuzione al 31/12/1995, in assenza di una vera previdenza complementare stanti i ritardi che si scontano in Italia sul

secondo pilastro pensionistico, oltre alla previsione del limite di età per la pensione di vecchiaia che è schizzato repentinamente a 66 anni. Su questi limiti temporali, com'è noto, si aggiungeranno anche gli adeguamenti derivanti dalla normativa sulle aspettative di vita previsti già dalla legge 122/2010 che nel tempo porteranno, se non ci si mette seriamente a studiare soluzioni alternative, a far lavorare fino a 70 anni e oltre tutti i lavoratori italiani in modo generalizzato, senza una valutazione oggettiva:

- > sui carichi di lavoro;
- > sulle condizioni ambientali;
- > sugli standard di sicurezza, che evidentemente verrebbero meno in alcuni cicli produttivi.

Tra l'altro, ha segnalato il rappresentante FAST, con la riforma approvata ci siamo posti in condizione di stabilire un primato in Europa visto che, già a partire dal 2020, il limite per l'accesso ai trattamenti pensionistici in Italia sarà superiore di un anno rispetto a quello applicato nella tanto decantata e virtuosa Germania.

Il problema più grosso, ferma restando la necessità di vigilare sui processi di "armonizzazione dei requisiti pensionistici" previsti dalla legge Fornero/Monti sul Fondo degli addetti al trasporto Pubblico locale e del Trasporto aereo, a

parere della FAST CONFSA lo si è avuto sul sistema di regole previdenziali in vigore nell'ormai ex Fondo Pensionistico Speciale delle Ferrovie dello Stato, istituito presso l'INPS con la legge 488/99, legge Finanziaria del 2000, che aveva giustamente salvaguardato i limiti d'età dei 58 anni per l'accesso alla pensione di vecchiaia per Personale di Macchina, Personale di Bordo, Manovratori ecc. ecc. previsti dall'art. 219, commi 1 e 2, del TU di

Previdenza

cui al DPR 29 dicembre 1973, n. 1092, per i Ferrovieri addetti alla circolazione treni e conseguentemente anche gli aumenti di valutazione che ne derivavano, ovvero il famoso decimo pensionabile.

Prestazioni specifiche previste per il personale dei treni e della manovra che non erano state modificate fino a ora, nella sostanza, da nessuna delle riforme pensionistiche che si sono succedute negli ultimi vent'anni, a partire dal D. L.gvo 503/2000 – comunemente

conosciuta come legge Amato – per proseguire con la legge Dini del 1995, con la legge Prodi e così via in quanto evidentemente il legislatore, in occasione dell'approvazione delle riforme pensionistiche riconosceva che, nella tipologia di lavoro di questi profili professionali addetti alla circolazione dei treni, sono presenti parametri di gravosità legati all'impegno, all'atipicità degli orari e degli ambienti di lavoro che dovevano essere obiettivamente valutati, al punto da prevedere riduzioni per l'accesso al pensionamento di vecchiaia, rispetto alla pluralità degli altri lavoratori per i quali l'età del pensionamento di vecchiaia veniva già fissato gradualmente a 65 anni.

Con il comma 18 dell'articolo 24 del decreto legge 6 dicembre 2011, convertito in legge 22 dicembre 2011 n. 214 si è invece introdotta una norma che in modo perlomeno rozzo e improvvido ha modificato lo status quo in materia pensionistica per tutti i lavoratori, senza tenere conto, così come tra l'altro si prefiggeva nello spirito la stessa riforma Fornero, delle obiettive peculiarità ed esigenze dei settori lavorativi regolati dalle gestioni pensionistiche esclusive, come quella del Fondo Speciale F.S., nelle quali erano presenti regimi previdenziali diversi da quelli esistenti nell'assi-

curazione generale obbligatoria.

Tra l'altro questi lavoratori addetti alla circolazione treni si sono visti modificati di colpo i loro limiti di accesso al pensionamento di vecchiaia senza poter usufruire della normativa sulle lavorazioni usuranti prevista dalla legge 4 novembre 2010, n.183 e del DLgs 21 aprile

... riteniamo pertanto che alla legge sulle attività usuranti bisogna apportare modifiche sostanziali ...

2011, n. 67, a causa dei vistosi limiti di questa legge, che sta scontando anche difficoltà nella sua pratica applicazione per la vetustà dei suoi contenuti e per l'inadeguatezza delle tipologie delle lavorazioni in essa previste.

Riteniamo pertanto che alla legge sulle attività usuranti bisogna apportare modifiche sostanziali, intervenendo su di essa per renderla più fruibile e aumentare la platea delle lavorazioni in essa regolamentate, comprendendo quindi sia il personale che è amministrato dal Fondo Speciale F.S. che quello dipendente dalle nuove società del trasporto quali NTV, RTC, la stessa Trenord i cui lavoratori necessitano di migliori e più appropriate tutele previdenziali, introducendo anche una sorta di proporzionalità tra gli anni di utilizzazione in mansioni definite usuranti e gli anni di riduzione dell'età d'accesso al diritto a pensione, considerato che oggi la legge 67/2011 prevede solo "il generico parametro della metà della carriera lavorativa" che potrebbe penalizzare chi magari lungo il corso dell'attività lavorativa è costretto a cambiare mansione per motivazioni diverse.

Dopo il rappresentante FAST CONFISAL sono intervenuti quindi, oltre al Medico Santo Calveri che ha ben evidenziato le negatività della riforma e i suoi effetti sulle condi-

zioni fisiche di coloro che sono utilizzati in età avanzata su particolari lavorazioni, i parlamentari presenti: On. le Maria Luisa Gneccchi del P.D., On. le Lino Duilio del P.D., On. le Sergio Piffari dell'IDV che, ognuno per le proprie competenze e per la sua appartenenza politica, hanno espresso la condivisione della necessità di dare soluzioni alle problematiche previdenziali create con la riforma Fornero per i lavoratori impegnati in attività gravose e complesse come quelle legate al trasporto ferroviario.

I lavori hanno quindi registrato gli interventi di numerosi lavoratori dei trasporti presenti che, con giusta veemenza, hanno espresso i loro timori e la loro rabbia per una riforma previdenziale sbagliata quanto iniqua, che crea incertezza e paure sul loro futuro.

Al dibattito hanno preso parte quindi altri rappresentanti sindacali, tra i quali il Segretario Regionale FAST CONFISAL Giuseppe Parise che ha ribadito l'impegno e la disponibilità della FAST CONFISAL a condividere le iniziative politiche e sindacali che si riterranno utili per dare soluzione ai problemi d'ordine previdenziale sollevati.

Su questa intesa, partecipata anche dalle forze politiche presenti, il Consigliere Regionale Enrico Marcora dell'UDC ha quindi concluso il convegno ribadendo anch'egli la disponibilità del suo partito a ricercare soluzioni congrue ai problemi dibattuti.



**Per sostenere i tuoi cari
Termine Fisso Fondo Futuro,
la soluzione ideale
per chi vuole risparmiare, costruendo
un capitale da rendere disponibile
ad un beneficiario stabilito**

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HD Assicurazioni.
Tutta la documentazione è disponibile sul sito www.hdi.it

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI

ASSICURAZIONI