

LAVORO

Trasporti & Diritti



**Il progetto
"Cielo Unico Europeo"**



**GRUPPO FSI: Si marcia
a passo di gambero**



Anas: Quale futuro?



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 privativa 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 privativo.
- ✓ **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" (SECCI) 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.

SOMMARIO

EDITORIALE

Un giornale rinnovato per dare maggior "Voce" a tutti i lavoratori dei trasporti

di **Pietro Serbassi** pag. 4

Fast incontra Papa Francesco nel ricordo del padre ferroviere

a.s. pag. 7

La FAST Confsal e il sindacalismo autonomo di fronte alla crisi dei partiti e dei sindacati confederali

di **Mario Pino** pag. 8

Il progetto "Cielo Unico Europeo"

di **Giancarlo Savintoni** pag. 10

Gli aeroporti sono ancora una risorsa.

di **Alessandro Pasini** pag. 11

Nel TPL serve uno sforzo comune per uscire dalla crisi

di **Paolo Ventura** pag. 12

Come l'attuale congiuntura economica grava sul settore del Territorio Appalti e Servizi

di **Francesco Marcelli** pag. 14

Le ragioni dei pensionati!

di **Agostino Apadula** pag. 15

Trasporto Pubblico non di Linea, le buone prospettive di sviluppo cozzano contro gli ostacoli di sempre

di **Fabio Protti** pag. 16

GRUPPO FSI: si marcia a passo di gambero

di **Vincenzo Multari** pag. 18

Trattativa Alitalia - Etihad e la riorganizzazione del trasporto aereo italiano

di **Riccardo Rosi** pag. 23

Un piano coraggioso per il riordino del sistema aeroportuale

di **Francesco Aiello** pag. 24

Il punto sulla situazione dell'autotrasporto in Italia: intervista a Vincenzo Iuzzolino

pag. 25

Proposte per una piattaforma condivisa fra tutte le componenti dell'autotrasporto in Italia: intervista a Vincenzo Iuzzolino

pag. 26

Il primo contratto della Mobilità: incompiuto e troppo complesso

di **Vincenzo Notarnicola** pag. 28

Lo Stato snobba il TPL, le regioni annaspiano e il cattivo funzionamento grava sui cittadini

di **Massimo Cacciotti** pag. 31

Anas: Quale futuro?

di **Nicola Apostolico** pag. 32

FAST-Unilavoratori a sostegno di chi annaspa sommerso dalla crisi economica

di **Rosa Eufemia Alfaro Guevara** pag. 34

RFI: Professionalità competenza e responsabilità al servizio di una grande azienda

di **Teodoro Pappalardo** pag. 36

Anche nel TPL non tutte le proteste sono ugualmente sincere

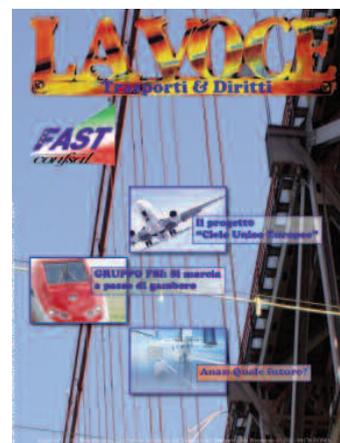
di **Teodoro Pappalardo** pag. 38

La ristorazione a bordo treno cambia binario

di **Sabrina Mancini** pag. 39

N° 1

2014



Il caso Genova 5 giorni di protesta degli autoferrotranvieri

di **Mario Pino** pag. 41

L'ALE incontra a Parigi il sindacato dei macchinisti francesi

di **Angelo D'Ambrosio** pag. 44

GIALLOFISSO

A un amico

di **Antonio Scalise** pag. 45

Perdura lo stato di sterile conflittualità con Trenitalia

di **Vincenzo Multari** pag. 46

ANAS e l'Italia si fa strada

di **Claudio Monetti** pag. 49

PREVIDENZA

La Fast Confsal contro una riforma delle pensioni che va a colpire i lavoratori del Trasporto Pubblico

di **Agostino Apadula** pag. 52

LA VOCE DIRITTI & TRASPORTI

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

Anno I - N° 1 2014

Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 187/2013 del 10 Luglio 2014

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**

Redazione: Via prenestina 170 Roma, ROC n° 10071 del 20 Giugno 2013

Direttore: **Elisa Zanoni**

Responsabile di Redazione: **Vincenzo Notarnicola**

Redazione: **Vincenzo Multari, Aniello Carpenito, Giusto Cavinato,**

Antonio Scalise, Claudio Monetti

Progetto Grafico: **Luca Vitali**

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Angelo D'Ambrosio, Alessandro Pasini, Fabio Protti, Massimo Cacciotti, Francesco Marcelli, Francesco Aiello, Giancarlo Savintoni, Mario Pino, Marco Peroli, Nicola Apostolico, Paolo Ventura, Riccardo Rosi, Rosa Eufemia Alfaro Guevara, Sabrina Mancini, Teodoro Pappalardo.**

Foto: Fototeca FS

Archivio fotografico Sindacatofast curato da:

Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino, Claudio Monetti

Copia: euro 2.00

Abbonamento euro 18.00

Abbonamento Sostenitore euro 450.00

I versamenti devono essere effettuati a FAST CONFSAL coordinate bancarie - Banca Sanpaolo IMI ag. 39 Roma Termini - IBAN: IT37-D030-6903-2351-0000-0010-175 (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)

Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia: il 20 Febbraio 2014

Tiratura: 10000 copie

E' vietata la riproduzione, anche solo parziale, di contenuti e grafica senza citarne la fonte.

Un giornale rinnovato per dare maggior “Voce” a tutti i lavoratori dei trasporti

di Pietro Serbassi



Il 2013 è indubbiamente stato un anno travagliato per il nostro giornale che, fra le diverse evoluzioni avute nella sua storia, annovererà questa, che lo porta a presentarsi come voce d'informazione dell'intero mondo del lavoro nei trasporti, sicuramente come la più importante.

Quale occasione migliore per ricordare che l'informazione, nel nostro sindacato, è sempre stata ritenuta un elemento determinante dell'attività svolta. Infatti, già dal 1952, anno dalla sua nascita, lo SMA ha redatto, stampato e diffuso, un bollettino periodico dal titolo: "Notiziario Sindacale Voce libera del personale di Macchina aderente allo SMA".

Negli anni '60 la nostra pubblicazione ha cominciato a prendere consistenza e cadenza ben definita, assumendo la storica intestazione di "La Voce del Personale di Macchina". Poi, il processo evolutivo coerente con i momenti di crescita e maturazione del nostro sindacato, ha fatto sì che le diverse testate susseguite, ci hanno accompagnato fino all'odierna: "La Voce Trasporti & Diritti".

Una pubblicazione nella quale, la redazione, ha condiviso la volontà di sviluppare un progetto di giornale periodico nel quale possa trovare spazio anche un notiziario sindacale che focalizzi le tematiche di maggior attualità attinenti ogni categoria della FAST. In questo contesto il progetto di comunicazione sarà implementato anche con una più diretta informazione perseguita tramite il nostro sito www.sindacatofast.it e da una

App finalizzato a consentire la possibilità di leggere le notizie direttamente anche sui tablet e sugli smartphone.

Deciso come fare la comunicazione, ora diventa determinate cosa dire.

Certamente le nostre azioni sindacali non ci faranno mancare le notizie, visto soprattutto il periodo, sul quale incombe, in particolar modo per noi sindacati autonomi, il tema della Rappresentanza e Rappresentatività sindacale.

Un tema che si potrebbe definire come "il tormentone del 2013" il quale, però, ci terrà particolarmente sotto pressione anche nel 2014, infatti, nei vari articoli questo tema avrà modo di essere presente in tutte le sue diverse sfaccettature.

Come sindacato, siamo ben consci delle difficoltà che una legge sulla materia potrebbe crearci per riuscire ad ottenere rappresentanza in quei settori dove fino ad oggi siamo stati emarginati.

È anche vero, però, che in una legge che dia piena applicazione all'Art. 39 della nostra Carta Costituzionale, le motivazioni fin d'ora addotte per mettere in atto la nostra discriminazione, come quelle di non essere firmatari del CCNL applicato o perché la Confsal non era tra gli stipulanti degli accordi interconfederali del 7 luglio 1993, cozzerebbero contro i principi costituzionali di pari opportunità tra tutti i sindacati regolarmente costituiti e riconosciuti.

Un tema sul quale non possiamo essere che particolarmente sensibili, viste tutte le volte che finora abbiamo dovuto prendere atto di come confederazioni sindacali ormai praticamente estinte,

[...] Un progetto di comunicazione che sarà implementato anche con una più diretta informazione perseguita tramite il nostro sito www.sindacatofast.it e da un blog finalizzato a consentire la possibilità di leggere le notizie direttamente anche sui tablet e sugli smartphone

*[...] Sotto la
qualunquistica
posizione strillata
che “la colpa è dei
Sindacati”, si è
determinato solo un
indiscutibile raffor-
zamento delle posi-
zioni di alcuni pri-
vilegiati (I Tricon-
federali) rispetto a
quelle di tutti gli
altri (I Sindacati
Autonomi [...])*

solo per il fatto che nel 1993 hanno firmato per adesione gli accordi suddetti, ancora oggi hanno diritto di cittadinanza in diverse aziende. La Confsal, invece, così come le federazioni e sindacati a essa aderenti, trova le porte sbarrate, benché, nel mondo del pubblico impiego, dove da anni è normato il riconoscimento della rappresentanza, la nostra confederazione sia certificata fra le prime quattro principali. È ormai ora che anche un sindacato di neo-costituzione debba poter sapere con certezza cosa fare se vuole avere la rappresentanza sindacale.

Di contro, si potrebbe fare un parallelismo con la politica, dove è invece ben chiaro come costituire un partito politico, come fare a garantirne la nascita o lo scioglimento. Infatti, a ogni tornata elettorale, la presenza in Parlamento dei partiti è diversa, come dimostra l'ultima elezione, dove alla comparsa di Scelta Civica o del Movimento 5 Stelle è corrisposta l'eclissi dell'Italia dei Valori; uno scenario che non potrà mai verificarsi nel mondo sindacale.

Purtroppo, fino ad oggi, il metodo con cui normalmente Confindustria e CGIL CISL UIL affrontano il tema della rappresentanza e rappresentatività, nei fatti è un'aggressione al mondo del sindacalismo autonomo.

La Confsal ha contestato e non accettato gli accordi del 1993 e si è trovata di fronte alla lenta e continua emarginazione dai tavoli negoziali del privato impiego.

La legge 300/70 (Statuto dei Lavoratori) aveva nei fatti dato la possibilità a tutti i lavoratori di costituirsi in sindacati, a patto che fossero “comparativamente” rappresentativi sul territorio nazionale.

Il referendum in materia sindacale del giugno 1995, promosso dai Radicali, riguardava le attribuzioni delle ritenute sindacali operate – su richiesta dei lavoratori – dal datore di lavoro. Il referendum passa e ottiene un nuovo rafforzamento della posizione “oligopolistica”

delle tre sigle tradizionali. A esse, infatti, tale possibilità è riconosciuta non in forza di legge ma in quanto organizzazioni firmatarie di contratti che prevedono per le associazioni stipulanti la possibilità, appunto, di ottenere la ritenuta diretta del contributo. Di fatto si giunge a impedire che le organizzazioni che non abbiano stipulato il contratto collettivo nazionale possano fruire della ritenuta in busta paga del contributo associativo dei lavoratori aderenti.

Sotto la qualunquistica posizione strillata che “la colpa è dei Sindacati”, si è determinato, nella sostanza, solo un indiscutibile rafforzamento delle posizioni di alcuni privilegiati rispetto a quelle di tutti gli altri; una posizione sfruttata poi negli anni successivi sotto un altro slogan: “serve una semplificazione sindacale”.

Opinioni massimalistiche che portavano a investire nello stesso pacchetto referendario anche l'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori, puntando all'eliminazione dei due indici di rappresentatività contenuti in quell'articolo:

- Essere associati a confederazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale;
- Essere firmatari dei contratti collettivi nazionali di lavoro o provinciali applicati nell'unità produttiva.

L'eventuale abrogazione, in tal caso, avrebbe costretto il legislatore a riformulare la norma individuando criteri di effettiva verifica della rappresentatività delle strutture sindacali. Come sappiamo, poi è passato un principio in base al quale è stato eliminato il requisito di cui alla lettera a) dell'art. 19, proprio quello che stabiliva i criteri per la costituzione delle Rappresentanze Sindacali Aziendali ai titolari dei diritti attribuiti dallo Statuto dei Lavoratori.

Qualunque sia stata la reale volontà dei proponenti, in buona sostanza, il risultato referendario ha chiuso le strade per l'accesso ai diritti sindacali in azienda, determinando le distorsioni che le federazioni del settore privato della Confsal

subiscono ancora oggi!

Anche senza voler per forza essere maliziosi, è innegabile che il referendum popolare del giugno 1995 in tema di diritti sindacali sia andato nella direzione opposta a ciò che era propagandato dai promotori, i quali dicevano di volere una maggiore democrazia e un maggiore pluralismo sindacale.

Come ben sappiamo, per pochi voti non è passato il referendum sull'eliminazione secca dell'art. 19 legge 300/70, determinando così un restringimento della possibilità per molti soggetti sindacali, anche rappresentativi, di veder riconosciuti i propri diritti sindacali. Questo perché concretamente, dopo il referendum, è stato solo tolto il riconoscimento più rilevante, cioè "l'affiliazione dell'associazione sindacale, nel cui ambito è costituita la rappresentanza sindacale aziendale, a una confederazione maggiormente rappresentativa sul piano nazionale".

Uno strano risultato, che asporta chirurgicamente una parte determinante per la misurazione della rappresentatività sindacale, facendo sì che i riconoscimenti dei diritti sindacali, compreso quello della trattenuta in busta paga, dipenda dall'atteggiamento datoriale; in poche parole dalla scelta dell'imprenditore di trattare e siglare accordi con questa o quella sigla sindacale e di escluderne altre senza una ratio definita o eticamente dimostrabile.

Un'elucubrazione che trova sostegno anche nella sentenza n° 39 della Corte Costituzionale che nel 1990 riteneva troppo restrittivo il criterio di accesso ai diritti sindacali individuato nella legge 300/70; con il senno del poi, possiamo dire che, comunque, offriva più strade di quelle possibili a seguito del risultato referendario del giugno 1995.

La stessa Corte Costituzionale, nell'ammettere il Referendum sull'art.19 dello Statuto dei Lavoratori, affermava che dal quesito "risulta l'intendimento di ottenere almeno l'abrogazione dell'indice presuntivo di rappresentatività previ-

sto dalla lettera a) e l'abbassamento al livello aziendale della soglia minima di verifica della rappresentatività effettivamente prevista dalla lettera b)". Inserendo così, anche il contratto aziendale tra quelli la cui sottoscrizione comporta la possibilità di costituire le Rappresentanze Sindacali Aziendali, con conseguente riconoscimento dei diritti previsti nel titolo III della legge 20 maggio 1970 n° 300. L'abbassamento al livello di verifica aziendale della rappresentatività effettiva significa qualcosa di diverso dall'attuale situazione normativa, che vede quale unico indice la sottoscrizione del contratto applicato nell'unità produttiva, per giunta con la discrezionalità assoluta della parte datoriale

Proprio sull'affermazione della Corte Costituzionale oggi dobbiamo poggiare la nostra battaglia per una nuova legge sulla rappresentatività e sui diritti sindacali. Sapendo già che nell'emiciclo del parlamento esistono forze, forse anche bipartisan, che non voglio e non permetteranno si faccia una legge in merito.

Come FAST-Confsal non vogliamo corsie preferenziali, ma se nonostante l'ostracismo subito negli ultimi venti anni, la Confsal può vantare ancora la presenza nel CNEL e le sue federazioni riescono a fare dignitosamente sindacato autonomo nei propri comparti, qualcosa vorrà pur dire!

Queste sono le ragioni per le quali, continuiamo a sostenere la necessità concreta di una legge all'uopo che possa sostituirsi agli attuali di accordi fra parti che devono autocertificarsi e reciprocamente riconoscersi il ruolo di controparte, potendo così impunemente escludere chi non è d'accordo o, peggio, chi può porsi come proposta diversa di sindacato.

Questa nuova legge deve necessariamente ispirarsi a quello che già esiste nel pubblico impiego, adattandolo alle esigenze del mondo del lavoro del privato, tenendo conto che la parte datoriale non può scegliersi più la controparte.

I parametri di rappresentanza devono essere certificati prima nelle aziende e la

[...] La nuova legge sulla rappresentatività sindacale deve necessariamente ispirarsi a quello che già esiste nel pubblico impiego, adattandolo alle esigenze del mondo del lavoro del privato, tenendo conto che la parte datoriale non può scegliersi più la controparte [...]

somma delle imprese determinerà la certificazione della rappresentanza nazionale del settore/comparto o, meglio, l'area contrattuale.

Certamente l'ultima sentenza della stessa Corte Costituzionale, in merito alla vertenza FIAT/FIOM-CGIL, ha, di fatto, abrogato tutto l'art 19 della legge 300/70, ma resta un nostro auspicio che la mancanza di una legislazione che accolga anche in parte i dettati costituzionali dell'art.39, costringa chi di dovere a fare la propria parte.

Per quanto ci riguarda, anche sullo schema imposto dall'ultimo accordo interconfederale firmato anche dalla Confsal, bisogna garantire la possibilità ai sindacati di costituirsi e di poter entrare nel "mercato della rappresentanza", una terminologia sicuramente pessima ma che rende bene l'idea!

Comprendiamo che l'avvicinarsi

della possibilità di una norma cogente o, quantomeno, di accordi che richiedono certificazioni dei dati riscontrabili per tutti, fa sì che gli animi si possano inasprire e le relazioni sindacali diventino sempre più conflittuali, però per dirla con un latinismo: "Nemo me impune lacessit" (Nessuno mi aggredisce impunemente), pertanto sappiamo che dovremmo per ora lavorare con le regole che ci impongono senza perdere mai di vista la nostra natura di Sindacato Autonomo.



Fast incontra Papa Francesco nel ricordo del padre ferroviere

Una giornata indimenticabile per il nostro sindacato culminata nel colloquio con il Pontefice, un personaggio unico che rimarrà nella storia dell'intera umanità

La piazza gremita. Gente, tantissima, proveniente da tutt'Italia, da tutto il mondo. Siamo stati ammessi all'udienza generale del mercoledì.

Da qualche tempo serpeggiava l'intenzione, tra i "ranghi" del nostro sindacato, di incontrare il Sommo Pontefice, come già era accaduto diversi anni fa con il suo predecessore, Papa Giovanni Paolo II.

Così abbiamo inviato la richiesta nella quale rimarcavamo come sia importante, per noi, l'indirizzo spirituale e l'esempio di un Pontefice che ha posto l'umiltà e la riaffermazione della centralità dell'uomo alla base del proprio pontificato.

C'è anche un altro aspetto che ci fa sentire vicino Papa Bergoglio: suo padre era un dipendente delle ferrovie argentine quindi, in un certo senso, ci siamo presi l'ardire di annoverarlo nella grande famiglia dei ferrovieri.

È stata una giornata indimenticabile.

Il grande carisma di Francesco, solo apparentemente in contrasto con la mitezza dei suoi modi e la semplicità della sua predicazione evangelica ha pervaso la piazza e ci ha lasciato un'indescrivibile sensazione di benessere interiore.

Quando il nostro Segretario Generale, Pietro Serbassi, ha baciato la mano al Santo padre, esprimeva il rispetto e la filiale devozione di tutti noi per quest'uomo che, ne siamo sicuri, lascerà indelebile traccia di sé nella storia della Chiesa Cattolica e dell'umanità.(a.s.)

La FAST Confisal e il sindacalismo autonomo di fronte alla crisi dei partiti e dei sindacati confederali



Oggi non esistono più i partiti tradizionali.

Mentre, di fronte alla drammatica crisi economica, i sindacati storici e i partiti perdono colpi e credibilità, cresce l'importanza dei sindacati autonomi.

di Mario Pino

Per cercare di capire un fenomeno sociale, spesso, è opportuno approfondirne la genesi e le sue coordinate storiche, individuandone le cause originarie, magari storicizzando sia il contesto, sia l'insieme dei fenomeni concomitanti.

Ora - a costo di banalizzare e volgarizzare - possiamo da subito ricordare come il sindacalismo italiano contemporaneo nasca in una situazione di dopoguerra e di ricostruzione della società italiana che, dopo un ventennio di sindacalismo di stato (fascista), vede erede una Cgil, presto spaccata in tre componenti sindacali, anche per l'influenza di un contesto, internazionale e interno, di contrapposizione tra il mondo occidentale e il comunismo e, poi, di guerra fredda.

E molto presto si delinea il tradizionale panorama che vede protagonisti la Cgil, la Cisl, la Uil.

Successivamente nasce il sindacalismo autonomo, dietro due spinte principali: da una parte, il tentativo (spesso riuscito) di meglio tutelare i diritti e gli interessi di alcune categorie di lavoratori, magari neglette dal sindacalismo confederale (scuola, impiego pubblico,), dall'altra una contestazione di un certo modo di fare sindacalismo confederale, considerato eccessivamente politicizzato e troppo legato ai fini eteronomi dei partiti (ora di governo, ora di opposizione).

Questa è la rapsodica e riduttiva ricognizione dello stato della questione, indispensabile, però, per arrivare al punto della

nostra domanda iniziale.

Perché se ieri - detto sempre in modo elementare, riduttivo e un poco distorsivo - la Cgil incarnava, in campo sociale, i valori e le politiche del Pci, di una componente del Psi, di parti politiche radicali di sinistra, così la Cisl incarnava, in campo sociale, quelli della Dc e di gruppi del movimentismo sociale cristiano; per fermarci soltanto ai due maggiori protagonisti sindacali e per non dover rifare la complessa e articolata storia del sindacalismo italiano.

Così che, comunque, il sindacalismo italiano ha sempre mantenuto un certo tipo di rapporti con i soggetti partitici della società italiana.

Oggi, invece, dobbiamo partire da una considerazione di base fondamentale: non esiste più il Pci, né la Dc, così come non esiste più il Pri, né il Psdi e non esiste più il Psi, almeno come allora lo conoscevamo.

Oggi non esistono più gli attori partitici che allora animavano la politica e la società italiana. E quelli attualmente presenti sono profondamente dissimili - nel bene e nel male - da quelli storici, di cui prima. Ciò anche se nell'immaginazione di molti militanti (ma questa



stessa parola, come il suo concetto, è decisamente fuori moda) odierni, questa consapevolezza stenta a farsi strada; di qui le problematiche interne di alcuni partiti, dove molti associati vivono la loro appartenenza come fosse una rivisitazione modernizzata delle loro precedenti militanze. Spesso i fantasmi (politici) hanno vita più longeva degli esseri viventi e reali!

E dunque - traendone le corrette conseguenze sillogistiche - se non esistono più i Partiti storici, depositari di certi valori e di coerenti grandi narrazioni, di simbologie e mitologie specifiche, non hanno più sostegno reale le formazioni

sindacali nate in quelle e su quelle formazioni partitiche, che oggi non esistono più.

E il sindacalismo autonomo?

Anch'esso è nato in un contesto storico-politico preciso, spesso in contrapposizione o concorrenza con quelle formazioni sindacali, che diciamo sopravvissute alle loro cause originarie.

Certamente!

Allora la nostra risposta all'interrogativo iniziale, perché debba esistere un sindacalismo autonomo, non possiamo che ritrovarlo - quale ragione politica profonda e rifondativa e quale motivo modernissimo e da porre come

primo punto in un'agenda tutta da ricostruire - nel tentativo del sindacalismo autonomo di superare le divisioni tradizionali del sindacalismo italiano.

Un'obiezione, però, sorge spontanea: queste divisioni non potrebbero essere superate all'interno del sindacalismo confederale, magari attraverso la loro constatazione di trovarsi oggi in un mondo molto diverso da quello in cui si erano originate quelle divisioni stesse?

La storia, la cronaca, l'esperienza, hanno ampiamente insegnato a tutti, come, a un gruppo sociale, un'istituzione, una struttura, sia più difficile, spesso impossibile, automodificarsi:

Spesso le concrezioni, storicamente venute ad accumularsi nel tempo, d'interessi e abitudini, di motivazioni sopraggiunte, hanno una loro specifica forza d'inerzia sociale, che impediscono un'autoriforma.

Emblematico, per tutti, è il caso dell'ex Unione Sovietica, che ha cercato di autoriformarsi, ma è tosto implosa, lasciando in eredità una realtà molto diversa da quanto avevano pensato i riformatori. E dire che questi ultimi avevano ottimi propositi ed esprimevano probabilmente il meglio di quella società.

Riteniamo dunque - per tornare al nostro punto - che la possibilità più efficace di portare avanti questo concetto di superamento delle divisioni storiche del sindacalismo ita-

liano e, contestualmente, la migliore idea nobile che possa rifondare e attualizzare il sindacalismo autonomo, sia appunto di incardinarlo nell'agenda del sindacalismo autonomo.

Questo tentativo potrà avere successo ad alcune precise condizioni: che il sindacalismo possa esercitarsi come interlocutore veramente autonomo dei partiti, cioè né succube né prevaricatore delle funzioni dei partiti e della politica; che eserciti la propria azione come autentico rappresentante degli interessi del lavoro e dei lavoratori; possa collaborare, nell'ambito proprio, alla costruzione di una società più democratica e più libera.

I fondamentali, insomma!

Le relazioni tra il sindacalismo e politica dovranno essere improntate a quella che definiremmo una "dialettica dei distinti".

Sull'idea del superamento delle divisioni del sindacalismo e dei lavoratori, il sindacalismo autonomo potrà non solo vincere una sua grande battaglia ideale, ma anche contribuire a un reale miglioramento della società italiana.

[...] Se non esistono più i Partiti storici, depositari di certi valori e di coerenti grandi narrazioni, di simbologie e mitologie specifiche, allora vuol dire che non hanno più sostegno reale le formazioni sindacali nate in quelle e su quelle formazioni partitiche, che oggi non esistono più [...]

Il progetto “Cielo Unico Europeo”

La previsione di regole comuni per la gestione dei servizi della navigazione aerea continuano a svilupparsi in sede di Commissione Europea marciando con la velocità di quelle cose che non importa il “come”, ma devono comunque esser fatte “a prescindere” dal resto del contesto. I provvedimenti al varo sono il Cielo Unico Europeo 2+ (versione 2 aggiornata) e la definizione dei Performance Targets per il Periodo 2015-2019.

Il Parlamento Europeo sta continuando i lavori sul progetto di riforma dei Reg. Europei 549, 550, 551 e 552 del 2004 denominato Single European Sky versione (SES2+). Il testo presentato dalla Commissione Europea è stato analizzato dal relatore Marinescu e dagli Europarlamentari che hanno proposto i loro emendamenti.

La prima lettura da parte della Commissione Trasporti - TRAN - del Parlamento Europeo (che ricordiamo, sarà rinnovato nel prossimo mese di Maggio) è stata approvata il 30 Gennaio 2014 mentre la votazione in seduta plenaria è prevista per l'11 Marzo 2014. Se il progetto sarà approvato dal Parlamento Europeo, sarà il Consiglio dell'Unione Europea (che nel secondo semestre del 2014 sarà presieduto dall'Italia) a votarne l'approvazione definitiva.

I pericoli presenti in questo progetto sono notevoli. Vanno dall'obbligo di unbundling (dismissione) dei servizi AIS, MET e CNS e il loro reperimento tramite gara europea supervisionata dalla stessa Commissione, fino alla proposta, avanzata dal relatore, di incorporare i servizi del traffico aereo di rotta da quelli di avvicinamento e di aeroporto. Un'iniziativa che vorrebbe obbligare tutti i paesi a seguire il modello inglese, dove a un unico provider (il NATS) sono succeduti oltre 80 providers alcuni dei quali piccoli o piccolissimi ma tutti autorizzati a fornire tali servizi, senza però avere i complessi obblighi certificativi imposti al grande provider. Oltre alle ovvie ricadute sul personale, immaginare che questo possa portare a un innalzamento del livello

The Single European Sky è un progetto nato per migliorare lo svolgimento delle attività di gestione del traffico e dei servizi di navigazione aerea, per mezzo di un'ottimale integrazione dello spazio aereo europeo. Gli obiettivi sono di triplicare la capacità dello spazio aereo, dimezzare i costi della gestione del traffico aereo, decuplicare la sicurezza e ridurre del 10% l'impatto del trasporto aereo sull'ambiente.

di Giancarlo Savintoni

lo qualitativo dei servizi lo lasciamo giudicare a ognuno di voi. A questo progetto FAST/ATM-PP e il coordinamento europeo ATCEUC si oppongono con decisione.

Riguardo ai Performance Targets per il Periodo 2015-2019, si è tenuta il 17 e 18 Dicembre la riunione del Single Sky Committee che aveva come ordine del giorno la posizione degli stessi. Tali targets comporterebbero una riduzione media - a livello europeo - del 30% della tariffa di rotta e quindi, a parità di traffico, una pressoché identica riduzione degli introiti dei providers come ENAV SpA (secondo il bilancio 2012, circa l'80% delle entrate di ENAV SpA deriva da traffico in rotta). La discussione ci è stata molto animata, la Commissione ha parzialmente fatto retromarcia, ma questo non è bastato agli Stati membri e la riunione è stata rinviata al 4 febbraio, quando, con atto di forza, sono stati comunque approvati gli obiettivi con miglioramenti impercettibili che non cambiano le enormi difficoltà con le quali ci si dovrà misurare.

Il focus che ATCEUC e le Organizzazioni Sindacali Nazionali aderenti hanno acceso sulle macroscopiche incongruenze di un tale progetto è stato recepito da molti

degli Stati membri dell'Unione e i nostri scioperi effettuati il 18 ottobre e il 29 gennaio hanno avuto sicuramente un ruolo attivo nel far emergere fragorosamente il problema.

Infatti, mentre su capacità, ora sovrabbondante rispetto alla richiesta, e sostenibilità ambientale le azioni previste erano solo di facciata e poco rilevanti, il fatto che non fosse stata intrapresa nessuna azione concreta sul tema della sicurezza, concentrandosi esclusivamente sulla cost-efficiency, (dimenticando che in cambio di quel “cost” i vettori aerei ricevono molto di più della semplice “efficiency”) ha fatto capire a molti Stati che l'obiettivo della Commissione non era né quello di migliorare l'efficienza né quello di ridurre i costi del sistema a beneficio dei cittadini europei viaggiatori, ma solo ed esclusivamente quello di sostenere quelle compagnie aeree molto abili a spendere milioni di euro in lobbying.

Anche su quest'argomento è necessario mantenere alta l'attenzione, sollecitando in ogni maniera l'intervento del Governo che, oltre alle aziende di sua proprietà, deve tutelare un bene più prezioso, la sicurezza dei suoi cittadini.

Gli aeroporti sono ancora una risorsa?

di Alessandro Pasini

Leggere tutti i giorni della crisi globale, induce a fare alcune considerazioni degne di essere analizzate.

Possiamo comunque dire che un cambio di rotta sembra che si sia verificato, soprattutto per quanto concerne l'utilizzo e lo sviluppo futuro per gli aeroporti di diverso utilizzo e strategia, il cui potenziamento è collocato in un contesto di logistica nazionale e comunitaria che crei una risposta a medio lungo termine, nonché a esigenze lavorative generazionali nel territorio dove sono ubicati.

Certo le sfide e i cambiamenti di quelle logiche conservative e, permettetemi, retrograde, non sono certo facili da portare a termine positivamente ma dobbiamo, una volta per tutte, chiarire che il cambiamento è ormai essenziale.

Bisogna far comprendere, indipendentemente dalle aree di appartenenza, quanto sia vitale, che una responsabilità demandata solo alle regioni non può essere la soluzione di nulla, a maggior ragione in un settore come quello aeronautico che, per antonomasia, non ha confini né geografici (di utilizzo reale) e tanto meno ideologici per tutti gli addetti ai lavori del mondo aeronautico in generale.

Credo che una centralità del sistema sia insostituibile e doverosa che esista ma è altrettanto indispensabile che la responsabilità territoriale, attraverso gli organismi di sviluppo e controllo, debba portarci a capire che, fare aviazione a 360°, può essere solo un bene per il nostro paese.

E' chiaro che la sinergia che nei prossimi anni il nostro paese deve affrontare è un passo decisivo affinché il paese Italia rimanga a passo con il resto dei paesi comunitari e stranieri (vediamo per esempio, senza andare troppo lontano all'ex Jugoslavia).

Quello che chiede la Comunità Europea attraverso il piano TEN-T (Trans - European - Networks - Transport) è certamente importante e decisamente prospettico per lo sviluppo Europa.

Teniamo ben presente che la parte più importante della sfida che ora dobbiamo porci è quella di agire senza riserve, perdere quest'occasione di ripresa del comparto aereo sarebbe come far sprofondare il paese (in modo particolare il SUD) in una spaccatura senza rimedio alcuno.

Bisogna per tanto individuare, attraverso dei dati oggettivi di traffico e destinazione d'uso, una classificazione delle strutture di terra che proceda lungo il seguente ordinamento:

1. Aeroporti strategici;
2. Aeroporti d'interesse nazionale;
3. Aeroporti chiusi al traffico commerciale;
4. Avio superfici;

5. Elisuperfici;
6. Idroscali.

Possiamo dire che il potenziale esiste e che, attraverso un'accurata valorizzazione internodale del sistema rete centrale (come Network), il progetto può trovare, lo speriamo tutti, il proprio compimento, così come previsto, entro il 2030. Un periodo, però, che, nel settore aeronautico, può far definire qualsiasi progetto come già passato, quindi dobbiamo porre la massima attenzione affinché, quella che è stata definita, dagli addetti al lavoro, spina dorsale della rete Trans Europa di Trasporto, non sia vanificata dalla solita burocrazia e inefficienza politica; sarebbe una cocente sconfitta per tutti.

Il Ministero per l'infrastruttura, così come tutti gli organismi all'uopo preposti, dovrebbe ormai essersi convinti che non sempre l'Europa o situazioni di monitoraggio, dettate dai mercati in genere, possono essere lo sprono per fare in questo paese. Una coscienza del lavoro deve essere la via maestra per uscire da questa crisi del comparto aeronautico, frutto di una mentalità distorta.

Il regolamento (UE) del parlamento e del consiglio europeo, nella direttiva n° 1315 / 2013 riguardante la rete trans europea dei trasporti, ha suddiviso su due livelli la priorità degli investimenti strutturali a lungo termine. Di questi il primo livello, rete globale (Comprehensive net work 2050), traccia le linee guida per una programmazione di carattere europeo e internazionale che, attraverso gli aeroporti strategici (11 in base agli ultimi studi territoriali), sarà da traino ai rimanenti 26 d'interesse nazionale.

A tale riguardo è importante prestare attenzione su come, spesso per concentrazione di risorse nell'immediato, facciamo fatica a tenere nella giusta considerazione alcune prerogative di nicchia, quali elisuperfici, avio-superfici e soprattutto idroscali, le quali costituiscono una risorsa che, il paese del sole, non può dimenticare.

Sono peculiarità che attraverso sviluppi mirati di marketing, anche mediante un coinvolgimento diretto di privati, possono offrire servizi per clientela vip e merci di soddisfacente reddito; una scelta strategica già applicata con successo in più di qualche paese europeo come dimostrano gli aeroporti di terzo livello nel Regno Unito.

Queste scelte, applicate in modo tempestivo, sono certamente foriere di un'importante crescita occupazionale, a iniziare delle aree recettive come ad esempio alberghi e tutta l'infrastruttura connessa con il turismo locale, nonché l'incremento o, almeno, il mantenimento e delle strutture in essere.

Credo che la richiesta di Semplificazione dell'articolo 698 del codice della navigazione aerea, su direttiva ministeriale e regionale, rappresenti la rotta giusta da percorrere, un modo funzionale per snellire tutte quelle procedure che scoraggiano gli investitori, soprattutto stranieri, a venire nel nostro paese.

Nel TPL serve uno sforzo comune per uscire dalla crisi

La situazione sociale ed economica del Paese chiama la politica e tutte le Istituzioni della Repubblica ad assumersi, nella distinzione dei ruoli, la responsabilità di far uscire il Paese dal tunnel della recessione, sia con la promozione e la valorizzazione del lavoro, sia con il sostegno alle imprese innovative e virtuose dal punto di vista dell'occupazione.

La disoccupazione costituisce l'emergenza più grave e, conseguentemente, la crescita economica è la priorità dell'intervento politico in Italia e in Europa.

Lo sviluppo finanziario e sociale dipende, oltre che dalle relative dinamiche globali, anche da due questioni chiaramente centrali per le prospettive italiane ed europee, da risolvere parallelamente e con la necessaria coerenza, quali:

- In Italia, il superamento della recessione e l'avvio di una crescita sicura, progressiva e duratura, nonché l'affermazione di quell'equità, senza la quale diventa problematica la stessa governabilità del Paese;

- In Eurozona, la resa compatibile del livello di austerità e del sostegno alla crescita.

Il Governo italiano è obbligato a coniugare il giusto risanamento dei conti con lo sviluppo economico e occupazionale e con l'equità sociale, affinché il lavoro torni a essere il fondamento della nostra Repubblica e si cancelli la vergogna della disoccupazione di tanti, soprattutto dei giovani e delle donne.

La Governance europea deve dare seguito con fatti e atti concreti alla deliberazione del Consiglio europeo del dicembre 2012, secondo la quale "le politiche economiche devono essere pienamente rivolte a promuovere una crescita forte, sostenibile e inclusiva, assicurare la disciplina

fiscale, rafforzare la competitività e incrementare l'occupazione, in particolare quella giovanile così che l'Europa possa rimanere un'economia sociale di mercato molto competitiva preservando il modello sociale europeo".

La Confsal ha sempre ritenuto che con il lavoro, l'equità e la coesione sociale si possono "fare sistema" in Italia come in Europa, per superare e risolvere ogni questione, anche quelle particolarmente complesse come l'attuale recessione.

Siamo inoltre convinti che l'Europa abbia un senso se rimane una "opportunità" per tutti i Popoli e per tutti i cittadini europei e che l'Italia deve ritrovare la "ragion di Stato", per ritornare a essere all'altezza della sua storia civile, culturale ed economica.

Principi che certamente trovano riscontro in molte discussioni, a qualsiasi livello si tengano, ma possono trovare concretezza solo se ognuno nel ruolo che ricopre fa la propria parte. La FAST/Confsal da sempre è pronta a fare la sua parte e nonostante si scontri spesso con sistemi e modi di fare che bloccano ogni cambiamento, non è solita mascherarsi dietro la solita foglia di fico della "colpa al sistema" che poi nessuno riesce a ben definire chi o cosa sia.

Certamente possiamo dire che la ripresa passa anche attraverso la riorganizzazione della struttura del trasporto pubblico locale che non solo sconta il blocco strumentale del CCNL della Mobilità da parte delle associazioni datoriali di settore, ma si trova stretto nella morsa dell'eterna diatriba sulle gare per l'assegnazione del servizio e le privatizzazioni delle aziende di municipalizzate.

È senz'altro singolare sentire oggi alzare barriere sulla privatizzazione delle aziende, quando il percorso

Il trasporto pubblico locale è una delle criticità nazionali meno considerate che incidono negativamente sulla qualità della vita di ogni comune e, in maniera indistinta, su tutti gli abitanti del Paese, oltre alle ricadute negative connesse all'occupazione nell'indotto produttivo.

di Paolo Ventura

scelto dall'Italia in merito è ben delineato fin dal 1997 con famosa legge che ha preso il nome del suo estensore "Bassanini".

L'analisi dello stato di attuazione delle riforme che hanno interessato il settore del Trasporto Pubblico Locale in Italia è contraddistinta dalla disomogeneità con cui le diverse regioni italiane hanno gestito il decentramento organizzativo e amministrativo del TPL, accomunata con la difficoltà di coordinare e dirigere i vari enti regionali di gestione del trasporto (Province, comuni, consorzi ecc.).

Di fatto tutto ciò ha reso poco appetibile e di difficile governo, da



parte delle amministrazioni locali, l'apertura del mercato alla concorrenza.

Giacché la scelta nell'impianto normativo del TPL è caduta nella concorrenza nel mercato, sorge il problema della predisposizione di gare e della definizione del contratto. In Italia per dare certe indicazioni non siamo secondi a nessuno.

Infatti, anche in maniera fin troppo dettagliata, la definizione del contratto è disciplinata nella legge 138/2011; uno schema che sarebbe inusuale nei Paesi anglosassoni, dove non accettano che, fosse anche per raggiungere l'efficienza, il legislatore disciplini tutto.

Nella scrupolosa descrizione d'indirizzo delle norme contrattuali dobbiamo però segnalare l'importante assenza di riferimenti verso la necessità dell'applicazione di un unico contratto di settore, come unico valido strumento atto a evitare i deprecabili effetti di "dumping sociale" tutt'oggi presenti; cioè scriviamo tutto ciò che interessa alle lobbies economiche ma tralasciamo quanto attiene alle regole sul lavoro che disciplinano realmente la capacità di fare impresa.

Certe scelte saranno pure competenza dell'ente che deve formalizzare le gare ma, a oggi, la Conferenza delle Regioni, pur mostrandosi molto attiva nel chiedere al Legislatore, giustamente, chiarezza su risorse, regole e ambiti di gestione delle gare, non è stata altrettanto solerte a dichiarare se e a quale vincolo contrattuale intende sottoporre

le aziende operanti nel settore.

A nostro avviso, invece, diventa veramente importante ragionare sulla definizione dei requisiti e degli obblighi per la partecipazione alla gara, con il coinvolgimento di tutti i diversi soggetti interessati.

Allo stato, piuttosto, ci troviamo spesso di fronte al problema della politica che nonostante tutte le ingerenze fatte negli anni, cerca di scaricare le proprie responsabilità sul management delle aziende di trasporto, in modo da potersi mettere, durante le campagne elettorali, dalla parte di chi contesta il servizio. Dopo che per anni si è solo pensato da una parte a fare tagli e dall'altra a chiedere assunzioni magari in coincidenza proprio delle stesse campagne elettorali.

Nel frattempo mentre le discussioni di merito vanno avanti e diverse aziende del TPL crollano sotto il peso di pessime gestioni e di debiti pregressi, il percorso di liberalizzazione avanza inesorabilmente e le grandi società internazionali sono pronte per l'assalto finale a questo settore che è fra i pochi in Italia che ancora ha prospettive industriali.

Quello che potremmo definire "nanismo aziendale" nel Trasporto si scontrerà presto con società agguerrite come la Francese Kaylos o l'Inglese Arriva e a nulla varranno le norme protezionistiche dell'ultimo ora poste, all'uopo, dalle amministrazioni locali.

Il problema dell'incertezza delle regole si somma a quello della debolezza strutturale del settore. Come FAST-Confasal non siamo nemici della libertà d'impresa, anzi, ma è evidentemente oggettiva l'estrema frammentarietà del trasporto pubblico locale. Siamo convinti che le circa 1200 aziende esistenti sul territorio nazionale non siano funzionali al rafforzamento del sistema, che ha bisogno di grandi aggregazioni. Le nostre idee trovano riscontro in diversi consessi ma, oltre alle linee teoriche, non abbiamo a oggi potuto apprezzare concreti riscontri.

L'unico esempio, forse, possiamo coglierlo nelle azioni messe in atto

da Trenitalia con l'acquisizione, tramite la controllata Bussitalia, del Trasporto locale Fiorentino oppure quella della costituzione, con la Regione Lombardia, della società Trenord. Operazioni da molti criticate e certamente migliorabili ma che, in questo periodo, sono l'unica risposta nazionale concreta, alla possibilità di avere una società italiana che possa concorrere nelle gare con i colossi europei e consentire ai lavoratori di dire la loro nel governo dei processi.

Certamente, l'istituzione anche nel Trasporto Pubblico locale, del "Fondo Bilaterale di Solidarietà" è un ottimo strumento per favorire i processi di ammodernamento del settore.

Nel contempo, però, ha certificato che il ricorso ad altri sistemi di ammortizzatori sociali non era sufficiente e ora si deve prendere atto che il Regio Decreto 148 del 1931 è assolutamente inadeguato, nonostante ci sia ancora chi, come le Associazioni Datoriali di settore, si erge a strenuo difensore dello status quo.

Infatti, nonostante i grandi annunci e rimpalli di responsabilità, l'ultimo discutibile accordicchio nel settore è stato fatto nella primavera del 2013, poi tutto scorre con il silenzio assenso di chi si autoelege a governare il processo e le proteste degli autoferrotranvieri, i quali spesso si organizzano in movimenti di protesta perché diventa facile e comprensibile, mettere tutti i protagonisti sullo stesso piano.

Concludo ricordando, prima a me stesso, che il settore è da anni in debito con i lavoratori per la mancanza del CCNL e riteniamo determinante sia definito quanto prima il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro unico della Mobilità, anche in considerazione dei costi standard, perché è una necessità di tutti riorganizzare il settore con la più ampia condivisione possibile senza prescindere da quella delle forze sociali.



Come l'attuale congiuntura economica grava sul settore del Territorio Appalti e Servizi

Unità e partecipazione sindacale, insieme ai necessari chiarimenti nei contratti e negli appalti dei servizi e della logistica, il rispetto delle regole e la sicurezza sul lavoro, quali elementi portanti di un'economia moderna e competitiva, strumento indispensabile per affrontare la grave crisi economica e istituzionale

di Francesco Marcelli

Il settore "Territorio Appalti e Servizi" risente in modo sostanziale dell'effetto crisi.

La piccola azienda è stata colpita dalla fuga, dall'internalizzazione dei grandi brands e dai tardivi pagamenti della pubblica amministrazione.

A ciò va aggiunto il peso eccessivo dei costi e delle tasse che ha investito con forza anche il settore dell'outsourcing.

Il nostro Sindacato ha cercato di operare con l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, anche in deroga, per accompagnare e assistere le aziende verso la fine di un tunnel recessivo che ha colpito l'Europa e che sembra eterno. Il mantenimento dei livelli occupazionali, però, non è stato sempre possibile.

Ci avversa, infatti, una burocrazia infernale unita a una volontà finanziaria di distruggere la classe media.

Il fattore più incredibile è l'incapacità politica di un governo che non mantiene le promesse fatte e che, nella sua autoreferenzialità, trova solo momenti di proclamazione tributaria ed elettorale (vd. casi IMU e Porcellum).

Servirebbe un nuovo accordo fra i lavoratori delle piccole imprese e i loro datori per combattere questo sistema globalizzato che attacca il welfare e che ci riporta ai tempi nefasti della prima e becera rivoluzione industriale.

La sfiducia di queste due

parti, avversate dalla poca liquidità e dalla disoccupazione, non viene di certo

aiutata dall'eccessivo cuneo fiscale e da servizi per l'impiego inefficienti. Ecco intravedersi la nuova emigrazione delle giovani generazioni, mentre la politica pensa ai numeri dei parlamentari e la feudale corporazione vetero-sindacale (Confindustria/Triplice) impone la conta.

Oggi, quindi, oltre al ruolo di rappresentanza dei lavoratori che ci compete, ci aspetta una guerra dura per la sopravvivenza della nostra Organizzazione e della nostra Confederazione. Questo certo non ci scoraggia! Quello che ci scoraggia invece è che, mentre la nave affonda, il comandante annunci il menù del giorno.

Ci siamo però sempre presentati con la nostra faccia e le nostre idee, liberi da vincoli politici e sovra strutturati e possiamo ritenere proprio questa la nostra forza.

Ci confortano, infatti, la vicinanza con i nostri iscritti e la correttezza con le nostre naturali controparti che continuano a considerare la FAST un'organizzazione seria e affidabile. La vera lotta risiede nel contrastare fasi legislative assurde come la "riforma Fornero" e tentativi di monopolizzazione della rappresentanza come quelli in atto.

Nel frattempo il nostro lavoro continua, soprattutto nel settore della cooperazione e dell'outsourcing, con maggior zelo e impegno. Ne è prova la volontà della FAST di formare i propri quadri, di trovare nuovi parti datoriali e rappresentare settori abbandonati o a rischio di fagocitazione. Quello che ci serve, come sempre, è l'appoggio dei nostri iscritti e simpatizzanti, che mai manca, ma, soprattutto, una maggiore attenzione della CONFISAL che, a volte, è rivolta altrove.



Le Ragioni dei pensionati!



con la legge di stabilità 2014 che, per l'anno corrente ha introdotto invece il blocco della perequazione per i trattamenti superiori a sei volte il minimo INPS, mentre modesti interventi di prelievo sono stati previsti, nonostante gli annunci roboanti e le aspettative di tutti, per "le cosiddette pensioni d'oro", deliberati per un

Flessibilità è la parola d'ordine che guida ormai le istituzioni in una riforma delle pensioni che, seppur sempre sotto esame, pare raccogliere i necessari risparmi (consistenti ma teorici) principalmente, se non esclusivamente, dall'innalzamento automatico dei requisiti, andandosi a scontrare rovinosamente con le esigenze delle imprese e degli stessi lavoratori.

di Agostino Apadula

Rispetto a queste insulse iniquità la Direzione nazionale della FAST Pensionati, convocata recentemente a Palermo, ha risposto e deliberato di opporsi con vigore per far venir meno questi continui stillicidi sugli assegni pensionistici, prevedendo di attuare così convegni e manifestazioni di denuncia e vibrante protesta su tutto il territorio, per sensibilizzare la Società civile sulla condizione di minorità economica e morale nella quale si trovano a versare oggi i Pensionati Italiani, che godevano di trattamenti pensionistici dignitosi che erano il risultato dei rilevanti contributivi versati negli Istituti Previdenziali nell'arco di un'intera vita lavorativa e che oggi sono vanificati nel valore per effetto di leggi che presentano, tra l'altro, evidenti profili di costituzionalità che saranno impugnate nelle sedi legali competenti da parte dei legali delle strutture FAST Pensionati territoriali, già attivate in merito.

La Direzione Nazionale FAST Pensionati si è appellata anche altresì al Presidente della Repubblica, quale custode e garante della Costituzione chiedendogli di intervenire per bloccare le azioni punitive del Governo proprio in ragione del fatto che presentano evidenti profili di costituzionalità.

Le pensioni come Bancomat dei Governi; continua costantemente senza pudore alcuno l'assalto ai trattamenti previdenziali dei Pensionati che conseguentemente riducendosi sempre più valore, fanno precipitare gran parte di questa categoria di cittadini in condizione di sussistenza, mentre evidentemente per i meriti acquisiti nel corso della loro lunga vita lavorativa, meritava più rispetto.

Ormai si può affermare senza tema di smentita che è diventato un refrain, un disco rotto; ogni volta che in questo Paese si rende necessario reperire risorse economiche, magari anche solo per alimentare gli indecenti sprechi della politica, la prima decisione del potere Esecutivo è quella di far cassa con le pensioni.

Due sono le tipologie d'intervento attuate negli anni sugli assegni pensionistici:

- La riduzione in percentuale della perequazione annua, che provoca un'erosione continua sulle pensioni;

- Il blocco totale attuato della stessa perequazione per gli anni 2012/2013, dal mai rimpianto Governo Monti, sui trattamenti pensionistici superiori a tre volte il minimo INPS, la gran parte quindi delle pensioni in pagamento, che ha prodotto su di esse una riduzione di migliaia di Euro in progress.

- Le decisioni assunte quindi

periodo massimo di tre anni e al solo fine di recuperare le risorse necessarie per realizzare la salvaguardia dei cosiddetti esodati.

La FAST Pensionati ritiene che su quest'ultima tipologia di pensioni, che arrivano spesso a decine di migliaia di Euro al mese, riconducibili spesso a carriere lavorative favorite dall'appartenenza o meno a determinati partiti politici e sugli stessi incresciosi vitalizi che sono garantiti, magari a seguito di piccoli periodi di tempo di presenza, quasi sempre anonima, nei consigli regionali o in parlamento, all'immensa classe politica che imperversa impunemente nel nostro Paese, si potevano e dovevano prevedere interventi per ridurle in modo strutturale e permettere così anche a queste categorie di persone di contribuire al risanamento dei nostri conti previdenziali.

I Governi, quindi il Parlamento, preferiscono invece perché più facile e remunerativo, intervenire ingiustamente sui trattamenti pensionistici della massa dei pensionati, titolari di assegni pensionati di per se non rilevanti, che così finiscono con lo scontare una condizione di ulteriore riduzione sui loro trattamenti pensionistici che diventano così inadeguati ad assicurare un tenore di vita dignitosa, a questi lavoratori in quiescenza che con i loro sacrifici e il loro lavoro hanno garantito lo sviluppo e il progresso dell'Italia.

Il comparto del Trasporto Pubblico non di Linea soffre, oggi più che mai, del mancato adeguamento a nuove forme di economia e comunicazione, di una cronica latitanza degli organismi di controllo riguardo il rispetto delle linee guida tracciate dalla normativa nazionale (L. 15 gennaio 1992, n. 21 “Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”) e delle normative regionali e comunali, nonché dei codici etici e di comportamento redatti dalle amministrazioni comunali per gli operatori.

Questa condizione di abbandono del settore e l'attuale stato di crisi economica dell'Italia hanno favorito, in brevissimo tempo, forme di esercizio abusivo dell'attività di trasporto persone e conseguenti gravissimi danni d'immagine per il Trasporto Pubblico non di Linea ed economici per gli operatori legittimati ed erariali; in quanto, gli indebiti proventi generati da attività non dichiarate e regolamentate, sfuggono al controllo del fisco.

Le esigenze di mobilità dell'utenza sono cambiate: Taxi, Noleggi con Conducente, Servizi Granturismo accolgono, in modo sempre più consistente, le richieste di un'utenza business nonché quelle del turismo di massa e dei grandi eventi, oggi fortemente orientate a organizzare i propri spostamenti utilizzando nuove tecnologie di comunicazione. Un'esigenza questa, alla quale troppo spesso i singoli operatori non riescono a far fronte, anche per la peculiarità delle forme giuridiche aggregative e non previste dalle normative in vigore.

Va, infatti, messa in luce, una realtà lavorativa del comparto che troppi ignorano, ossia quella delle piccole imprese individuali, delle cooperative e dei consorzi che gestiscono senza alcun tipo di ammortizzatore sociale o sovvenzioni, la rete dei trasporti non di linea interfacciandosi costantemente con la lentezza burocratica. Vessati, anche dalla difficoltà di reperire informazioni circa



la possibilità di rendere i propri servizi visibili e,

soprattutto, raggiungibili su scala ben più ampia di quella strettamente locale. Al tempo stesso, di reperire strumenti di lavoro (come ad esempio terminali e sistemi per la gestione flotte) anche sui mercati europei, attraverso l'iscrizione delle partite IVA ai registri intracomunitari.

Le difficoltà maggiori per gli operatori del settore, quindi, risultano essere quella del “fare impresa” a costi accettabili e in tempi ragionevoli, pur avendo servizi prestati da singoli esercenti per quasi un 40% dell'intero comparto, e una totale assenza d'inquadramento settoriale,

che darebbe loro un potere contrattuale ben più consistente di quello offerto dalle forme giuridiche di aggregazione meramente lavorativa.

In questo scenario hanno trovato terreno fertile i cosiddetti “servizi innovativi”, introdotti nel 2007 dalla legge sulle liberalizzazioni che, essendo orientati più a soddisfare le proprie necessità di profitto che le reali esigenze di spostamenti sul territorio, sono difficilmente

Trasporto Pubblico non di Linea, le buone prospettive di sviluppo cozzano contro gli ostacoli di sempre

Nella giungla amministrativa e normativa risiedono le principali difficoltà di un vettore di trasporto sempre più assediato dalle istituzioni, da un'opinione pubblica forviata da un'informazione capziosa e da un abusivismo incontrollato.

di Fabio Protti

inquadabili nel Trasporto Pubblico non di Linea.

Così come i nuovi intermediari tecnologici tra domanda e offerta di servizi di trasporto, che propongono, sovente, soluzioni non convenzionali alle richieste di mobilità, caricando il loro costo di mediazione su quello finale del servizio o sugli incassi dei lavoratori,

[...] I recenti fatti di cronaca, quali le azioni di taglieggiamento messe in atto da personale non autorizzato presso gli scali ferroviari e aeroportuali, così come le aggressioni tra tassisti, noleggiatori e autisti abusivi o le assemblee spontanee di lavoratori nelle città, testimoniano un crescente disagio interno al comparto [...]

generando, in questo modo, “invasioni di campo” poco chiare tra operatori di servizi ai quali la normativa nazionale (L. 15 gennaio 1992, n. 21) ha affidato ben specifiche competenze.

Recenti fatti di cronaca, quali le azioni di taglieggiamento messe in atto da personale non autorizzato presso gli scali ferroviari e aeroportuali, così come le aggressioni tra tassisti, noleggiatori e autisti abusivi o le assemblee spontanee di lavoratori nelle città, come nel recente caso dei tassisti di Milano

(che da oltre un anno chiedono il rispetto delle normative di settore da parte di provider di servizi di chiamata d'oltreoceano), testimoniano un crescente disagio interno al comparto, oggi giunto al limite del tollerabile, e la necessità di tracciare nuove linee normative per il riordino del settore che vadano a colmare e integrare i vuoti legislativi creatisi in oltre venti anni, necessità questa disattesa troppo spesso dalle Amministrazioni Pubbliche.

Di particolare interesse, nel merito, saranno, nel prossimo futuro, la sentenza della Corte di Giustizia Europea in merito alla conformità dell'art. 29 comma 1 quater della L. 15 gennaio 1992, n. 21 alle direttive comunitarie, sulla libertà di stabilimento delle impre-

se sul territorio, e l'iter parlamentare di un emendamento presentato il 22 gennaio 2014 relativamente al “Decreto Mille proroghe” del Dicembre 2013, già approvato in Senato, che ha, di fatto, confermato la piena efficacia, a livello nazionale, dell'articolo di legge in discussione in sede Comunitaria.

Il Trasporto Pubblico non di Linea deve necessariamente essere considerato parte integrante e attiva in qualunque progetto o pianificazione che riguardi la mobilità dei centri urbani, in quanto costituisce una preziosa risorsa autogestita e autofinanziata che interagisce costantemente con i servizi di Trasporto Pubblico Locale e di Trasporto Passeggeri, in ragione del fatto che sono le stesse Amministrazioni Locali a rilasciare i titoli per l'esercizio delle attività.

In che modo, quindi, può il Sindacato interagire con realtà economiche così variegate e così diverse da quelle con le quali è consueto a confrontarsi?

Innanzitutto, con un'azione di tipo “didattico”, ossia dando agli operatori del Trasporto Pubblico non di Linea gli strumenti per gestire i rapporti con le Pubbliche Amministrazioni, dalle quali dipendono giacché titolari di concessioni per la prestazione di servizi di trasporto pubblico, e con l'utenza, con la quale sono chiamati a interfacciarsi e, successivamente, con un'attività di monitoraggio costante affinché persistano condizioni lavorative ottimali anche a tutela dell'utenza stessa.

E' altresì necessaria, da parte degli stessi operatori, una presa di coscienza del fatto che è nella concertazione sindacale la strada istituzionale da seguire nella risoluzione di tutte le vertenze d'interesse per il comparto, secondo le regole di rappresentanza previste dal Consiglio Nazionale per l'Economia e il Lavoro.

Questo è l'impegno che fino ad oggi FAST-Confasal TNL ha portato avanti forte della sua specificità di rappresentanza sindacale nel settore dei trasporti, andando costantemente a confrontarsi in modo costruttivo, sia a livello istituzionale, sia con le associazioni datoriali, in quanto firmataria dei contratti di lavoro per i dipendenti di cooperative.





Le problematiche irrisolte inerenti alla manutenzione rotabili, la gestione del personale mobile, la Divisione Cargo, il settore della Vendita e Assistenza e la Riorganizzazione del processo di Circolazione e Manutenzione Infrastruttura, evincono le sempre maggiori difficoltà di dialogo tra il sindacato e il gruppo FSI, trasformando Trenitalia, in un labirinto nel quale si prende la strada sbagliata prima ancora di aver imparato a camminare.

di Vincenzo Multari

GRUPPO FSI: Si marcia a passo di gambero

[...] *Le OO.SS., tra l'altro, spingono per definire al più presto alcuni istituti contrattuali rimasti in sospeso quali: l'art.49.4 (Primo soccorso) e l'art 1. (Sicurezza sul Lavoro), del CCNL della Mobilità Area AF nonché, l'art. 36.14 (indennità direzioni, coordinamento lavori ed esecuzione Lavori) e l'art.22.4 (inidoneità), del Contratto Aziendale FS [...]*

Diverse teorie si sono succedute nel corso dei secoli ma la più interessante sembra pervenire dai tavoli di confronto - non confronto del Gruppo FSI.

Un insieme di svariate Società di diversa grandezza nelle quali appare veramente impossibile seguire la retta via, forse perché essendo il mondo sferico, gli unici percorsi possibili sono curvi. Noi, insieme alle altre OO.SS. abbiamo provato, se non a cambiare il mondo, almeno a cercare di percorrere, anche con RFI, la strada della coerenza e della correttezza, magari proprio attraverso l'utilizzo dello strumento contrattuale delle Relazioni Industriali ma, quando ci s'imbatte i qualcuno perduto innamorate di teorie che prevengono l'uomo, diventa veramente complicato trovare soluzioni.

A seguito della firma del Contratto, il percorso di trattativa con il gruppo FSI, ci ha portato alla proclamazione di uno sciopero nei confronti della Società Trenitalia, per tutte le problematiche aperte nei vari settori, quali: la manutenzione dei rotabili, il sistema di gestione del personale mobile, lo smantellamento della Divisione Cargo e il settore della Vendita e Assistenza. Una protesta scaturita dal fatto che le risposte pervenute-

ci dalla trattativa, viaggiavano diametralmente opposte a quanto auspicato dal Sindacato.

Giacché l'holding era bene a conoscenza che il problema con il Sindacato era il mancato rispetto degli accordi, si è convenuto di riprendere il percorso relazionale con l'auspicio che l'Azienda si allineasse rispettando in maniera autentica quell'equilibrio liberamente sottoscritto tra le parti, cancellando definitivamente quanto e chi a oggi l'ha contrastato senza regole.

Trenitalia, in merito al sistema di gestione dei turni del personale mobile, ha preso atto che il programma non ha prodotto gli effetti sperati, alimentando, tra l'altro, sia tensioni e insofferenze tra il personale, sia un imprudente scontro con il sindacato, in netto contrasto con le esigenze di razionalizzazione dei costi.

L'impresa, quindi, è sembrata fare un passo indietro, confermato dal proposto passaggio di responsabilità, in termini di gestione e contrattazione turni, dalla sede centrale di produzione alle Direzioni Regionali della DPR. Un cambio di testimone che voleva anche garantire al Sindacato, la possibilità di assolvere al fondamentale ruolo della contrattazione dell'organizzazione del lavoro, per migliorare le condizioni di vita del

personale ed evitare gli inutili sprechi di risorse generati, negli ultimi anni, dall'applicazione perversa e dispendiosa del sistema informatico di supporto.

È certo che le problematiche continuano a sussistere, perché, comprensibilmente, non è facile riorganizzare il processo. È certo che se la Dirigenza Aziendale Territoriale continua a rimpallare le responsabilità al livello centrale, tutto diventa molto più complicato.

In merito ci siamo adoperati predisponendo incontri riguardanti l'applicazione di IVU nelle diverse Divisioni e, nello specifico, l'introduzione di tempi accessori unilaterali, le questioni inerenti all'interruzione della condotta continuativa e i confronti di merito sugli impianti equipaggi.

Per quanto concerne la problematica inerente ai servizi notturni della DTR, dove l'azienda, nei servizi che interessano entrambe le fasce orarie, spesso forza il PdM a viaggiare ad agente solo dopo le 5.00, abbiamo preteso che, così come previsto dal contratto, sia previsto il modulo a doppio agente per tutta la durata del servizio.

Abbiamo affermato che, il personale di macchina di Frecciabianca e Servizi di Base, attualmente assegnato alla sezione SP3 del CCNL, per via dell'esistenza, nella suddetta sezione, di un "buco" normativo per i servizi ad agente solo, sia assegnato alla sezione SP1.

Continua, invece, a essere aperto, il confronto con Trenitalia in merito alla manutenzione Rotabile e alla Vendita e Assistenza e, con RFI, sulla Riorganizzazione del processo di Circolazione e Manutenzione Infrastruttura.

Quasi un anno fa, ormai, l' Holding FS ha posto all'attenzione delle OO.SS. Nazionali una serie di temi su cui confrontarsi, quali:

- Il fondo Bilaterale, per armonizzare lo statuto rispetto a dettato dall'art. 3 Legge 92/2012 in materia d'integrazione salariale e gestione degli esuberanti;
- Il fondo Bilaterale, per la destinazione dei fondi da "prestazioni ordinarie" a "prestazioni straordinarie";
- Il rinnovo RSU e RLS;
- La verifica accordo Sui Permessi Sindacali
- L'accordo sul nuovo Premio di Risultato;
- La revisione degli statuti del DLF nazionale e dei DLF territoriali.

Da parte sindacale abbiamo posto l'accento l'urgenza di definire alcuni istituti contrattuali rimasti in sospeso come l'art.49.4 (commissione paritetica sul Primo soccorso) e l'art 1. (comitato sicurezza sul Lavoro) del CCNL della Mobilità Area AF, l'art. 36.14 (indennità per direzioni lavori e coordinamento per la progettazione ed esecuzione Lavori) e l'art.22.4 (tutela del reddito per l'inidoneità) del Contratto Aziendale FS.

Il confronto di merito con il Gruppo FS si quindi avviato su questo corposo programma, iniziando dalle modifiche da apportare all'accordo istitutivo del Fondo Bilaterale, necessarie per adeguarlo a quanto previsto dalla Legge Fornero.

Partendo dai testi consegnati dall'Impresa, l'indirizzo del sindacato erano mirato verso una semplice manutenzione del testo per adeguarlo alla legge e a



togliere le diverse forzature poste dall'Azienda; come ad esempio, l'eliminazione della volontarietà per l'accesso al fondo in caso di mancato accordo e l'introduzione della mobilità territoriale e dei trasferimenti legati al fondo ordinario.

Abbiamo chiesto che l'azienda certificasse, in merito al reticolo produttivo, l'effettivo stato dell'arte, a garanzia che, l'individuazione di esuberanti, non possa comportare la chiusura d'impianti.

Si è chiesto, inoltre, che la manifestazione d'interesse concernente il fondo di sostegno al reddito, riguardi tutti i ferrovieri e non solo i lavoratori che rientrano nei progetti di efficientamento, quindi, oltre ad attivare le canoniche procedure per il fondo, ad attivare anche una manifestazione d'interesse rivolta a tutta la popolazione dipendente, in modo di avere un database con tutte le persone interessate a entrare nel fondo, mettendoci così in condizione d'individuare, il numero d'immissioni che dovrebbero essere fatte per realizzare il fatidico ricambio professionale e generazionale.

Nella tarda serata del 30 luglio u.s. si è definito l'accordo.

Si è stabilito che, le procedure di accesso alle prestazioni ordinarie/straordinarie del nuovo Fondo bilaterale, troveranno pratica applicazione successivamente all'emanazione dei decreti attuativi da parte del



[...] Per la risoluzione dei problemi creatisi all'indomani della riforma previdenziale attuata con legge 214/2011 e degli effetti della legge 122/2010, che ha introdotto il criterio della norma "sulle aspettative di vita", Gruppo F.S. e OO.SS. hanno convenuto di costituire un "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie", attuato mediante l'utilizzo di parte delle disponibilità economiche che risultano dal Bilancio del Fondo Bilaterale al 31/12/2012 **[...]**

Ministro del lavoro e, contestualmente, subentrerà a quello concordato il 15 maggio 2009.

Restano confermate, nella nuova stesura dello Statuto, le tutele del Fondo Bilaterale oggi in vigore e i criteri e le misure di accesso alle prestazioni ordinarie, mentre, per quelle straordinarie, ferma restando la validità di quanto oggi in essere, la prestazione di accompagnamento in pensione avrà un'estensione fino a un massimo di 60 mesi, invece dei 48 del regolamento del Fondo Bilaterale oggi vigente.

Il nuovo Fondo Bilaterale sarà trasferito presso l'INPS ai sensi dell'art. 3 della legge 92/2012, con oneri di amministrazione definiti dal regolamento di contabilità dello stesso istituto previdenziale e, così come avviene oggi, sarà gestito da un Comitato Amministratore composto pariteticamente dai rappresentanti delle Società del Gruppo F.S. e delle OO.SS., nonché da un rappresentante del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Alle riunioni parteciperà anche il Collegio Sindacale dell'INPS e il Direttore dell'istituto con voto consultivo.

Per la risoluzione dei problemi creatisi all'indomani della riforma previdenzia-

le, attuata con legge 214/2011 (cosiddetta manovra di Natale) e degli effetti della legge 122/2010 che ha introdotto il criterio della norma "sulle aspettative di vita" che prevede incrementi di mesi sui limiti di accesso a pensione, già dal 2016 e poi per ogni due anni in progress, Gruppo F.S. e OO.SS. hanno convenuto di costituire un "Fondo per prestazioni solidaristiche straordinarie" mediante l'utilizzo di parte delle disponibilità economiche che risultano dal Bilancio del Fondo Bilaterale al 31/12/2012.

Alcune risorse originariamente destinate alle prestazioni ordinarie, a oggi non sono ancora state impegnate e, pertanto, risultano in eccesso rispetto alle reali esigenze di riqualificazione professionale e di quant'altro previsto dalle tipologie delle prestazioni ordinarie nelle Società del Gruppo F.S.

Questo "Fondo emergenziale" servirà, quindi, a garantire un numero consistente di quei Ferrovieri che, interessati dalle prestazioni straordinarie, hanno necessità di essere destinatari delle prestazioni di accompagnamento in pensione oltre i 48 mesi di durata massima previsti.

La gestione di questo Fondo emergenziale, che non comporterà ricadute dirette sulla geografia degli impianti oggi esistenti, sarà curata da Ferservizi S.p.A. e avrà una durata di 24 mesi.

All'inizio del mese di settembre, a livello territoriale, sulla base dei progetti di riorganizzazione presentati dall'azienda, si sono avviati i tavoli di confronto.

In relazione all'apertura dei quali, abbiamo chiesto, come già detto in precedenza, che l'Azienda certificasse l'attuale reticolo produttivo fino al rinnovo del vigente CCNL, che l'individuazione di esuberanti non determinasse la chiusura d'impianti se non per innovazioni tecnologiche, e che, in ogni caso, si debbano attivare quelle procedure previste dall'articolo 2 del contratto aziendale che prevedono una serie di azioni tra cui il riequilibrio territoriale, la riqualificazione professionale, non escludendo la possibilità di concordare immissioni dall'esterno.

A seguito degli incontri territoriali, in

ambito nazionale, andranno verificati i numeri dei possibili accessi al fondo ivi definiti e si valuterà la loro fattibilità rispetto all'equilibrio e alla disponibilità economica complessiva.

Tutto il Sindacato ha insistito molto sulla necessità di un ricambio professionale, perché è proprio da qui che parte il rilancio dell'Azienda. L'immissione di nuove risorse consente e assicura le competenze necessarie per la gestione e il pieno funzionamento delle nuove tecnologie in tutti gli ambiti.

Un percorso che ha fino a ora consentito un primo contingente di assunzioni, relative a parte di coloro la cui assunzione era stata bloccata negli anni 2009/10 mentre altre assunzioni avverranno a valle del percorso di attivazione del fondo.

Altro tema importante è l'accordo per il pagamento del premio di risultato per il 2012, che è stato siglato nella stessa data, erogato con il ruolo paga di novembre, con un importo medio "livello C" pari a 600 euro, ben 150 € in più di quanto proposto dall'Azienda.

Abbiamo predisposto degli incontri specifici per poter definire il nuovo premio di risultato, partendo da quello del 2013, in modo da potergli dare una struttura diversa che possa produrre volumi economici più corposi, premiando la produttività in modo distinto.

In parallelo all'avvio dei tavoli territoriali, proseguono i confronti nazionali sulle tante vertenze aperte in RFI, come la ricerca delle soluzioni in merito alla riorganizzazione della Manutenzione Infrastruttura e del Settore Circolazione.

In Trenitalia, tra le tante vertenze aperte, particolare attenzione è riservata a quella concernente la Manutenzione dei Rotabili, dove si cerca l'internalizzazione di attività pregiate, soprattutto nel settore dell'Alta Velocità.

Bisogna fare chiarezza in merito alle Interpretazioni Contrattuali, in particolar modo per ciò che riguarda la

divisione Cargo e la Vendita e Assistenza.

C'è da definire le diverse code contrattuali che riguardano la tutela dell'inidoneità, la patente A4, l'avvio della Commissione sul primo soccorso, la Direzione Lavori e il Coordinamento Esecuzione Lavori, il rinnovo delle RSU/RLS.

In merito alle interpretazioni contrattuali, si ritorna a quella teoria con cui si è aperto l'articolo.

Un esempio particolarmente eclatante è certamente quello del concetto di condotta continuativa ed effettiva. Un tema abbondantemente discusso in fase di stesura di contratto, su cui il 20 Luglio 2012 si era trova-



to faticosissimamente l'equilibrio tra le parti e si è sottoscritto un accordo, che non poteva e doveva lasciare spazio, nelle intenzioni degli stipulanti, ad alcuna interpretazione.

Purtroppo, a pochi mesi di distanza, anch'esso sembra essersi trasformato in un'operazione da azzeccarbugli, attraverso la quale l'Azienda, esibendo contorte e strumentali letture dei contenuti, ricerca e ottiene indebite riduzioni del costo del lavoro, lucrando, con dubbia legittimità, sulle spettanze contrattuali dei propri dipendenti.

Una improvevole vecchia abitudine che ormai, da

[...] All'apertura dei tavoli di confronto abbiamo chiesto, che l'Azienda certificasse l'attuale reticolo produttivo fino al rinnovo del vigente CCNL e che, l'eventuale individuazione di esuberi, debba determinare, prioritariamente, l'attuazione del riequilibrio territoriale e la riqualificazione professionale mentre, la chiusura d'impianti, può essere presa in esame solo a seguito d'importanti innovazioni tecnologiche. [...]

troppo tempo, caratterizza il gruppo FSI, confermata, tra l'altro, dall'introduzione nei turni del PdM di codici d'interruzione arbitraria della condotta e/o di riserve presenziate, dall'emanazione di una circolare sui tempi accessori di regresso, dalle fantasiose invenzioni fatte ad hoc per tagliare impunemente il pagamento della condotta e da tante altre libere riletture dei testi normativi e/o contrattuali che piovono, ormai giornalmente, sul capo di tutti i dipendenti del Gruppo.

Si potrebbe continuare all'infinito ma una menzione particolare lo meritano, tra i tanti, l'orario di lavoro del PPT Divisione Cargo o l'assoluta disattenzione verso importanti temi contrattuali, quali: la disponibilità in turno, le ferie, i riposi week-end ecc.

E' inutile nascondere la delicatezza delle questioni e la grossa difficoltà esistente nel porre fine, magari in maniera definitiva, a tutte quelle situazioni incresciose sopravvenute da parte aziendale a seguito della firma del contratto. Insieme agli altri sindacati, dobbiamo stare attenti a non abbassare mai la guardia e continuare a perseguire gli obiettivi mirati.

La situazione si è così trascinata fino al tardo pomeriggio del 14 ottobre 2013, quando si è svolto l'ennesimo incontro tra le OO.SS. Nazionali e l' Holding Gruppo FSI, questa volta in assistenza alle due maggiori società del gruppo, Trenitalia e RFI rappresentate dai rispettivi Amministratori Delegati.

L'AD di RFI ha rappresentato lo stato dell'arte in cui versa tutta la società, evidenziando i principali punti del piano d'investimento e del contratto di programma con il MIT. Ha affrontato gli aspetti di riorganizzazione dei settori Circolazione e Manutenzione Infrastruttura, incontrando forte resistenza e contrarietà dal fronte sindacale. L'unico risultato raggiunto nel merito è stato la condivisione di un calendario d'incontri di dubbia utilità.

Di seguito ha affrontato il tema degli investimenti inerenti gli interventi strutturali della Rete, investimenti che coinvolgono anche realtà meridionali, che saranno gestiti da contratti definiti di sviluppo fatti dalle Regioni, dove ci sono progetti già approvati dal CIPE.

Riguardo alla società Trenitalia, dopo una breve esposizione sullo stato dell'arte, si è proseguito in un confronto serrato con l'Amministratore Delegato sulle solite tematiche aperte e stagnanti, da tempo, sul tavolo di trattativa Nazionale, alle quali si sono aggiunte tutta la serie di criticità che stanno sopravvenendo in materia di riordino del quadro normativo.

Data l'estrema articolazione delle problematiche in essere, il loro numero e l'infruttuosità degli incontri a oggi svolti, si è convenuto di predisporre dei tavoli di merito con la presenza dell'Amministratore Delegato. Comunque, non possiamo evitare di evidenziare che l'amministratore si è impegnato a proseguire in un piano d'internazionalizzazioni nella manutenzione specialistica che sarà motivo di confronto con il sindacato.



Trattativa Alitalia-Etihad la riorganizzazione del trasporto aereo italiano



La cessione di un'azienda italiana a uno straniero questa volta pare che avvenga senza che né le forze sociali, né le forze politiche e istituzionali, sia centrali che territoriali, abbiano nulla da eccepire.

È solo la condizione particolarmente complessa e delicata di Alitalia a far percepire Etihad come unica soluzione percorribile?

di Riccardo Rosi

Nella trattazione di argomenti, soprattutto se di rilevanza strategica come il trasporto aereo, si rischia sempre di essere considerati di parte se non addirittura di difendere interessi personali ma, essendo ben lontano da tutto questo, posso tranquillamente affermare senza timore di smentite di identificare il tema con una sola parola: Alitalia.

Per oltre cinquant'anni il trasporto aereo in Italia, non me ne voglia nessuno, si è identificato nell'ex compagnia di bandiera che, con il trascorrere del tempo si è poi trasformata in una vera e propria industria aeronautica, un patrimonio d'inestimabili professionalità. A oggi, nessun addetto ai lavori è ancora riuscito a comprendere come sia stato possibile cancellare in tempi incredibilmente brevi un asset che appariva insostituibile per l'economia della nazione.

Oggi il governo è costretto a una trattativa impari con un probabile partner, Etihad, che non ha nessuna intenzione di fare beneficenza, contrariamente a quanto molti ancora ingenuamente auspicano. Alitalia, se l'accordo sarà perfezionato, sarà lontana anni luce da quella descritta in precedenza, ante 2009, gli spazi di manovra, operativi e commerciali, saranno per ovvie ragioni nelle disponibilità di chi investe ingenti

capitali.

Comunque vada, il traffico commerciale italiano sarà ancora di più un appannaggio dei competitors stranieri, che occuperanno tutti gli spazi rimasti. Un quadro disarmante.

A questo si aggiunga quanto sia aumentato, più di recente, l'interesse per le infrastrutture necessarie alla corretta gestione del traffico aereo e alle aree aeroportuali in particolare. Un settore che esercita un'enorme attrazione ai potenziali investitori in molteplici settori merceologici.

Con l'assenza di un vettore di riferimento nazionale, la crescita coordinata ed equilibrata degli scali aeroportuali può essere lo strumento per realizzare una riorganizzazione della politica del trasporto aereo, stimolo efficace per il rilancio del settore, con ovvie ricadute per lo sviluppo dei territori interessati. Tale crescita non dovrà essere disordinata, né alla mercé della speculazione, ma soddisfare regole certe che consentano l'ampliamento/ammodernamento, di alcuni dei tanti aeroporti esistenti, organizzandoli in una rete integrata che risponda alle reali esigenze del nostro mercato. Inutile rammentare che, dove possibile, è auspicabile prevedere sistemi comodali con altre tipologie di trasporto, a iniziare da quello ferroviario.

Il tavolo governativo per la trattazione delle proposte concernenti la riorganizzazione di un sistema così complesso è aperto, con l'auspicio che, oltre agli aspetti politici e giuridici che non ci competono direttamente, si dia la corretta importanza ai contributi che saranno presentati dagli operatori a più alta professionalità del settore, con l'augurio che nessuno tenti, più o meno pretestuosamente, di sminuirne la rappresentatività.

Un ottimo viatico potrebbe essere il riassorbimento, nelle more di un accordo Cai - Ethiad, col Governo per garante, di tutte quelle risorse umane esodate da Alitalia Lai di cui il partner straniero ha urgente necessità per far fronte allo straordinario sviluppo già iniziato e che almeno in parte porterebbe al recupero senza oneri dell'enorme capitale pagato dal contribuente italiano e, attualmente, ancora alle ortiche.

Un piano coraggioso per il riordino del sistema aeroportuale

Dopo il flebile tentativo del Ministro Passera di portare un po' di ordine nel frastagliato sistema aeroportuale Italiano, che vanta il record di 106 aeroporti aperti al traffico commerciale, oggi ci prova il Ministro Lupi. Il piano di riordino del sistema aeroportuale, pare aggredire, finalmente, in massima parte, tutti i localismi delle varie amministrazioni territoriali o i "feudi" di qualche potente di turno che ha realizzato il suo aeroporto sotto casa.

Il piano del Ministro restringe così, il ventaglio degli Enti che avranno accesso a finanziamenti pubblici, risorse indispensabili per la realizzazione di vitali infrastrutture utili alle attività negli scali Italiani, spesso poco collegati con le principali città del bacino di riferimento, interventi strategici e irrimandabili indispensabili a farli diventare un volano alla vita economica, garantendo un'efficiente mobilità di merci e persone. Sinteticamente individua 11 scali strategici che diventeranno le porte del Paese in Europa e nel Mondo, dovranno armonizzare la propria strategia ed essere in sintonia con gli altri scali europei. Individua contestualmente 26 altri scali d'interesse

Nel nostro Paese, il continuo diffondersi di aeroporti inutili, ideati o potenziati, troppo spesso, solo per creare un'occupazione dedicata a clientelismi partitici o al riciclo di politici dimessi, grava su un'economia in grande affanno. È ora che l'avvio di aeroporti commerciali, sia vincolato a un bacino d'utenza reale e ben definito, a eccezione di particolarità quali possono essere le isole o territori urbanizzati con una viabilità emarginante.

di Francesco Aiello

nazionale. Questi aeroporti dovranno esercitare un preciso ruolo nel territorio, vocando e specializzando la loro funzione e dimostrando di essere nelle condizioni di raggiungere l'indispensabile equilibrio finanziario. Dopo tanta attesa, in quest'ultima scelta, ci saremmo aspettati un po' più di coraggio restringendo ulteriormente questo numero. Continuano a insistere nell'elenco cattedrali nel deserto: Brescia, Taranto per esempio. Infine siamo un po' preoccupati per il restante degli scali nazionali che non vorremmo siano affidati alle Regioni come nel precedente piano Passera, amministrazioni che non

sempre hanno brillato in scelte strategiche.

Ormai il percorso, se non sarà fermato da qualche parte, è tracciato e la rotta della razionalizzazione è quella giusta, al di là di aggiustamenti che potranno ulteriormente essere proposti. Confidiamo molto nella cabina di regia affinché eserciti uno stringente controllo evitando che interessi locali prevalgano sulle logiche di riassetto, facendo naufragare una svolta decisiva per l'industria del trasporto aereo.

Il Ministro però non archivi il capitolo Aeroporti, servono oggi e subito, ai lavoratori e alle aziende (Gestori Aeroportuali, Aziende di Handling, di Catering) regole che garantiscano la leale concorrenza ed evitino il dumping sociale, attraverso:

- Istituzione di un'autorità garante come dipartimento del Ministero per un più efficace sistema di controllo;
- Individuazione di un sistema di regole da applicarsi a tutti gli operatori che operano stabilmente in Italia;
- Conferma chiara e non opinabile delle clausole di salvaguardia sociale;
- Unicità contrattuale delle attività aeroportuali.





Il punto sulla situazione dell'autotrasporto in Italia: intervista a Vincenzo Iuzzolino

D. Presidente Iuzzolino, voci sempre più preoccupate tracciano un quadro nero per l'autotrasporto: qual è la sua opinione?

R: Il mondo dell'autotrasporto è strettamente correlato al contesto economico – oggi post-industriale - che attraversa l'Italia, tant'è che sono più le merci che entrano nel Paese che quelle che lo lasciano. Il mercato dell'autotrasporto è pertanto sempre più legato alla distribuzione e alla logistica. Ecco quindi che accanto ai tradizionali attori del settore (autotrasportatori e autisti di-pendenti) figure professionali come padroncini, soci di cooperative, free-lance, coprono una parte significativa dell'attività, aprendo la strada a una maggiore forza contrattuale della committenza, così in grado di fissare e modificare le regole a proprio vantaggio.

D. Una situazione difficile. Cosa comporta l'ampliamento dei confini dell'Unione Europea, anche nei termini della libera circolazione di merci e persone?

R.: Un altro fattore negativo per gli autisti dipendenti e per le imprese italiane, che hanno costi operativi sensibilmente maggiori rispetto all'Est Europa. Imprese e autisti di Paesi diversi comportano anche regole differenti: le norme in vigore nel nostro Paese non favoriscono certo l'implementazione e l'osservanza di procedure di qualità e - quand'anche lo facciano - non garantiscono un vantaggio competitivo rispetto a chi può non essere tenuto a osservarle. Inoltre, le imprese e i lavoratori stranieri (o estero-vestiti) offrono, grazie a vantaggi giuslavoristici e legislativi, tariffe per il nostro sistema impraticabili.

D. Cosa si può fare per evitare che la concorrenza straniera metta fuori mercato le nostre imprese e pregiudichi ancor di più i livelli occupazionali?

Solo un'azione combinata di tutti gli operatori italiani, secondo le rispettive caratteristiche e pre-rogative, potrebbe contrastare questa tendenza, perseguendo una maggior competitività di tutta la filiera.

Gli autisti dovranno offrire una qualificazione professionale certa e obiettiva attraverso un'attività di formazione continua, garantita da equi contratti collettivi. La ricaduta qualitativa non sarebbe fine a se stessa ma anche garanzia per la sicurezza di tutti gli utenti.

Gli autotrasportatori dovranno garantire un utilizzo corretto delle risorse umane e tecniche. Per le prime, oltre alla formazione continua, turni di lavoro produttivi ma sostenibili e rispetto della professionalità acquisita. Per le seconde, impiego di veicoli ecocompatibili e ben mantenuti.

Il legislatore, infine, per incentivare questo circolo virtuoso, ne dovrà regolamentare l'attività, premiando chi persegue questi obiettivi e penalizzando coloro che non rispettano le regole di corretta concorrenza.

D. In che modo FAST può intervenire in tale scenario?

Forse la principale criticità nasce dalla convivenza in un'unica piattaforma rivendicativa di attori economici vissuti sinora come antagonisti, ma in realtà assai legati da un destino comune. FAST potrebbe ricondurre quest'aggregazione al suo interno, o quantomeno ad ambienti contigui, attraverso la predisposizione di una piattaforma dai contenuti comuni con singole aree d'intervento per i vari settori.

Proposte per una piattaforma condivisa fra tutte le componenti dell'autotrasporto in Italia: intervista a Vincenzo Iuzzolino

D. Presidente Iuzzolino, sappiamo che è sua convinzione che la soluzione alla profonda crisi dell'autotrasporto passi attraverso un'azione comune delle differenti componenti del comparto. Come pensa che sia possibile conciliare interessi così differenti fra loro?

Ritengo che l'interesse comune stia proprio nella risoluzione dei problemi di settore: alle abituali (e per certi versi irrinunciabili) contrapposizioni contrattuali occorre abbinare un'azione concertata, identificando i punti di convergenza, prescindendo dalla logica del "a chi giova" e puntando invece alla salvaguardia della filiera. Inoltre, occorrono interventi che non comportino una maggiore spesa pubblica, ma che anzi ne incrementino la competitività.

D. Vengono in mente casi in cui non si può parlare di normativa lacunosa, quanto di una sua applicazione incompleta.

Esattamente. Occorre ad esempio chiedere la piena attuazione dell' art. 83 bis L. 133/2008 (Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi), una buona norma, che va attuata completamente attraverso controlli, sanzioni (anche il fermo del mezzo o il blocco dell'attività per i trasgressori), e soprattutto adeguamenti periodici (almeno semestrali) dei costi.

Un altro esempio è rappresentato dal D. Lgs. 192/2012, che introduceva il termine massimo obbligatorio di 30 giorni per il pagamento degli operatori dell'autotrasporto. Occorre che sia applicato integralmente, senza possibilità di deroga, a evitare la tentazione di ricatti commerciali da parte della committenza, che scatenano una corsa al ritardo fra i concorrenti,

corsa folle in un periodo di stringente contrazione del credito bancario. Tale obbligo potrebbe essere garantito dalla stipula, obbligatoria per il committente, di una garanzia bancaria o assicurativa a fronte del debito commerciale.

D. Non trova che sussistano delle vessazioni nei confronti della categoria?

Certo. Basta pensare a qualche esempio concreto:



- I prezzi per il conseguimento delle patenti di guida professionali o della CQC, sono mediamente troppo alti e scoraggiano l'accesso alla professione da parte dei giovani.

- Alla committenza va chiesta l'esclusione del facchinaggio dai compiti richiesti all'autista autotrasportatore, se non compensato a parte, nonché un riconoscimento del disagio e del maggior costo causato dalle soste



Vincenzo Iuzzolino - Presidente dell'Associazione Nazionale "NOI CAMIONISTI" e Vice-presidente internazionale dell'UICR – Unione Internazionale Autisti Professionisti

forzate per il carico e lo scarico, se imputabili alla committenza.

- Occorre intervenire per garantire alla categoria condizioni di maggior favore, quali grandi utilizzatori, per quanto riguarda i pedaggi autostradali, le tariffe traghetuali e i prezzi delle polizze assicurative.

D. Converrà che sia necessario un intervento legislativo per introdurre delle norme che cautelino meglio gli operatori.

Si tratta di interventi tecnici. Da tempo chiediamo come associazione professionale al legislatore alcuni provvedimenti specifici:

- Riconoscimento della caratteristica di lavoro usurante agli autisti del trasporto di cose, così come lo è per il trasporto persone.

- Classificazione degli operatori autorizzati ad agire sul mercato, e in particolare regolamentazione delle "Agenzie di trasporto", che abbiano gli stessi requisiti previsti per gli iscritti all'Albo degli Autotrasportatori), divieto di fungere da mediatori di trasporti per le imprese che non posseggano una percentuale minima di veicoli dedicata al trasporto conto terzi (ad esempio, le

società di logistica non dovrebbero fungere da intermediari con la committenza), massima vigilanza sulle organizzazioni che propongono condizioni economiche o di lavoro non compatibili con le vigenti contrattualità collettive, sia con personale nazionale sia con manodopera interinale straniera a basso costo non provvista delle nozioni sulle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro.

- Semplificare le procedure di rimborso per quanto riguarda accise e pedaggi, evitando il passaggio necessario tramite un consorzio o un'associazione; meglio ancora, godere di pari sconti diretti e immediati al momento del consumo, così da evitare tutti i costi burocratici connessi al rimborso.

D. Cosa chiedono, dal canto loro, gli autisti dipendenti?

In un momento difficile come l'attuale, gli autisti professionisti dipendenti sono interessati principalmente a poche questioni di buon senso:

- Adozione di strumenti normativi che garantiscano il rispetto della loro condizione di lavoratori spesso disagiati.

- Adozione di provvedimenti legislativi in grado di tutelare la loro professionalità in un mercato che pare rincorrere solo l'elemento economico a scapito di ogni altro valore: dal rispetto della filiera produttore-consumatore alla tutela degli utenti deboli. Non è una rivendicazione corporativistica, quanto la richiesta di riconoscimento della strategicità della figura dell'autista professionista e quindi l'interesse collettivo a una sua sempre maggiore professionalizzazione.

- L'esigenza di garantire la propria attività attraverso un processo costante di formazione, che il sistema dovrebbe assicurare a garanzia della salute e dell'efficienza dell'intero comparto, con riferimento all'impatto positivo garantito da una maggiore qualità del servizio erogato all'intera collettività, ad esempio in termini di sicurezza stradale.

D. Come potrebbe il nostro Sindacato recepire queste istanze?

Anche in quest'ambito FAST potrebbe compiere un'azione efficace e senz'altro foriera di risultati in termini di visibilità, credibilità e seguito, qualora decidesse di diventare protagonista di un'attività di formazione continua sul territorio, assicurando ai propri iscritti un servizio prezioso nelle proprie sedi o in strutture convenzionate.

Grazie Presidente Iuzzolino, non tralasceremo di approfondire con Lei questi temi nei prossimi numeri del nostro notiziario.

Il primo contratto della Mobilità: incompiuto e troppo complesso

Il tempo scorre ma il CCNL della Mobilità, che contiene al suo interno il rinnovo di quello delle Attività Ferroviarie, ancora fatica a trovare estimatori nelle componenti imprenditoriali: le imprese che non l'hanno stipulato al massimo, se costrette, lo subiscono ma, così come tutte le altre, ne tentano il sistematico raggio, mentre la parte relativa all'autoferro è ufficialmente dispersa nella palude creata ad hoc da ASSTRA.

di Vincenzo Notarnicola

Aormai quasi un anno dalla stipula del primo contratto della mobilità, seppur relativo solo all'area contrattuale delle attività ferroviarie, qualche riflessione ci appare d'obbligo.

Seppure in un primo momento, il gruppo FSI, sembrasse veramente intenzionato ad applicare quanto convenuto con le parti sociali in occasione della stesura contrattuale di primo e di secondo livello, il ben noto e deprecabile aggiramento strumentale del concordato, non ha tardato a fare capolino, ripristinando, fin troppo presto, la situazione di relazioni industriali che ha caratterizzato le relazioni industriali col Gruppo per tutta la valenza del primo CCNL AF.

È pur vero, però, che il vecchio adagio "se Sparta piange, Atene non ride", difficilmente non trova ragione, perciò, in tutto il restante complesso quanto articolato scenario delle imprese che operano nella mobilità, l'ordine, la correttezza e la trasparenza delle relazioni industriali, tanto agognate da ambo le parti,



sono ben lungi dall'essere raggiunte.

È certamente incontrovertibile che la scelta di un contratto unico per tutto il comparto appare ogni giorno più felice e coerente con gli sviluppi delle poche, spesso sconclusionate scelte messe in atto dalle varie forze politiche che, man mano, si alternano al governo del Paese.

È pur vero, però, che particolar-

mente autonoma che fino a ora ha avuto modo di qualificare, con la propria identità estranea agli interessi dei sempre meno apprezzati attuali partiti politici, i vari tavoli di trattativa nei quali è riuscita a conquistarsi uno spazio, ahimè, spesso troppo esiguo.

Andando a esaminare lo stato dell'arte vediamo che nell'ambito autoferrotranviario esiste un tavolo com-

[...] FSI, ripristinandola situazione che ha caratterizzato le relazioni industriali col Gruppo per tutta la valenza del primo CCNL AF, ha trovato facili emulatori nel restante complesso quanto articolato scenario delle imprese che operano nella mobilità, per cui l'ordine, la correttezza e la trasparenza sono elementi ancora agognati nei rapporti azienda/sindacato **[...]**

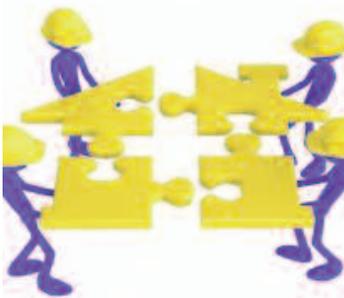
mente sul contesto della mobilità, grava come una cappa soffocante, un problema di rappresentatività che, l'ultimo accordo stipulato tra una sola parte datoriale e una parte, seppur importantissima, del fronte sindacale potrebbe aiutare a dissipare ma anche aggravare ulteriormente, portandolo alla morte per asfissia assieme a tutta quella rappresentati-

posto da determinati elementi nella stesura e condivisione della parte generale del CCNL; invece, nella parte più specifica inerente al settore, alcune componenti sindacali sono escluse, per poi riapparire a macchia di leopardo nella stipula e gestione dei contratti di secondo livello.

Un bel bailamme, come testimo-



[...] Anche nel TPL, non è certo eliminando dal confronto le forze autonome più rappresentative o penalizzando, se non addirittura discriminando, i lavoratori del comparto che si possono risolvere le criticità del confronto sindacale [...]



niano gli accordi contrattuali stipulati solo tra alcuni componenti auto-definitisi maggiormente rappresentativi, cui fa da contraltare un forte dissenso della base testimoniato dalla massiccia adesione alle azioni di lotta organizzate da chi, come la FAST FerroVie, non ha potuto neanche esternare la propria contrarietà al tavolo perché (?), beh il perché non si riesce a capire.

Superbia degli altri sindacati? Intransigenza imprenditoriale più o meno strumentale o utilitaristica? Sono domande cui è difficile dare risposte certe.

Una cosa però è certa, cioè che una volta definito che, in buona sostanza, l'appaltatore unico del TPL sono gli organismi pubblici locali, province, comuni o regioni che siano, senza i finanziamenti dei quali nessuna impresa sarebbe in grado di sostenersi, già il dumping ha minor ragione d'essere; comunque è impensabile immaginarlo sulla base di differenti normative contrattuali, perché nel qual caso, più che un dumping sarebbe un suicidio sociale.

È indubbio che la profonda e lunga crisi politica che attanaglia il Paese, proprio in conformità a quanto appena definito, pesa in maniera assolutamente rilevante su questo settore, come dimostra la sistematica contrazione dell'offerta conseguente alla continua riduzione degli stanziamenti agli organi locali; così com'è scontato che tutto ciò non

può non far sentire i suoi deleteri effetti anche sul tavolo contrattuale.

Comunque, non è certo eliminando dal confronto le forze autonome più rappresentative o penalizzando, se non addirittura discriminando, i lavoratori del comparto che si possono risolvere le criticità di un confronto che non può fare a meno di avere, come importante riferimento, quanto già sottoscritto da tutti nell'altra parte del CCNL della Mobilità.

Se volgiamo lo sguardo verso le imprese ferroviarie esterne al gruppo FSI, e magari anche verso qualcuna che sopravvive ai margini del gruppo, la situazione non appare certamente meno caotica.

I contratti di riferimento, quando ci sono, sono i più disparati e la controparte sindacale veramente eterogenea, per cui il panorama della contrattazione integrativa fa veramente fatica a trovare importanti punti di convergenza, anche su temi basilari del rapporto di lavoro, registrando in alcune realtà l'applicazione di un contratto aziendale ancorato ancora a un CCNL scaduto e rinnovato da più di un anno, senza che nessuno abbia qualcosa da obiettare.

Per onestà intellettuale non possiamo non evidenziare come il nuovo Contratto della Mobilità – Area Attività Ferroviarie ha costituito, per il segmento in questione, un passaggio veramente importante che ha consentito a tutte le maggiori imprese di trasporto su

ferro di abbandonare gli avventurosi percorsi contrattuali sui quali si erano avviate per confluire su una negoziazione integrativa che avesse come riferimento il nuovo contratto di settore.

Al contrario di quanto avviene nel segmento autoferro, però, da questa parte dobbiamo registrare un'auto scomposizione del fronte sindacale, frutto di differenti scelte autonome che hanno portato, dopo la stesura concorde del CCNL, alla non condivisione unanime dei contratti di secondo livello.

È pur vero che la realtà più importante, Trenord – certamente un precedente che avrà un peso non irrilevante sulla definizione dei futuri rapporti tra le controparti quando, a presto, saranno chiamate a gestire una sempre maggiore unificazione dei diversi vettori del TPL – fino a questo momento ha rappresentato una vera e propria “fucina degli orrori” evidenziando, almeno, tutto ciò che nel futuro si dovrà aver cura di evitare di ripresentare.

C'è stato un po' di tutto: una frattura radicale del fronte sindacale, polemica e rissosa con eccessi facinorosi, un confronto con la controparte caratterizzato da un andamento nel quale improvvide quanto repentine accelerazioni sono inframmezze da lunghi periodi di autentico “surplace”, una dirigenza aziendale, particolarmente quella intermedia, fattasi trovare troppo spesso sorpresa o impreparata nel gestire un

cambiamento e una convergenza molto problematica, dando corpo a scelte sconsiderate che hanno gettato l'azienda e i suoi lavoratori nella confusione più completa e per finire una confluenza che, nella parte inerente all'inquadramento e alla relativa retribuzione fissa, è finita per essere applicata senza un appropriato approfondimento causando, in buona sostanza, il blocco del confronto contrattuale.

In definitiva, ci troviamo davanti a quella che potremmo tranquillamente qualificare come "opera incompiuta", tanto è vero che, nel caso specifico, solo qualche mese orsono, tutte le Segreterie Nazionali stipulanti il contratto aziendale hanno già formalizzato l'intenzione, permanendo la situazione di stallo, di recedere dall'accordo contrattuale, ben cosce che ciò vorrebbe dire buttare al vento anni di lavoro e far piombare i lavoratori in un vortice d'inquietante insicurezza sul futuro. D'altro canto la perversa spirale che ha congelato una situazione contrattuale tanto importante quanto lacunosa e imprecisa, va interrotta al più presto e senza ulteriori indugi.

Proprio per rimanere in tema d'incompiuta, finirei questa rapida panoramica gettando uno sguardo sul settore degli appalti ferroviari, dove siamo costretti a rimarcare una situazione ancor più eterogenea e drammatica. Caratterizzata da sviluppi e applicazioni contrattuali che, a tutti i livelli, sembrano non trovare mai un filo comune, contraddistinti da regole sempre più modellate a misura aziendale e una collegiale, continua richiesta della controparte del ricorso ad ammortizzatori sociali; il tutto sotto il peso sempre più gravoso della certezza di una continua quanto inesorabile contrazione dell'offerta occupazionale del settore.

In buona sostanza, si potrebbe dire che la particolare cura posta nella stesura della parte specifica dell'articolato contrattuale, nonostan-

te l'enorme travaglio che l'ha generata, rischia ogni giorno di più di trasformarsi in una "Vittoria di Pirro".

Le garanzie occupazionali che con essa si volevano assicurare, si frantumano sempre più spesso sui freddi dati di esubero di personale presentati a ogni cambio appalto dall'impresa subentrante la quale, nello stesso tempo, si dichiara disponibile ad accollarsi il passaggio di tutta la forza lavoro attualmente impegnata nelle specifiche lavorazioni, solo a condizione della stipula di un sollecito, per non dire contestuale, verbale d'accordo utile all'accesso agli ammortizzatori sociali.

Una pratica la cui genesi è indubbiamente comprensibile ma che cozza sempre più frequentemente con la realtà economica della gestione della cosa pubblica e, quindi, con l'indisponibilità o l'impossibilità degli enti preposti di dedicare risorse aggiuntive verso queste politiche di sostegno al reddito che, piuttosto, risultano ridimensionate ogni qual volta è presentato un qualsiasi documento di programmazione economica.

Inoltre, il problema della liquidazione degli arretrati a quel personale che non era in carico all'impresa presso di cui presta la propria opera al momento del rinnovo contrattuale, rimane di solito irrisolto fino al pronunciamento del giudice cui il lavoratore è costretto a rivolgersi e, a volte, anche dopo.

D'altro canto era molto difficile immaginare qualcosa di positivo in uno scenario nel quale le tre associazioni datoriali interessate, sono riuscite a prendere tre posizioni diver-

se nei riguardi del CCNL di settore.

Infatti, mentre una ha stipulato il CCNL, l'altra no, ma ha dato mandato alle proprie società di riconoscerlo e applicarlo, almeno in parte. Nello stesso tempo, però, sta cercando l'apertura di un tavolo con il sindacato teso alla modifica e all'integrazione del contratto stesso, sia inseguendo spazi di confronto nei rimandi di secondo livello che non le sono propri, sia pretendendo, addirittura, di emendare un articolo su cui si è ormai organizzato il lavoro di migliaia di lavoratori e

[...] Per quanto concerne gli Appalti e Servizi ferroviari, era molto difficile immaginare qualcosa di positivo in uno scenario nel quale le tre associazioni datoriali interessate, sono riuscite a prendere tre posizioni diverse nei riguardi del CCNL di settore [...]

centinaia d'impresе da più di un anno.

La terza, invece, rigetta l'accordo e, quindi, le imprese a essa aderenti cercano di raggirare gli obblighi di rinnovo contrattuale sanciti dall'art.16bis del CCNL, con la scusa di stare comunque applicando il vecchio Contratto delle Attività Ferroviarie, seppur scaduto e rinnovato.

In definitiva, il tempo passa, ma gli obiettivi che credevamo di raggiungere con la stipula del CCNL della Mobilità sono indubbiamente deludenti sia in quantità, sia in qualità, e il fronte sindacale comincia a risentire sempre di più dell'enorme peso cui è stato sottoposto fino a ora, dal protrarsi di questa crisi economica e istituzionale, incominciando a dare i primi segni d'indebolimento.

Ma questo non è certo il momento di mollare.





L'Italia, un Paese allo sbando anche nei servizi. Nel Trasporto Pubblico Locale, in due anni, diciassette leggi e accordi firmati con il contagocce. Solo nella lontana africa stanno peggio di noi ma non ovunque e solo per ora.

di Massimo Cacciotti

Lo Stato snobba il TPL, le regioni annaspano e il cattivo funzionamento grava sui cittadini

Credo il miglior commento introduttivo sul TPL, per quanto riguarda le norme che lo dovrebbero regolare, sono le 17 leggi e gli accordi fatti in poco più di due anni, che, da sole, dovrebbero permettere al lavoratore/lettore di farsi un giudizio molto chiaro su come lo Stato italiano navighi a vista sulla materia.

Ne sono la conferma, le difficoltà del sottosegretario D'Angelis e del Governo, sulla capacità di elaborare un testo normativo unico e adeguato entro la fine di gennaio, sul Trasporto pubblico locale.

Per questo ho pensato comunque utile aggiungere due approfondimenti che, purtroppo, non sono più riferibili all'operato del Governo precedente, quello con cui molti italiani e lavoratori del settore, pensavano di aver toccato il fondo, ma quello in carica oggi.

Si proprio quello che sta consumando rapidamente il credito iniziale di cui godeva presso i cittadini, sta mostrando di brancolare ancora più nella confusione e nell'incertezza, senza, peraltro, essere riuscito a neutralizzare le posizioni più funeste della burocrazia ministeriale, vera antagonista delle riforme strutturali.

È fondamentale, a questo punto, evidenziare come, i paletti stabiliti dalla Legge di stabilità 2014, illustrati dal sottosegretario ai Trasporti On. D'Angelis, tendano a liberalizzare il mercato senza tener conto delle potenzialità che le aziende dovrebbero avere per la gestione dello stesso.

Nello specifico si evince l'assenza di una seria industrializzazione del sistema che possa rendere efficiente i servizi e ridurre gli sprechi, con la possibilità di reintegrare i servizi esternalizzati legati all'attività principale quali: il Rimessaggio, La guardiania degli ingressi alle rimesse e/o Le officine.

Importante è il ruolo delle Regioni in coerenza con la Riforma del Titolo V della Costituzione, così come la definizione dei costi standard a livello nazionale ma, soprattutto, la definizione di una clausola sociale che tuteli i lavoratori sia sul piano occupazionale, sia su quello contrattuale. Che fornisca, inoltre, le garanzie dei trasferimenti economici, forse l'unico titolo tra i

vincoli stabiliti in materia dalla legge di stabilità 2014 su cui potremmo trovarci d'accordo almeno che gli altri non fossero approfonditi e affrontati seriamente e con l'importanza che meritano.

Il dato oggettivo, che abbiamo oggi riguardo ai trasferimenti economici, è molto negativo, lo Stato dal 2010 ha tagliato circa 4 miliardi di euro alle Regioni a statuto ordinario mettendo a rischio l'organizzazione stessa del TPL, concentrando, tra l'altro, l'attribuzione delle poche risorse dedicate, principalmente verso Trenitalia, senza dare certezza sulla completezza del sistema trasporto integrato.

Ovvio che quest'atteggiamento schizofrenico del legislatore non permette di riorganizzare in modo efficiente il TPL, né, tanto meno, consente alle aziende, che gestiscono questo servizio, di avere finanziamenti certi per nuove strategie industriali.

È necessario quindi attivare un'azione Governo-Regioni che porti immediatamente a un chiarimento nel merito dei finanziamenti destinati al TPL, mentre da parte aziendale occorre garantire l'opportunità di creare strumenti innovativi come il biglietto integrato, l'eliminazione della sovrapposizione delle linee urbane, extraurbane e di quelle ferroviarie, creando al contempo nodi d'interscambio che permettano di efficientare il servizio razionalizzando le spese, migliorando, magari, contestualmente le infrastrutture.

Questo è possibile solo se il Governo affronta il problema prendendo il toro per le corna, approvando una legge quadro che dia chiarezza su molti aspetti ancora oggi nebulosi come per esempio:

- Costi standard
- Investimenti infrastrutturali
- Riqualficazione del personale non addetto alla guida
- Flussi di finanziamento certi

Un disegno che vedrà definiti i propri contorni solo se il Governo, con il ministro Del Rio e il sottosegretario D'Angelis, decide di affrontare le tematiche in maniera seria, responsabile e determinata.



Anas: Quale futuro?

Tra i numerosi compiti che la Legge affida ad Anas, i principali, com'è noto, sono quelli relativi alla manutenzione della rete stradale in gestione, che è pari a circa 30.000Km, di cui poco meno di

25.000 in gestione diretta, di salvaguardia della sicurezza stradale, di monitoraggio del traffico, di pronto intervento in caso d'incidenti, di frane, di allagamenti e spesso anche di Protezione Civile.

Nel corso di un recente incontro sindacale con il Presidente Anas Spa, dott. Piero Ciucci, il Sada ha inteso evidenziare alcuni obiettivi e impegni primari:

- Proseguire nell'opera di ammodernamento e di potenziamento della rete infrastrutturale viaria italiana;
- Consolidare l'equilibrio gestionale della Società;
- Potenziare i servizi e la sicurezza stradale.

È del tutto evidente come, la preoccupazione derivante dalle incertezze del quadro economico, politico e normativo di riferimento, non certamente esaltante,

Le infrastrutture sono da inquadrare semplicemente nella logica dell'opportunità di considerarle come il vero volano dello sviluppo di un Paese

di Nicola Apostolico

incide sullo sviluppo di efficaci strategie organizzative necessarie per lo svolgimento dei compiti istituzionali. Essa non consente di dare lo slancio necessario per attuare quegli investimenti mirati che consentirebbero, non solo di colmare il gap esistente con gli altri Paesi europei, ma anche di contribuire alla ripresa economica e uscire quindi da questo lungo tunnel che prende il nome di "crisi".

Come Organizzazione Sindacale abbiamo sempre sostenuto che le infrastrutture non hanno colore politico, non sono né di destra, né di sinistra né di centro; le infrastrutture sono da inquadrare semplicemente nella logica dell'opportunità di considerarle come il vero volano dello sviluppo di un qualsiasi Paese. In tale logica siamo convinti che l'Italia, attraverso le proprie istituzioni, debba necessariamente vedere il mondo dei trasporti nella logica di una grande opportunità di ripresa, di crescita e quindi di sviluppo in tutti i sensi.

È un'opportunità che bisogna saper cogliere perché è evidente come l'ingresso nei meccanismi dell'economia di mercato del settore delle infrastrutture, la privatizzazione del rapporto di lavoro e i conseguenti processi di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale, giusto per citarne alcuni, potranno consentire all'Anas di acquisire un nuovo ruolo nel contesto sociale-economico del Paese, fermo restando i propri compiti e le proprie funzioni, cioè la cosiddetta mis-

sione aziendale, che rimane naturalmente invariata.

Certo è un ruolo, un nuovo ruolo, che è reso difficile, ma non impossibile, dalle attuali difficoltà economiche che costringono a politiche di bilancio severe e alla razionalizzazione delle spese e degli investimenti.

L'Anas, com'è noto, si è confermata come prima stazione appaltante del Paese, un punto di eccellenza nella realizzazione delle opere infrastrutturali, anche per questo, siamo convinti della necessità per Anas di rafforzarsi come grande concessionaria di una rete stradale e autostradale strategica e, quindi, di andare al superamento degli attuali limiti e incertezze legati ai finanziamenti delle opere.

Anche recentemente, l'Anas, ha saputo dare concretezza in tempi ristrettissimi agli interventi contenuti nel Decreto del Fare, di manutenzione straordinaria e ordinaria del territorio, attraverso interventi mirati su gallerie, ponti, viadotti e strade per una spesa complessiva significativa, pari a 300 milioni di euro.

Purtroppo i limiti e le incertezze non sono solo quelli legati a un quadro politico non esaltante e alla carenza di risorse economiche ma sono legati anche a normative ormai non più adeguate, che devono trovare un'urgente soluzione:

- Il superamento del DPR 1126/1981, che significherebbe dare un supporto normativo più idoneo atto a concretizzare e consolidare non solo l'attuale organizzazione del lavoro, che a fatica stiamo cercando di realizzare o di interpretare ma anche, dare più certezze alla sicurezza e alla protezione del personale dipendente, soprattutto per quanto riguarda le responsabilità penali sempre più in agguato;

- Uscire dal perimetro della Pubblica Amministrazione, che consentirebbe, quanto meno, di porre fine a questo ibrido normativo e di percorrere sentieri ben diversi dagli attuali;

L'Anas, infatti, pur essendo una SpA è caratterizzata, dal punto di vista finanziario, da una dipendenza pressoché totale dal bilancio dello stato; la conferma sta nel fatto che la nostra Azienda è inserita, secondo i canoni Eurostat, nel perimetro della pubblica amministrazione ai fini della contabilità pubblica.

Al riguardo, ricordo che le regole previste da Eurostat per la fuoriuscita dall'area della pubblica amministrazione, prevedono la copertura con ricavi commerciali di almeno il 50% dei costi di produzione e l'assunzione del rischio d'impresa, per l'esercizio

della propria attività istituzionale.

Invero, l'Anas non è mai stata messa, né lo è oggi, in condizione di recepire e attuare, in quanto impresa, le logiche di mercato.

La capacità di autofinanziamento di Anas SpA è praticamente insufficiente e, seppur non ha mancato di attivarsi nella ricerca di nuove soluzioni atte a favorire il proprio progressivo distacco dal perimetro della pubblica amministrazione, le voci relative al ricavo sono ancora esigue a fronte della consistente copertura degli oneri di funzionamento con somme provenienti dal bilancio dello stato.

Le stesse norme contenute nel Decreto Legge n. 78 convertito nella Legge n. 122, colpiscono tutte le Amministrazioni Pubbliche e cioè tutte quelle inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), ai sensi del comma 3, dell'art.1 della Legge 31 dicembre 2009 n. 196..., e l'Anas è nell'elenco.

Sono queste, in sintesi, le problematiche di carattere generale sulle quali intendiamo accentrare, nel medio termine, il massimo dell'attenzione, in quanto convinti che siano le basi minime per poter meglio affrontare i processi che caratterizzano, e che sempre più caratterizzeranno, la complessa situazione attuale e futura, quindi, per meglio affrontare le sfide dell'oggi, e soprattutto quelle del

domani, che si annunciano sempre più difficili e complesse.

E' un cammino arduo ma la spinta giusta, dato l'attuale scenario, non può che partire dal sindacato autonomo in quanto in grado, in generale, di rappresentare meglio e riuscire a mostrare meglio, sia al proprio interno, sia all'esterno, la consapevolezza e la responsabilità di determinare, con grande vivacità culturale, prospettive e scelte politiche più consone e idonee alla realtà dei cambiamenti sociali e dei correlati bisogni, quindi di intraprendere nuove linee di azione e di priorità.

Per iniziare a fare ciò credo sia innanzitutto necessario una nuova cultura sindacale, una nuova cultura dello stare insieme, per riacquistare quella credibilità che oggi abbiamo quasi completamente perso a causa di atteggiamenti e scelte che, nel corso di questi ultimi anni, hanno caratterizzato l'azione sindacale, in particolare, e soprattutto, di alcuni sindacati.

[...] L'Anas è chiamata a ricoprire un nuovo ruolo, che è reso difficile, ma non impossibile, dalle attuali difficoltà economiche che costringono a politiche di bilancio severe e alla razionalizzazione delle spese e degli investimenti [...]

FAST-Unilavoratori a sostegno di chi annaspa sommerso dalla crisi economica



Ma nonostante tale espressa indicazione normativa, e innanzitutto costituzionale, che garantisce a ogni associazione sindacale la possibilità di esistere, di svolgere attività di proselitismo dentro e fuori i posti di lavoro, di aprire e condurre vertenze, di promuovere azioni di sciopero, non tutte le associazioni hanno gli stessi diritti

**di Rosa Eufemia
Alfaro Guevara**

Il governo non ci governa: è la crisi; la disoccupazione è alle stelle: è la crisi; un operaio si è tolto la vita, non sapeva come sfamare la famiglia: è la crisi; la fila alla mensa della Caritas: è la crisi; bambini strappati ai genitori dalle istituzioni perché incapaci di mantenerli: è la crisi; ammalarsi e non poter avere sussidio sanitario: è la crisi.

Sia essa più o meno forte o più o meno drammatica, la crisi è ormai dappertutto. E' la grande protagonista degli ultimi anni italiani. Si diffonde in modo endemico e s'insinua in tutte le pieghe, tanto da diventare persino una moda tra i radical chic, i sopravvissuti borghesi, con un collo di pelliccia profumato e l'aria snob. La crisi ce l'hanno anche loro, hanno dovuto vendere la casa al mare e rinunciare alla settimana bianca a Cortina, ma hanno ancora i loro negozi, le loro colf a lungo servizio, le macchine e soldi in tasca per poter far fronte ai bisogni quotidiani.

Oggi invece, voglio parlarvi di chi, i bisogni quotidiani, non li può soddisfare più da molto tempo, famiglie italiane che hanno perso tutto, anche la dignità e

senza neanche quella, chiedono aiuto, come possono, dove possono. Perché il lavoro non c'è e senza lavoro come si vive? Ci si arrangia. Ci si arrangia nella precarietà. E la notte non passa mai, quando hai i pensieri delle bollette in scadenza, quando i tuoi figli hanno delle necessità. Per vivere serve tanto, serve tutto. Non soltanto medicine se si è malati, o un pasto caldo. Serve avere un paio di euro in tasca per far fronte a un'emergenza se si è per la strada; serve avere il riscaldamento in casa; serve poter pagare la gita a scuola dei tuoi bambini e potergli offrire un divertimento ogni tanto. Sono in molti ormai a non poter avere tutto questo. E c'è dolore nel vedere una mamma, una moglie conteggiare al supermercato cosa può o non può comprare. E il famoso detto: "Beato chi ci arriva alla fine del mese!" fa ormai sorridere questi italiani che soldi non ne hanno già più quando il mese comincia.

E come i tanti italiani, la crisi ha ormai raggiunto anche gli stranieri immigrati nel nostro paese. Solo che i patrioti si credono superiori a loro e gli occhi per guardare giù non li abbassano mai.

[...] Famiglie che hanno perso tutto, anche la dignità e senza neanche quella, chiedono aiuto, come e dove possono. Perché il lavoro non c'è e senza non si vive, si sopravvivono. Ci si arrangia nella precarietà e la notte non passa mai [...]

L'Italia rappresenta ogni giorno, per i popoli più poveri, una terra promessa. Un po' com'era l'America dello scorso secolo ma qui la loro vita non è facile. Sono calpestati nei loro diritti umani, eppure ancora con un sorriso si rivolgono ad associazioni come la nostra, PROVIDA ONLUS o al Sindacato UNILAVORATORI/ FAST Confsal, in cerca di aiuto. Sanno fare tutto, possono fare tutto. La volontà non gli manca. E hanno braccia forti e bocche da sfamare anche loro, qui e nei loro paesi. Come noi camminano tanto, faticano tanto, lavorano più ore di quella che una mente e un corpo italiano possono concepire. Loro non fanno lotte, non prendono forconi per protestare in strada. Loro abbassano la testa e dicono solo: "Va bene signora" ma questi sono essere umani. Chi si ferma a pensarlo? Sono in una terra che non gli appartiene, cercano di integrarsi, di sopravvivere e la sera prima di dormire guardano con dolore le foto di chi hanno lasciato dietro. Figli, genitori. E quella speranza che li ha motivati a partire, la crisi gliela spegne ogni giorno di più. Gli stranieri non lavorano quasi mai per andare a fare shopping nel fine settimana, ma accumulano per un futuro migliore.

Ed è proprio perché un futuro migliore glielo auspichiamo tutti, PROVIDA ONLUS, favorita dal vivo sostegno di UNILAVORATORI/ FAST Confsal, si prodiga nel fornire aiuto alle famiglie in difficoltà, siano esse italiane o straniere, con disagi economici, morali e fisici. A testimonianza di ciò riporto il caso di una famiglia italiana, genitori ammalati e figlia con gravi disturbi psichici. L'unico sostentamento proveniva dal figlio lavoratore ma quando anch'egli perde il lavoro, la situazione precipita. Noi eravamo e siamo ancora qui, accanto a questa famiglia, con il nostro sostegno economico per l'acquisto di medicinali, e il nostro impegno sociale. Facciamo sentire la nostra voce tra le istituzioni private e pubbliche. Chiediamo aiuto affinché questo ragazzo possa tornare a lavorare. Non certo perché possa, per questo, usufruire di una vita più facile, ma solo perché potrà portare ancora questo fardello pesante di vita, che gli permetterà però di abbracciare ancora i suoi cari, ogni volta che ne sentirà il bisogno.

Noi nella speranza ci crediamo, perché i nostri sogni la crisi, non li avrà mai!





RFI: Professionalità competenza e responsabilità al servizio di una grande azienda

di Teodoro Pappalardo

La nostra azienda ha iniziato la sua storia nel 1905, centodieci anni di avvenimenti che hanno scritto intere pagine di un libro affascinante qual è quello del trasporto ferroviario. Una storia tracciata anche e soprattutto, dall'apporto umano e di esperienze dei suoi dipendenti

[...] *La FAST FerroVie auspica e promuove un quadro organizzativo che tuteli anche le figure professionali rilevanti, ricercando la certezza della presenza dei requisiti fondamentali per tutelare professionalità e lavoro*

[...]

Sin dagli albori la FERROVIA è stata un importante settore industriale che ha portato sviluppo tecnico e sociale. Un'azienda tipicamente tecnica, la cui connotazione si è estesa nei vari campi delle applicazioni della scienza proprio grazie ad essa.

Per queste applicazioni sono necessarie competenze specialiste multidisciplinari in possesso del personale.

I vari settori dell'infrastruttura sono ricchi di qualificazioni tecniche relative alla gestione ordinaria per la cura quotidiana delle dotazioni specifiche.

Esiste un settore specializzato nella cura, cioè nel mantenimento delle caratteristiche tecniche o del loro miglioramento.

In questo settore si collocano specialisti che sono inquadrati nel settore detto tecnico/amministrativo dove sono presenti diplomati e laureati quali geometri, periti, ingegneri di varie specializzazioni che costituiscono, in buona sostanza, l'asse portante tecnico aziendale.

Sono impegnati quotidianamente nelle manutenzioni, direttamente o per mezzo di appalti più vari, nel supporto e nei con-

trolli specifici.

Si possono riconoscere tecnici: specialisti, progettisti, gestori di contratti di realizzazione d'impianti o manutenzioni, specializzati che assumono su di sé attività pregiate e/o interconnesse cariche di specifiche responsabilità per cui, secondo legge, è richiesto il possesso di specifici titoli di studio e abilitazione professionale.

Dal CCNL: "... lavoratori ... con elevato livello di conoscenza, di professionalità, competenze tecniche specialistiche, di sicurezza e coordinamento lavori ... competenze, esperienze, formazione specialistica ... abilitazioni ... prescritte ... in possesso dei prescritti titoli professionali e con la necessaria conoscenza ed esperienza ... in settori aziendali ... manutenzione, ... ingegneria, ... progettazione, ... coordinamento, la direzione e il controllo tecnico/contabile nella realizzazione di nuove opere d'ingegneria ..."

Queste figure sono designate a ricoprire ruoli determinati per legge, ad esempio:

Progettisti, Validatori, Assistenti di cantiere, Direttori dei lavori, Coordinatori per la sicurezza in fase di progettazione o di realizzazione, Verificatori,

Per costoro esiste la necessità di mantenere adeguato il livello di conoscenza e professionalità.

A questo è associata la **RESPONSABILITA'** che è un elemento qualificante individuale.

L'assunzione di tale attività comporta la necessità di un efficace e qualificato aggiornamento che non può essere sulle spalle dell'interessato, così come la gestione delle responsabilità non può essere lasciata al solo incaricato.

Oggi le leggi chiedono a figure equivalenti con analoghi incarichi un aggiornamento costante e certificato, come, peraltro, è richiesta una copertura assicurativa obbligatoria.

Se i nostri tecnici consentono il presidio delle attività strategiche aziendali, al tempo stesso, in qualità di dipendenti, hanno la necessità di essere sostenuti dal datore di lavoro per l'aggiornamento e la tutela.

Peraltro sono processi che, svolti in modo organizzato com'è tipico di un'azienda, hanno costi ridotti e maggior efficacia.

Il patrimonio di conoscenza e capacità è importante e determinante per la prosperità aziendale, per il nostro lavoro.

Livelli di risultato come quelli che sono richiesti dalle recenti normative quali

quelle specifiche per l'interoperabilità, contratto di programma, direttive ANSF e più ancora dagli utenti o clienti del servizio offerto.

La FAST FerroVie auspica e promuove un quadro organizzativo che tuteli le figure professionali rilevanti citate in questo breve articolo ricercando la certezza della presenza dei requisiti fondamentali per tutelare professionalità e lavoro.

Chiediamo Formazione professionale di qualità, ciclica, frequente, certificata e adeguata ai compiti previsti e dalle normative, idonea a garantire la flessibilità richiesta dal mondo del lavoro.

Certezze sulla tutela adeguata, peraltro richiesta per legge, di quanti, per via di questi compiti, hanno su di loro la responsabilità personale.

Supporti aziendali adeguati per i compiti affidati in termini di disponibilità di attrezzature e mezzi idonei.

Essere competitivi e professionalmente adeguati per garantire il futuro.

Dal CCNL FSI, Art 36 indennità diverse, punto 14:

Al personale incaricato di svolgere attività di direzione lavori, coordinamento per la progettazione e coordinamento esecuzione lavori sarà riconosciuta una specifica indennità correlata alla durata dell'incarico, alla complessità dei lavori ed al valore delle commesse.

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente contratto saranno definiti fra le parti stipulanti i criteri di riconoscimento, il valore economico dell'indennità e le relative modalità di corresponsione.

Concretamente da gennaio si è riaperto il confronto con RFI e si è formata una commissione tecnica con un tavolo tecnico previsto per il 6 febbraio.

Vogliamo dare tempi certi e concludere in breve quanto rimasto da completare contrattualmente, senza per altro dimenticare anche le diverse figure, non citate nell'art. 36, previste per legge o dalla organizzazione aziendale prima citata.

[...] *Chiediamo Formazione professionale di qualità, ciclica, frequente, certificata e adeguata ai compiti previsti e dalle normative, idonea a garantire la flessibilità richiesta dal mondo del lavoro.*

[...]



Anche nel TPL non tutte le proteste sono ugualmente sincere

Racconto di una giornata diversa, in un contesto particolare partecipando a una manifestazione nazionale, partita con nobili propositi ma finita in un'imprevedibile quanto estranea speculazione politica, assolutamente fuori luogo.

di Marco Peroli

Dopo aver visto su tutti i canali televisivi, l'entusiasmo con cui la Quintavalle presentava le problematiche degli autoferrotranvieri, uguali da Bolzano a Palermo, ma con acuti maggiori in alcune località, ho voluto toccare con mano la consistenza dell'iniziativa, per cui ho risposto all'appello della manifestazione convocata dalla stessa, nella giornata del 20 gennaio u.s.

Nella convocazione, è stato esplicitamente chiesto che non sventolassero bandiere, se non per indicare la città di provenienza.

Giunto in piazza dell'Esquilino, verso le 13:30, dopo aver fatto conoscenza di alcuni colleghi, ritiravo un volantino che stavano distribuendo, e, nonostante gli appelli a non esibire alcun riferimento politico o sindacale, notavo che lo stesso era a firma di un partito (che non cito, giacché irrilevante ai fini dei principi).

Notavo anche che un tizio, che non indossava una divisa da tranvieri, così come chi distribuiva i volantini, aveva una bandiera, avvolta, ma di colore che richiamava una delle tante fazioni politiche esistenti, lo stesso del volantino.

Anche se i tranvieri non erano numerosi (all'incirca 250 persone), era piacevole constatare che provenivano da diverse città, quasi tutte del nord.

Finalmente il corteo parte.

Prendo atto, con grande sorpresa, che dal piazzale della stazione Termini, un altro corteo sta marciando nella stessa direzione, ma non sono autoferrotranvieri, bensì è un corteo di chiara matrice politica, associato a una sigla sindacale specifica, la stessa che ha dichiara-



to ed effettuato lo sciopero nazionale del 24 gennaio. Nessuno impedisce la commistione, anzi, c'è riferito che è stato debitamente calcolato. Per far numero.

Per un po' ho seguito il corteo, ma quando ho visto che la maggior parte delle persone non erano autoferrotranvieri e che la manifestazione era più improntata sul diritto alla casa (anche questo importante, ma fuori tema) che sui problemi della categoria, ho preferito allontanarmi, perché mi son sentito strumentalizzato.

Son partito con tanto entusiasmo, son rientrato deluso.

Non voglio, con questo, sminuire la Quintavalle e il suo movimento, ma dopo quasi trenta anni di attività sindacale, in parte vissuta tra le fila della triplice, per maggior tempo con la FAST e la CONFSAL, mi è difficile pensare che, nel nostro settore, si possa riuscire a far sindacato senza avere a che fare con i politici e con le altre organizzazioni sindacali ma ho appreso che il legame con uno specifico partito, snatura sia il sindacalismo autonomo, sia i movimenti apolitici, apartitici e non sindacalizzati.

La differenza la fanno la sostanza e i risultati, non le parole.

Comunque il suo entusiasmo lo apprezzo e, per questo, non intendo chiudere ogni possibilità di dialogo con lei e il suo movimento, così come non lo chiudo con altri, anche perché, con le nuove regole sulla rappresentatività, noi piccole organizzazioni (piccole in termini dimensionali rispetto alla triplice, grandi nelle iniziative alla pari e magari più degli altri) dovremo, per così dire, "organizzarci".

La ristorazione a bordo treno cambia binario

Dall'abbandono di TSI si passa al nuovo caterer a bordo dei convogli AV di Trenitalia. Il subentro di Elios, Clean Service e le ditte in subappalto ridà slancio a un settore in evidente depressione. Il marchio di vendita è Itinere, brand creato appositamente per questa concessione, che identifica prodotti, packaging, brochure e divise.

di Sabrina Mancini

L'1 novembre 2013 la TSI S.r.l, la società che ha gestito il servizio di ristorazione dell'agosto 2009 a ottobre 2013, è arrivata al capolinea.

Di per sé, una notizia che appare di rilevanza piuttosto contenuta ma che investe quasi 1300 lavoratori del comparto, senza contare le centinaia di lavoratori stagionali.

Un cambio appalto che s'inserisce, tra l'altro, in una situazione di profondo degrado di rapporti lavorativi e sindacali conseguenziali a una gestione d'appalto che, se non brillava ai suoi albori, nell'ultimo anno, complice la certezza di abbandono dell'affidamento del servizio, si è distinta per l'assoluto disinteresse verso le norme e gli obblighi contrattuali.

Si sono chiusi i battenti su quattro anni di gestione che hanno lasciato da ricomporre una situazione davvero disastrosa, caratterizzata da un intrigo di subappalti dei quali è stato impossibile avere una mappatura affidabile, gestiti con rapporti di lavoro e riferimenti contrattuali veramente eterogenei; delle difficili o quasi inesistenti relazioni industriali e un rapporto con i lavoratori di tipo padronale,

nell'eccezione più deleteria e arcaica del termine.

Lettere di contestazione e provvedimenti disciplinari connesse più che altro all'umore del momento del responsabile di turno che a riscontri oggettivi, eccessi che sono giunti fino a provvedimenti di licenziamento che, come confermato dalle sentenze emesse a conclusione dei procedimenti d'impugnazione degli stessi, si sono poi dimostrati assolutamente illegittimi.

Uno scenario sul quale è assolutamente auspicabile che abbia a calare finalmente il sipario, chiudendo definitivamente una delle pagine più tristi della recente storia delle Ferrovie Italiane.

La gara d'appalto della ristorazione a bordo treno delle Freccie di Trenitalia è stata vinta dall'Elios, grande azienda presente in Italia nel mercato della Ristorazione Collettiva, nel settore Sanitario, Scolastico, Istruzione, Forze Armate e ora anche sui treni AV.

L'Elios malgrado erediti una situazione piuttosto difficile, in un settore in continua evoluzione, ha mostrato da subito un atteggiamento propositivo; ha creato

itinere

PER

LE FRECCIE

FRECCIAROSSA FRECCIARGENTO FRECCIABIANCA

“Itinere” il nuovo marchio della ristorazione a bordo dei treni Frecciarossa, Frecciabianca, Frecciargento di Trenitalia e con esso mira alla realizzazione di un servizio accurato e un’immagine elegante.



nuova dirigenza la quale ha badato da subito ad assicurare ai propri dipendenti, il rispetto contrattuale, la massima attenzione verso le risorse umane, l’applicazione di un sistema di valutazioni del potenziale volto a supportare le scelte aziendali, nonché la programmazione degli interventi organizzativi e della formazione, mirate a far emergere le capacità e le competenze di ognuno.

Lo sfoltoimento operato dall’Elior in questi pochi mesi, dell’intreccio dei referenti in ordine agli affidatari del servizio, mirato a una decisa distinzione di ruoli, tra logistica e assistenza alla clientela, nonché all’accentramento dei riferimenti organizzativi e dell’azione di controllo e gestione di tutto il perimetro d’appalto, fanno certamente ben sperare sul futuro delle relazioni

Purtroppo, le sabbie mobili lasciate dalla precedente gestione non hanno certo tardato a palesarsi, rendendo l’avvio del nuovo rapporto lavorativo veramente arduo. A cominciare dalla corretta definizione numerica delle risorse ricadenti nel perimetro di cambio appalto, nonché dell’oggettiva identificazione nominativa delle stesse, per finire con l’omogeneizzazione del reticolo logistico, del rapporto di lavoro di tutti i dipendenti indistintamente dall’area d’appartenenza (diretta o indiretta), l’allocazione funzionale della produzione e la stesura di un accordo integrativo aziendale coerente con i nuovi vincoli contrattuali.

Un cammino impervio di per se, nel quale non può assolutamente non pesare l’assoluta mancanza d’esperienza dell’impresa subentrante in un settore così particolare come quello della ristorazione a bordo treno, e che quindi avrebbe volentieri fatto a meno di tutti i foschi strascichi della precedente gestione e dell’enorme confusione lasciata dalla stessa in eredità all’appalto.

Un dato assolutamente confortante è l’atteggiamento fino a ora tenuto dalla

industriali in questo importante segmento del trasporto ferroviario.

Dopo le burrasche susseguitesi al cambio appalto e alle festività natalizie, possiamo con piacere registrare un positivo assestamento dell’organizzazione dei poli logistici, una turnazione del personale viaggiante che comincia a muoversi sui binari contrattuali della contrattazione e del rispetto dei vincoli normativi.

Primi passi di un percorso, se non virtuoso, certamente caratteristico di un’impresa che lascia palesare una correttezza di relazioni industriali da troppo tempo assente nel comparto e, certamente di buon auspicio sul futuro.

Siamo alle soglie del confronto sul contratto integrativo, vera cartina al tornasole su quello che saranno i rapporti con questa nuova impresa, l’auspicio di tutti i lavoratori è quello che si possa finalmente chiudere il sepolcro su tutto ciò che ha rappresentato la fu TSI e dalle sue ceneri possa risorgere un futuro di un rapporto di lavoro normale anche per i lavoratori della ristorazione bordo treno di Trenitalia.

Incrociamo le dita!

[...] L’uscita di scena di TSI, una condizione sulla quale è assolutamente auspicabile che abbia a calare finalmente il sipario, chiudendo definitivamente una delle pagine più tristi della recente storia delle Ferrovie Italiane [...]

Il caso Genova 5 giorni di protesta degli autoferrotranvieri

Il 22 novembre 2013 è stato il quarto giorno che la città di Genova è stata bloccata dallo "sciopero selvaggio" degli autoferrotranvieri dell'AMT, i quali avevano sospeso ogni servizio del trasporto pubblico, senza il previsto rispetto legale delle fasce orarie di garanzia.

La motivazione di quest'aspro sciopero, senza precedenti, è stata l'avversione a privatizzare l'azienda AMT, oggi in mano interamente al Comune di Genova, dopo l'esperienza (negativa) del socio francese Transdev, poi ritirati.

Le manifestazioni collegate dei cortei degli autoferrotranvieri genovesi hanno bloccato, soprattutto nella prima giornata, il traffico veicolare cittadino, quello sulla sopraelevata e, a tratti, quello all'ingresso dell'autostrada.

Il punto saliente delle manifestazioni è stato "l'invasione" degli autoferrotranvieri della sala "rossa" del Consiglio comunale e l'impedimento - così lamentato dal Sindaco - dello svolgersi della riunione consiliare



La contestazione dei lavoratori dell'azienda municipalizzata di Genova, ha bloccato la città per cinque giorni e concentrato l'interesse nazionale sul capoluogo ligure, facendo risaltare un gigantesco problema che sta per dilagare in tanti nostri centri urbani: circa il 40 % delle Impresedel TPLsono sull'orlo del fallimento.

di Mario Pino

per le decisioni sulle società partecipate del Comune di Genova (non solo AMT, ma anche le altre dei servizi vari: AMIU, nettezza urbana, Aster, manutenzione strade, ecc.).

La reazione della cittadinanza a questo stato di cose è stata eterogenea, come del resto era facilmente prevedibile. Si è constatata la comprensione delle ragioni degli autoferrotranvieri da parte di alcuni e il fastidio da parte di altri ma, in modo singolare, - e soprattutto all'inizio di questa lotta - ha prevalso la prima.

Una reazione che - a nostro avviso - più che nelle ragioni specifiche degli autoferrotranvieri, trova la sua base in un disagio diffuso cagionato da una crisi economica, che vede le possibilità di lavoro sempre più esigue e, nella città di Genova, una povertà crescente delle famiglie e delle persone (stimata, dalle statistiche ufficiali sindacali, in 200.000 persone a rischio indigenza, su una popolazione di 800.000: il 25% !).

La vertenza è esplosa quando la prevista privatizzazione delle partecipate comunali è andata in Consiglio; nell'ultimo anno un accordo sindacale aveva previsto un sacrificio salariale ai lavoratori, in cambio di un impegno della Giunta a salvaguardare la continuità dell'azienda.

La prima decisione del Sindaco di ricorrere alla priva-

tizzazione era stata per la previsione dell'insufficienza dei fondi pubblici ad assicurare la continuità dell'impresa.

Il timore dei lavoratori era quello che la privatizzazione potesse provocare massicci esuberi, non altrimenti assorbibili, con la distruzione delle conquiste salariali e contrattuali, conseguite da diversi anni di contrattazione locale.

La lotta è stata guidata soprattutto dalla Faisa/Cisal, ma anche gli altri Sindacati confederali, non si sono tirati (o non hanno potuto tirarsi) indietro.

A questo punto, crediamo, se imponga un dovere: non esecrare, non difendere, non condannare, non giustificare, ma soprattutto capire.

Capire perché senza la comprensione non vi è successiva scelta razionale e meditata sulle cose da fare e, prima di tutto, capire come siamo arrivati a questo stato di cose.

Può essere stato il preteso (da parte di alcuni commentatori) indecisionismo del Sindaco a prendere una decisione precisa in tempi utili? Può essere stata l'exasperazione di una categoria che vedeva messi in pericolo decenni di contrattazione integrativa? Può essere stato il colpo di reni di un sindacato maggioritario che vedeva il rischio di essere marginalizzato da nuove situazioni economiche? Può essere stato il malessere, già diffuso da qualche tempo, in una categoria, che vede anche sperequazioni salariali al proprio interno tra "giovani" e "veterani"? Può essere stato quel disagio sociale, generalizzato, di cui già abbiamo prima accennato, che si salda con problemi più specifici, in una categoria la quale conserva intatto, e anzi esacerbato, il suo potenziale di lotta e di confronto sociale?

Non sappiamo e non vogliamo essere così superficiali da fornire una (e soltanto una) ragione (magari nemmeno accennata prima) a una situazione certamente complessa ma dobbiamo orientarci almeno sulle cose da evitare e, poi, su quelle da fare.

Prima di tutto dobbiamo evitare che una categoria arrivi al punto di esasperazione tale da invadere il Consiglio comunale e a impedirne i lavori. Perché se si è arrivati a questo (e se questo non lo si vuole condividere) significa allora che si sono ignorati i segnali che provenivano dalla categoria. E se si sono ignorati, significa ancora che o non si è voluto percepirli in tempo o, peggio, si sono ignorati perché ritenuti inessenziali o, con faciloneria, governabili. E chi deve percepire questi segnali? Un po' tutti, ma principalmente il Sindacato, che vuole rappresentare questi interessi del lavoro.

Poi dobbiamo evitare che le questioni siano affrontate con ideologismi superati: pubblico, privato, intesi come fossimo ancora in un'economia che si declinava in aziende pubbliche, private, miste (quelle a partecipazione statale, ma gestite privatamente, come un tempo, l'Eni), tanto che anche le Organizzazioni sindacali datoriali avevano rappresentanze sociali diverse per questi tipi di aziende (come un tempo, l'Intersind, ad es.).

Questo tipo di economia non esiste più. E' finita nel 1989 e dintorni, con la scomparsa (nel bene e nel male) di un intero mondo.

Oggi esiste un'economia globalizzata, in cui un battito d'ali di una farfalla nel Borneo, può produrre un cataclisma a Wall Street; un'economia globale in cui le scelte sbagliate dei mutui subprime negli Usa hanno intossicato la finanza di tutti gli altri Paesi, e ancora oggi porta le conseguenze di questa intossicazione.

Tornando al nostro problema, non ci sembra questione di gestione pubblica o privata.

E questo, stabilito anche che (e su questo condividiamo totalmente) l'interesse del diritto alla mobilità dei cittadini sia una questione pubblica da garantire.

Ci sembra che questo interesse, altamente pubblico, debba essere garantito e salvaguardato con uno strumento aziendale di gestione del servizio altamente efficiente, nell'interesse dei cittadini, all'interno delle regole del gioco e nel rispetto dei diritti del lavoro e dei lavoratori.

E questo può essere fatto bene sia con



[...] Le manifestazioni collegate dei cortei degli autoferrotrotrvieri genovesi hanno bloccato, soprattutto nella prima giornata, il traffico veicolare cittadino, quello sulla sopraelevata e, a tratti, quello all'ingresso dell'autostrada [...]





uno strumento di gestione pubblico o privato; così come può essere fatto altrettanto male da uno strumento aziendale sia privato che pubblico. Gli esempi non mancano, sia nel bene che nel male.

E allora la questione oggettiva principale si riassume - qui appunto sono le cose da fare - in una questione squisitamente sindacale.

Perché è il movimento sindacale che deve porre chiaramente le questioni dei livelli di garanzia contrattuale, di garanzia di continuità occupazionale degli addetti, di garanzia di un sistema premiante le professionalità interne e la produttività del sistema.

Così come deve garantire la tendenziale eliminazione delle sperequazioni interne alla categoria, frutto di rendite di posizione immotivate, la distribuzione equa degli oneri, ma anche dei benefici, soprattutto per il lavoro fruttuoso, che la comunità aziendale deve produrre.

E' sempre il movimento sindacale che è interessato a porre all'azienda la questione di un piano industriale serio, sostenibile, efficace, equo; magari anche (perché no?) condiviso.

Queste - insieme con altre - sono le cose che bisognerà fare. Bisognerà semplicemente fare il mestiere specifico del Sindacato. Forse, però, sono le cose più difficili, perché le condizioni oggettive, economiche e sociali sono più complesse, oggi, per il lavoro.

Non è forse questo, al tempo stesso, la

sfida per tutti noi più avvincente?

Oggi, a distanza di più di due mesi da quegli eventi, le questioni di AMT sono ancora non risolte; sarà opportuno allora riflettere rapidamente sulle azioni da intraprendere. Che - a nostro avviso - sono l'associazione delle aziende del TPL ligure, per far fronte alla gara in un bacino unico regionale. Soprattutto e immediatamente, l'associazione di AMT e ATP che, anche alla luce della costruenda Città Metropolitana di Genova, è indilazionabile.

Poi, la ricerca di un patto di produttività tra il lavoro e il management, anche con l'internalizzazione di attività disperse, unitamente ad un patto che fissi standard equi nei diritti, salariali ed economici, del lavoro, tendenzialmente finalizzati anche al superamento delle sperequazioni interne alla categoria.

Infine una rivoluzione di paradigma culturale di tutti gli attori della governance del settore - e non solo - che ci ricordi, e lo ricordi un po' a tutti, che i pilastri della cittadinanza moderna sono il diritto alla salute, il diritto all'istruzione, il diritto alla mobilità, e non si capisce come a Genova, una delle città più care per viverci (vedi anche l'ultimo "sintomo" dell'imu), questi tre diritti siano tutti e tre claudicanti.

[...] Dobbiamo evitare che le questioni siano affrontate con ideologismi superati: pubblico, privato, intesi come fossimo ancora in un'economia che si declinava in tre diverse tipologie d'azienda: pubbliche, private e miste. o [...]

L'ALE incontra a Parigi il sindacato dei macchinisti francesi

Nell'ambito dell'interoperabilità ferroviaria transfrontaliera, è ormai indifferibile la ricerca di un giusto equilibrio tra, la necessità di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori mobili, e il crescentebisognodi elasticità di produzione delle società di trasporto ferroviario, nell'otticadi un unico spazio ferroviario integrato europeo.

di Angelo D'Ambrosio

L'interoperabilità ferroviaria è il tema che sta sempre più prendendo spazii alla discussione in merito alla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario.

Cosa s'intende, però, con questo termine?

“Interoperabilità è la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni effettuando le prestazioni specificate per queste linee. Tale capacità si fonda sull'insieme delle prescrizioni regolamen-

tari, tecniche e operative che devono essere soddisfatte per ottemperare ai requisiti essenziali”.

Perché questo sistema sta sempre più monopolizzando le discussioni del settore ferroviario?

Ovviamente perché nella Direttiva emessa dal Parlamento UE n° 2008/57/CE più nota come “il quarto pacchetto sulle liberalizzazioni” è uno dei punti salienti che richiede soprattutto norme di omogeneizzazione, sia per i regolamenti di sicurezza, sia per le discipline inerenti al lavoro.

A livello comunitario è aperto un dialogo sociale fra associazioni europee, siano esse dei lavoratori che delle imprese e la Commissione UE stessa. Come in Italia il malcostume di “scegliersi” la parte sindacale con cui dialogare vige anche a livello Comunitario, infatti, sembra che per la Commissione UE il dialogo sociale con il mondo del lavoro sia possibile solo con ETF, quindi con la CES (Confederazione Sindacati Europei) e non con ALE, quindi CESI (Confederazione Sindacati Indipendenti Europei). Anche se, a onor del vero, ogni volta che chiediamo un'audizione, siamo regolarmente convocati e ascoltati dando adito a confronti costruttivi, che, tuttavia, per non rompere gli

“equilibri” (?) con il mondo sindacale non autonomo, si guardano bene dal concordare alcunché.

Un'estrema sintesi per cercare di spiegare il senso dell'incontro che invece come FAST FerroVie/Confisal per l'Italia, il Semaf per la Spagna e lo SMAF per il Portogallo, abbiamo avuto in Francia a Parigi il 22 gennaio 2014, su invito della Fgaac/Cdlf, sindacato Francese dei macchinisti aderente all'ETF che hanno sentito il bisogno di confrontarsi sul tema dell'interoperabilità anche con i sindacati dei Paesi limitrofi aderenti all'ALE.

Necessità che a nostro personalissimo parere, anche un po' malizioso, nasce dal fatto che nelle discussioni di merito in seno alla loro organizzazione si sentono isolati.

Nei prossimi anni, a livello europeo, dovremmo negoziare le normative di sicurezza.

Anche l'ETF ha un gruppo di lavoro organizzato proprio per questo scopo, presieduto da soli macchinisti, come noi in seno all'ALE.

Pertanto, il rappresentante della FGAAC/CDLF ci ha rappresentato la volontà dei macchinisti presenti nel gruppo ETF di voler aprire un dialogo con l'ALE al fine di valutare insieme i problemi che oggi affrontano i macchinisti che già operano nel lavoro transfrontaliero a partire dalla retribuzione, via via fino alla necessità di un'assicurazione che lo garantisca nel Paese estero nel quale che va.

Serve indubbiamente che sia garantito il principio di reciprocità, com'è necessario che vengano omogenizzati gli standard europei per il personale che valica le frontiere non solo quelli normativi ma anche delle strutture recettive per il riposo oltre-frontiera. Il tema che diventerà sempre più delicato e complicato è quel-



lo del dumping sociale e gli amici Francesi sono convinti che, siccome ALE ed ETF rappresentano quasi la totalità dei macchinisti europei sindacalizzati, abbiamo il dovere di trovare un accordo per cooperare per avanzare una proposta comune da portare al Parlamento UE.

L'amico Juan Jesus Garcia Fraile Segretario Nazionale del SEMAF e anche Presidente dell'ALE, ha tenuto a precisare che dal 1989 l'ALE ha l'obiettivo di perseguire il dialogo sociale europeo per i macchinisti e poi in seguito per i capo treni, anche perché del resto quando si parla di Imprese Ferroviarie questi due profili sono il cuore del processo industriale e sono solitamente al centro di ogni discussione organizzativa, quindi hanno bisogno di un unico interlocutore professionale.

In Spagna il Semaf dialoga con tutti ma riesce a portare avanti le vertenze a favore dei macchinisti, proprio perché è il sindacato che rappresenta quasi la totalità della categoria. Ha manifestato il proprio apprezzamento per l'iniziativa dei colleghi francesi e la disponibilità a confrontarci come un gruppo di lavoro che per ora deve affermare la necessità di una certificazione dei percorsi formativi dei macchinisti e promuovere la formazione come un valore della professione.

Inoltre, come FAST/Confisal, abbiamo evidenziato la necessità di trovare accordi per gestire quelle fasi di conflitto sociale, nelle quali, i sindacati dei Paesi limitrofi, sarebbe opportuno fossero informati, così da potersi coordinare con chi sta promuovendo il conflitto.

Un'iniziativa che dovrebbe spingersi fino a prevedere la possibilità che, su temi di politiche dei trasporti comunitarie, sia possibile una forma di coordinamento dei sindacati di settore, che possa assicurare loro la possibilità d'indire azioni di lotta a livello comunitario.

Un po' quello che sta già avvenendo per i controllori del traffico aereo, i quali, proprio nel mese di gennaio, hanno fatto uno sciopero europeo sul

tema del "cielo unico" e nel quale, in Italia, i nostri Amici dell'ATM-PP, hanno registrato un'adesione di oltre il 65%.

Evidentemente la volontà molto nobile dei colleghi della FGAAC/CDLF è quella di ricercare un fronte comune visto il particolare momento dove al tema dell'interoperabilità, si somma quello della patente ferroviaria europea. Come Ale per rispondere adeguatamente stiamo lavorando a dei gruppi di lavoro di macchinisti e capi treno che nell'incontro programmato in Italia nella prossima primavera.

Proprio in quell'occasione

dovremmo affrontare anche il tema del disequilibrio che esiste fra i vari Paesi europei dove a fronte dei processi di liberalizzazione che aprono il mercato, non si riescono a trovare aspetti positivi visto che hanno prodotto una minore occupazione e la semplificazione delle regole a messo in discussione i livelli di sicurezza che erano stati raggiunti. Proprio in merito al tema della sicurezza abbiamo chiuso l'incontro ricordando i gravi incidenti ferroviari accaduti nell'ultimo anno in diverse nazioni con una gravità e una concomitanza che dovrebbe far riflettere tutti.

GAFFALLOZZO

A un amico

di Antonio Scalise

Erano lunghe, le discussioni. Interminabili.

Che fossimo seduti nell'ufficio del Segretario Regionale, al tavolino di un bar o con il telefono all'orecchio cambiava poco. Si discuteva. Si parlasse di sindacato, di politica, di questioni personali o (peggio ancora ...) di calcio, le mezzore volavano.

Alla fine, come sempre, non si cavava un ragno dal buco: ognuno dei due restava dell'idea da cui era partito, pur essendo sicuro che l'altro avrebbe riflettuto a lungo su ciò che aveva ascoltato. D'altronde, questo è il massimo che si può pretendere dal confronto tra due zucche dure, manifestamente e orgogliosamente incapaci di darla vinta.

Non gliel'ho mai detto, ma gli invidiavo principalmente due cose: la passione che riusciva a mettere in quello che faceva e la semplicità con cui riusciva a farti percepire che ti voleva bene.

Di entrambi gli aspetti potrei raccontare numerosi episodi ma ve ne basti uno.

Fece cento chilometri, una sera, per venire a mangiare una pasta e ceci a casa mia, ma non prima di aver caricato la macchina di gadget della Roma per mio figlio, romanista come lui.

Poi le risate, le battute. Le partite a tressette.

Non passava inosservato, non era mai ai margini di un gruppo. Non sopportava di esserlo.

E' andato via il giorno del mio compleanno come a volersi rendere, almeno ai miei occhi, immortale; come a dire "amico, ti lascio il promemoria, così non ti dimenticherai di me".

Non lo farò, Maurizio, amico.



C'eravamo lasciati, alla fine dell'anno, con la Signora Trenitalia animata da ottimi propositi verso le svariate violazioni contrattuali o normative, che da qualche tempo il Sindacato denuncia senza trovare risposte credibili. Tanto bendisposta, da mettere nero su bianco quelle che erano le azioni da intraprendere che, a suo dire, avrebbero garantito la dovuta sanatoria verso una serie di

azioni da lei stessa portate avanti in maniera unilaterale, come, ad esempio le interpretazioni contrattuali, il mancato rispetto di accordi sui ticket, la condotta continuativa ecc.

A oggi, nostro malgrado, dobbiamo denunciare come, l'operato di Trenitalia, abbia, nella sostanza, tradito la penna, con gli ottimi propositi rimasti, ahimè, solo sulla carta.

Per meglio comprendere la situazione provo a fare un piccolo excursus sui fatti.

Partiamo dai primi giorni di Dicembre 2012, a pochi mesi dalla firma del contratto, con le procedure di raffreddamento concernenti i turni del personale mobile ancora aperte.

Un momento esplicativo del triste futuro che poi, puntuale, ci ha accompagnato fino a oggi, nel quale traspariva inequivocabilmente, il mancato rispetto, sia delle norme pattizie sottoscritte dalle parti in materia, sia dell'applicazione del CCNL della Mobilità e Aziendale FSI.

Un'apertura di procedure che altro non produceva che una serie di sterili riunioni, nelle quali la Società era incapace di ammettere, innanzi tutto a se stessa, l'assoluta inutilità dell'esorbitante spesa sostenuta per l'informatizzazione della gestione dei turni.

Un atteggiamento che l'ha portata ad arroccarsi su posizioni disconoscenti anche l'evidenza più palese e che possono avere solo effetti devastanti sull'occupazione e produrre una sempre più profonda spaccatura nelle relazioni con il sindacato.

Una situazione comune a tutte le turnazioni elaborate indipendentemente dalla Divisione di pertinenza ma che, nella Divisione trasporto regionale, hanno raggiunto vette di discrepanze e prevaricazione delle regole tali da rasentare il ridicolo.

Un peso certamente significativo che grava pesantemente sul PdM, sul PdB e sul PPT di Trenitalia, così

Interpretazioni contrattuali strumentali quali il mancato rispetto degli accordi sui ticket o il computo e la liquidazione dell'aliquota concernente la condotta continuativa, sono due dei molteplici temi dove l'azienda si arrocca su posizioni sibilline che determinano sterili riunioni inconcludenti.

come mai prima era accaduto.

Vista l'insostenibilità della situazione, con il Sindacato tutto già pronto a individuare una data di sciopero nonché ulteriori azioni finalizzate a respingere gli scorretti e illegittimi sistemi messi in campo dall'Azienda, nella serata del 19 dicembre 2012 si è addivenuti alla stipula di un verbale d'accordo con il Gruppo FS e Trenitalia in merito alla gestione del personale di macchina e di Bordo.

Come si evince dal

testo abbiamo avviato un lavoro in progress di condivisione congiunta del CCNL, evitando così il ripercorrere la strada del 2003, fatta d'interpretazioni Aziendali unilaterali che erano aggiornate sistematicamente per rilanciare rispetto a quanto condiviso.

È evidente che Trenitalia e soprattutto la Direzione Trasporto Regionale, nei fatti, ha cercato di avviarsi per la stessa strada del 2003, e fino a oggi in qualche modo ci è anche riuscita.

L'accordo pur fra le luci e le ombre che ogni accordo porta in se, chiarisce che:

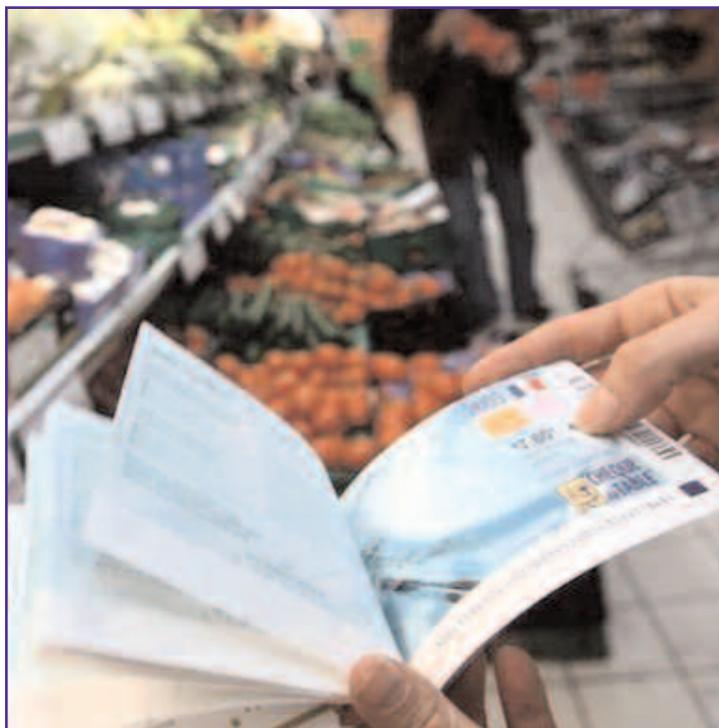
- Il riposo settimanale va programmato di norma al 6° giorno, verificabile dal fatto che almeno 32 riposi l'anno dovranno essere cadenzati al 6° giorno;

- I riposi settimanali programmati al 3° mese devono avere definita la collocazione e la tipologia, in sostanza inserendo un solo giorno solare di riposo nel caso di Riposo settimanale qualitativo e due giorni solari nel caso di riposo

Perdura lo stato di sterile conflittualità con Trenitalia

di Vincenzo Multari

[...] Sterili riunioni, nelle quali la Società era incapace di ammettere, innanzi tutto a se stessa, l'assoluta inutilità dell'esorbitante spesa sostenuta per l'informatizzazione della gestione dei turni [...]



settimanale quantitativo al fine di garantire la visibilità degli stessi;

- Le 38 ore settimanali, di norma media mese, come definito sul CCNL della Mobilità, nella fattispecie di Trenitalia, che sviluppa turni mensili, sono definite nel mese, con i limiti

massimo e minimo ripostati dal Contratto, mentre, nei turni che si sviluppano a 28 giorni, tipo i turni in terza, la media mese va sui 28 giorni;

- Le ferie non possono più essere inserite unilateralmente dall'azienda, ma solo su richiesta del dipendente o a seguito di accordo sindacale.

- Le giornate 6 di disponibilità mensile dovranno essere programmate nei turni. Si è lasciata la possibilità Trenitalia di disporre di una eventuale giornata singola di disponibilità che, però, potrà essere solo una al mese e non collocabile nei sabati o domeniche.

Queste chiarificazioni che in un'Azienda normale sarebbero state superflue saranno rese operative nella DPNI e DTR.

Le procedure di relazioni industriali, quindi la consegna dei dati previsti al sindacato per la programmazione, avverranno con regolare cadenza, sia da parte di DPNI, sia di DPR.

Mentre, ogni mese, al personale sarà consegnata la reportistica individuale comprensiva dei frontespizi, al fine di verificare se i propri carichi di lavoro sono coerenti con l'articolato contrattuale.

Inoltre, essendo il lavoro avviato per la ricerca di una pianificazione dello stesso condivisa secondo le disposizioni contrattuali, le variazioni delle attività accessorie e complementari dovranno essere frutto di confronto fra le parti.

In gestione operativa si è condivisa l'opportunità di evitare una concentrazione dei RFR soprattutto a cavallo fra i due mesi.

Inoltre abbiamo condiviso la necessità di avviare un confronto su flessibilità e turnificazioni, da concordare per migliorare

la qualità dei turni e omogeneizzare i carichi di lavoro.

In merito alla Diaria, che servizi amministrativi avevano modificato a seguito della firma del CCNL, abbiamo convenuto come il Contratto non l'abbia cambiata in alcunché e che, quindi, va retribuita come in precedenza dell'entrata in vigore del CCNL.

In fase di gestione dei turni, visto lo sconsiderato uso della formazione troppo spesso trasformata scorrettamente in disponibilità, si è chiesto di definire gli orari della formazione e che non sia fatta di sabato e domenica. Una volta programmata, però, se eccezionalmente dovesse essere modificata, abbiamo convenuto che sia possibile solo una volta al mese, con l'istituzione di una fascia compatibile che va dalle 8 alle 18.

Infine, abbiamo preteso dal Gruppo FSI di mettere fine alle interpretazioni sui pasti concordando che il Personale mobile, ogni volta che ne acquisisce il diritto, sceglie se usufruire del badge nelle mense o ristoranti convenzionati, oppure utilizzate i ticket restaurant.

Tanto che, in data 7 gennaio 2013, una disposizione di Trenitalia, accoglieva l'accordo del 19 Dicembre con i Sindacati, dando, al personale Mobile, la facoltà di optare per l'utilizzo di un ticket-restaurant in luogo della fruizione del pasto presso la mensa Aziendale o altro servizio convenzionato.

Nell'arco del 2013, nonostante le tante problematiche irrisolte in Trenitalia, per quanto riguarda l'attribuzione dei ticket e il pagamento della condotta continuativa, sembrava si fosse fatta estrema chiarezza. Le cose, in effetti, hanno correttamente funzionato fino a quando, l'azienda, ha ben pensato di raffreddare il clima estivo applicando indebite trattenute sulla busta paga del mese di Agosto, venendo meno, così, a quanto sottoscritto e condiviso tra le parti.

E per rendere quasi gelido il clima di Agosto Trenitalia, ha pensato bene di rimangiarsi quanto condiviso in materia di attribuzione dei ticket, bloccando l'erogazione degli stessi, creando una forte spaccatura con il sindacato che stava cercando di trovare soluzioni alle restanti vertenze aperte con l'impresa e alimentando un malcontento generale in mezzo al personale.

Lo scontro con Trenitalia in merito alle

[...] Abbiamo preteso dal Gruppo FSI di mettere fine alle interpretazioni sui pasti, concordando che il Personale mobile, ogni volta che ne acquisisce il diritto, sceglie se usufruire del badge nelle mense o ristoranti convenzionati, oppure utilizzate i ticket restaurant

[...]



[...] Trenitalia si è impegnata a emanare tempestivamente una disposizione in merito alla contabilizzazione dei Ticket, a eliminare tutte quelle storture e alchimie strumentali volte a interrompere la condotta continuativa e a sanare il pregresso [...]

vicende sopraesposte si è protratto fino al mese di Dicembre, dove, in data 10.12.2013, si è tenuto un incontro tra OS Nazionali e la Società alla presenza dell' Holding FSI dove, all'ordine del giorno, sono state poste all'attenzione del tavolo tutta una serie di violazioni che da qualche tempo la Fast, insieme alle altre OS Nazionali, denunciava, quali:

- L'errata contabilizzazione dei Ticket-restaurant al personale mobile;
- L'erroneo e strumentale conteggio della condotta continuativa;
- La verifica dei tempi accessori modificati unilateralmente;
- Le problematiche persistenti nella programmazione e gestione dei Turni con il sistema IVU;
- La lateralizzazione delle porte principalmente nel segmento freccia Bianca/ Servizi di Base;
- Le tematiche in materia del riordino del quadro normativo - DEIF - ;
- Le problematiche dei TPC.

A seguito di un ampio e costruttivo confronto, contrariamente ad ogni previsione, Trenitalia ha ammesso degli errori nella gestione dei processi, la poca trasparenza e la scarsa comunicazione sulle tematiche avanzate dal sindacato.

Partendo per gradi e cercando di avviare un percorso positivo, Trenitalia si è impegnata da subito a emanare una disposizione in merito alla contabilizzazione dei Ticket che riporti coerenza a quanto disciplinato nell'accordo del 19 dicembre 2012 e attuato fino al mese di agosto 2013, sanando il pregresso.

In merito alla condotta continuativa, saranno restituite, con il primo ruolo paga utile, le somme trattenute senza comunicazione nel mese di Agosto 2013.

Nel frattempo saranno eliminate tutte quelle storture e alchimie strumentali volte a interrompere la condotta continuativa (codice ICC, Accessori, riserve Presenziate, riconoscimento della manovra come parte integrante della condotta ecc...).

Inoltre, le nuove norme attuative che saranno emanate dall'azienda in breve tempo, previa verifica con le OS Nazionali, definiranno il modello contrattuale a suo tempo condiviso.

Al personale della manutenzione rotabile sarà confermata, a tutti quelli che già la percepiamo e sanando il pregresso, l'indennità di compenso per addetto alla manutenzione rotabile.

Le altre tematiche, seppur ugualmente urgenti, saranno oggetto di un confronto che riprenderà dal mese di gennaio 2014.

Gli ottimi propositi con cui ho iniziato quest'articolo, purtroppo a oggi, nel mese di febbraio, non trovano ancora accoglienza, nonostante Trenitalia abbia messo a verbale quanto dichiarato dal Sindacato tanto che in data 10.12.2013 è uscita con due disposizioni che chiarivano le proprie mancanze.

Comunque come Fast ci siamo già mossi con vertenze legali per la mancata consegna e attribuzione dei ticket, faremo lo stesso se in tempi brevi non saranno regolarizzate le spettanze concernenti la condotta continuativa già trattenuta, nonché ulteriori azioni finalizzate a respingere gli scorretti e illegittimi sistemi messi in campo dall'Azienda.



ANAS e l'Italia si fa strada

L'odierna rete stradale trae origine da antichi tracciati romani che hanno palesato la differenza di sviluppo economico e culturale tra le regioni settentrionali, centrali e meridionali.

Nel 1861 l'Italia fu unificata e le differenze fra le regioni divennero ancora maggiori. Urgeva un rapido intervento per cercare di colmarle.

Al termine del primo conflitto mondiale, sull'onda di un rinnovato sviluppo economico, prese corpo, tra gli altri, un progetto volto allo sviluppo dell'intera rete stradale, tra cui uno molto innovativo: l'autostrada, una nuova strada riservata al traffico a motore.

Lo sviluppo della rete stradale fu un obiettivo primario, anche per ragioni di propaganda, del regime fascista.

Con la legge 17 maggio 1928 si costituì l'A.A.S.S., Azienda autonoma statale della strada, che aveva nei suoi compiti l'ammodernamento del-

L'ANAS è una società per azioni di proprietà statale avente per unico socio il Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade, amministrata rete stradale ed autostradale italiana, d'interesse nazionale, operando sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia sotto l'aspetto tecnico che operativo.

di Claudio Monetti

l'intera rete stradale di grande comunicazione e il suo costante sviluppo. L'opera di ammodernamento delle strade statali impose la nascita di uno specifico servizio tecnico che doveva assolvere i tre compiti principali dell'Azienda: le sistemazioni generali, le riparazioni straordinarie e la manutenzione ordinaria. Subito dopo la provvisoria abolizione avvenuta all'indomani della fine del secondo conflitto con D. Lgs. del Capo Provvisorio dello Stato del 27 giugno 1946 n. 38, era istituita l'ANAS, Azienda Autonoma delle Strade Statali. Seguono gli anni della ricostruzione del Paese e l'ANAS è in prima fila operando su ben 21.146 km di arterie.

Agli inizi degli anni '60 molte erano le richieste dal mondo economico e politico per una rapida soluzione del problema delle infrastrutture stradali e autostradali in particolare. Iniziava così, con l'approvazione della legge n.

729 del 24 luglio 1961, l'imponente costruzione di autostrade e di strade.

In conseguenza dell'ingente aumento di compiti e di attività anche alla luce delle mutate condizioni socio-economiche e culturali del Paese, con la legge 7 febbraio 1961 n. 59 fu attuato un sostanziale riordinamento della struttura e dell'organico dell'Azienda, che pur mantenendo invariato l'acronimo "A.N.A.S." assunse la nuova denominazione di "Azienda Nazionale Autonoma delle Strade". Nell'ambito del nuovo assetto fu rilevante nel 1966 l'approvazione del "Regolamento per il personale dei cantonieri dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali" cui fece seguito nel 1982 una sua rivisitazione (D.P.R. n. 1126) per diversi aspetti ancora in vigore.

[...] L'obiettivo dell'ANAS è di affermarsi come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione di opere pubbliche in Italia e all'estero, per la qualità della progettazione, per le soluzioni adottate e per le modalità di realizzazione delle stesse.

[...]

In un quadro di maggior efficientamento della struttura organizzativa nel 1986 con la legge n. 86 è sancito un sostanziale decentramento delle competenze con il trasferimento di tutta una serie di attribuzioni agli organi periferici dell'Azienda (compartimenti) che da strutture quasi meramente esecutive assurgono al ruolo di organi decisionali e di confronto con le realtà locali. Negli anni '90, seguendo l'orientamento moderno, nell'ambito di una politica economica tendente alle privatizzazioni, branche di amministrazioni statali quali

Ferrovie e Poste, mutarono la loro collocazione giuridica.

Pertanto, con decreto legislativo 143 del 26 febbraio 1994 l'Anas fu trasformata da Azienda autonoma in Ente pubblico economico.

Nel 1997 dopo l'approvazione della Legge Bassanini di decentramento e di riforma dello Stato, che prevedeva il cosiddetto "federalismo stradale", si avviava il radicale riassetto dell'Ente mediante il processo di regionalizzazione di una parte della rete stradale con il conseguente passaggio delle funzioni delegate dall'Anas agli enti territoriali.

Seguì la legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (c.d. Legge Obiettivo) per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche per il decennio dal 2002 al 2011.

Con Decreto Legge dell'8 luglio 2002 l'Anas è diventata Società per Azioni.

Il 20 luglio 2006 l'Assemblea degli Azionisti

dell'ANAS S.p.A. nomina il Dott. Pietro Ciucci Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Un altro riordino delle competenze avviene in occasione della previsione normativa di cui all'art. 36 del D.L. n. 98/2011 d'istituzione dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, in realtà mai costituita.

L'ANAS trasferisce al Ministero le competenze in materia di vigilanza sulle concessionarie autostradali, e il 9 agosto 2013, l'Assemblea degli Azionisti nomina Pietro Ciucci Presidente di Anas attribuendogli le funzioni di Amministratore Delegato.

Attualmente, l'attività di ANAS è articolata sul territorio nazionale nella Direzione Generale in Roma nonché in diciannove Compartimenti regionali, una Direzione Regionale per la Sicilia e quattro Uffici Speciali.

La rete viaria autostradale e stradale d'interesse nazionale comprende oggi km 30.608 di strade statali e di autostrade di cui 24.829 km di strade e autostrade in gestione diretta e 5.779 km di autostrade in concessione.

"L'obiettivo e la "mission" della Società, è quello di affermarsi sempre di più come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione di opere pubbliche in Italia e all'estero, per la qualità della progettazione, per le soluzioni adottate e per le modalità di realizzazione delle stesse, secondo procedure trasparenti ponendo in essere standard di efficienza che consentono il rispetto dei tempi e del costo delle opere" (da intervento del Presidente Pietro Ciucci all'audizione Camera dei deputati, Commissione VII, del 9.10.2013).





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

Le disposizioni in materia pensionistica, assunte con l'art. 24 del decreto legge 6 dicembre 2011, convertito in legge 22 dicembre 2011 n. 214, sono diventate "il problema dei problemi" tant'è che ormai in tutti i posti di lavoro, sia del privato che del pubblico impiego, quello dell'accesso al diritto alle prestazioni pensionistiche è diventato l'argomento più dibattuto, anche in relazione al fatto che la recessione in atto può determinare nel mondo del lavoro periodi anche lunghi di "non lavoro" e la riproposizione strutturale della problematica degli "esodati" non ancora risolto, quindi assenza di retribuzione e spostamento in avanti, anche di anni, della fruizione del trattamento pensionistico!

L'INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE

Con la riforma Fornero, il Governo ha dato una risposta sbagliata ed ingiusta alla condizione di "progressivo invecchiamento della popolazione" presente in Europa, che per certi aspetti propone l'esigenza del mantenimento in attività di servizio di lavoratori anziani, ovviamente in alcune tipologie di lavorazioni nelle quali non esistono contro indicazioni.

Proiezioni oggettive sull'aumento progressivo delle aspettative di vita, evidenziano infatti che nel 2040 le persone di età superiore a 65 anni saranno più del 45% della popolazione in età lavorativa, una condizione oggettiva alla quale si dovrà dare una risposta, per evitare "possibile future carenze di manodopera" rispetto alle esigenze occupazionali delle aziende e per ridurre l'impatto sui sistemi pensionistici e di previdenza sociale al fine di garantirne la loro sostenibilità.

DALLA FORNERO UNA SOLUZIONE INGIUSTA



La posizione della Fast-Confasal sulla riforma delle pensioni

di Agostino Apadula

In relazione di queste nuove future problematiche previdenziali Il Governo dimostrando provvisorietà di analisi e una certa dose di diletterantismo, per non dire altro, ha dato una risposta facile, ma quanto mai più ingiusta, prevedendo: un aumento tout court dei requisiti di età e di contribuzione per l'accesso a pensione, in modo trasversale per tutti i lavoratori, sia dipen-

mettere riparo ai danni provocati dalla "finanza allegra abusata in passato in Italia" e dalle regole previdenziali sicuramente di privilegio esistenti prima del 1992 ed in parte anche negli anni successivi, soprattutto nel pubblico impiego.

Un tentativo pertanto solido di recupero di credibilità nei confronti dei partners europei, reso ancora

[...] Con la riforma Fornero, il Governo ha dato una risposta sbagliata ed ingiusta alla condizione di "progressivo invecchiamento della popolazione" [...]

denti che autonomi, senza prendere in considerazione, per disconoscenza o perlomeno per la mancata valutazione delle sfaccettature che esistono tra i diversi mestieri presenti nei cicli produttivi, le specificità di alcune lavorazioni, che le riforme pensionistiche, sia pur incisive e dirompenti attuate con cadenza ravvicinata negli ultimi venti anni, avevano opportunamente e giustamente salvaguardato.

Un metodo perlomeno rozzo di

più indecente dal fatto che il Governo Monti/Fornero ha salvaguardato, sul piano sostanziale, l'attuale premiante sistema di calcolo degli assegni pensionistici destinati alla immensa Casta politica italiana ed all'altrettanto numerosa classe Dirigente delle Aziende di Stato che continueranno così a determinare squilibri sui conti futuri degli istituti previdenziale.

ABUSI ED USI DISTORTI DELLE REGOLE PREVIDEN-

[...] Ovviamente in questa fase di adeguamento, che interessa anche il Fondo degli addetti al Trasporto Pubblico Locale e del Trasporto Aereo, bisognerà far sì che le misure di armonizzazione “tengano conto delle obiettive peculiarità dei processi produttivi nonché dei rispettivi ordinamenti previdenziali”. [...]

ZIALI/ASSISTENZIALI

Nel “mare magnum” degli abusi e delle regalie sicuramente un ruolo importante e dannoso lo continua quindi a svolgere la congruità indecente dei trattamenti pensionistici/vitalizi, che “la nostra sterminata classe politica” ha assicurato a se ed ai “cosiddetti grands commis di stato”, la classe dirigente del nostro martoriato Paese, anch’essa numerosa, che disastrosamente amministra i carrozzoni statali.

Rispetto alla salvaguardia di questa condizione di favore per le categorie di persone citate, riteniamo che il mondo dei lavoratori dipendenti non possa restare inerte ad assistere, anche alle lezioni che vengono impartite da personaggi in cerca di autore di Pirandelliana memoria, sulla necessità di apportare tagli di genere sui trattamenti previdenziali, spesso di

importo inferiore a mille Euro, per evitare la bancarotta dello Stato

Il Presidente Monti ed il Governo attualmente in carica al di là di qualche dichiarazione di maniera, non si sono presi infatti la briga per esempio di regolamentare la materia del cumulo di più trattamenti retributivi e pensionistici. Tra coloro che a vario titolo godono di una condizione di favore, si possono certamente annoverare, oltre ai Politici, lo stesso Presidente dell’INPS che, bontà sua senza vergogna alcuna, dall’alto della sua immeritata faraonica retribuzione, discetta anche egli sulla necessità di intervenire sul valore delle misere pensioni dei più, nonché tutta la pletora di Presidenti, dirigenti di Authority, dei Monopoli di Stato e di altre decine e decine di autorità pubbliche cui facevamo riferimento prima, che continueranno ad usu-

fruire di trattamenti pensionistici stratosferici, in un momento in cui si chiede invece ai cittadini comuni di contribuire oltre misura al risanamento del Paese.

Un altro capitolo di spesa che sicuramente ha inciso e continua ad incidere in modo abnorme sui conti dell’INPS, ormai unico istituito previdenziale, è certamente l’abuso perpetrato per decenni sull’assistenza, anch’essa considerata a torto spesa previdenziale sia pur indiretta, che lievita anche in ragione di indennizzi tra i più disparati dati a piene mani per “invalidità inesistenti”, “pensioni pagate per persone già decedute”, “indennità di accompagnamento immotivate e così via”.

Un ulteriore appesantimento sui conti dell’INPS deriva anche dall’assistenza e dai trattamenti pensionistici garantiti, “per la ricongiunzione spesso virtuale dei familiari degli stranieri” che sempre più numerosi lavorano in Italia. Assegni sociali che ovviamente vengono riconosciuti senza versamento di contributi di nessun genere.

Fuori da ogni metafora e da ogni facile buonismo, è quanto mai necessario che per questa ultima e rilevante tipologia di spesa lo Stato italiano, tramite le Ambasciate e i Consolati, verifichi che su questi “ricongiungimenti sempre più nume-



rosi di nuclei familiari in Italia“ non ci siano le complicità degli Stati esteri che in realtà, magari con i loro Uffici anagrafi compiacenti, puntano più a cedere parte della loro povertà in Italia, che a favorire ricomposizione di famiglie che magari esistono solo sulla carta.

E' chiaro quindi che per continuare a garantire la sostenibilità di un giusto Welfare è necessario rimuovere le illegalità sottoponendo coloro che usufruiscono di prestazioni assistenziali a controlli continui, sapendo anche che la politica deve fare la sua parte, visto che spesso è essa direttamente che alimenta forme di mal costume in tema di previdenza ed assistenza.

IMPATTO DELLA RIFORMA FORNERO SUI LAVORATORI DEL TRASPORTO

Analizziamo adesso quanto e come la manovra di Natale ha inciso negativamente sul sistema di accesso alla quiescenza per le categorie di lavoratori, che fanno riferimento al mondo del Trasporto e dei Ferrovieri in particolare, sottolineiamo con sconcerto che, così come avvenuto per tutti i dipendenti sia pubblici che privati, anche per loro è stato previsto l'estensione pro rata del sistema di calcolo contributivo, quindi anche per chi aveva almeno 15 anni di contribuzione al 31/12/1995, oltre alla previsione del limite di età per la pensione di vecchiaia schizzato repentinamente a 66 anni.

Limiti temporali che verranno maggiorati anche dagli adeguamenti derivanti dalla normativa sulle aspettative di vita previsti già dalla legge 122/2010 che nel tempo porterà, se non ci si metterà seriamente a studiare soluzioni alternative, a far lavorare fino a 70

anni ed oltre tutti i lavoratori italiani in modo generalizzato senza una valutazione oggettiva sui carichi di lavoro, sulle condizioni ambientali e sugli standard di sicurezza, che evidentemente verrebbero meno in molti cicli produttivi.

Tra l'altro e non sappiamo se dobbiamo esserne orgogliosi, la Riforma Fornero ci ha posti in condizione di stabilire un primato tutto italiano, visto che a già 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.

INTERVENTI DA EFFETTUARE SUL DECRETO MONTI PER ELIMINARE LE DISTORSIONI

Riteniamo che la prima azione da compiere sia quello di cancellare l'ultimo capoverso del comma 18 dell'art. 24 della legge 214 del 22/12/2011, con il quale la Fornero, stranamente ed illegittimamente, ha escluso il Fondo Speciale delle Ferrovie dello Stato, introdotto dall'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n.488, dal

[...] E' chiaro quindi che per continuare a garantire la sostenibilità di un giusto Welfare è necessario rimuovere le illegalità sottoponendo coloro che usufruiscono di prestazioni assistenziali a controlli continui [...]

novero dei Fondi Speciali per i quali è previsto l'attuazione di un processo graduale di "armonizzazione dei requisiti pensionistici", con quello introdotto per l'AGO.

In questo modo si ripristinerebbero le regole antecedenti alla riforma Fornero, in attesa della loro armonizzazione con i nuovi requisiti, per come dispone lo stesso comma 18 dell'art. 24 della Manovra di Natale.



Ovviamente in questa fase di adeguamento, che interessa anche il Fondo degli addetti al Trasporto Pubblico Locale e del Trasporto Aereo, bisognerà far sì che le misure di armonizzazione "tengano conto delle obiettive peculiarità dei processi produttivi nonché dei rispettivi ordinamenti previdenziali".

I Ferrovieri erano disciplinati dal sistema di regole previdenziali in vigore nell'ormai ex Fondo Pensionistico Speciale delle Ferrovie dello Stato, che ripetiamo è stato istituito presso l'INPS con la legge 488/99, legge Finanziaria del 2000, che aveva salvaguardato a ragione i limiti d'età dei 58 anni per l'accesso alla pensione di vecchiaia previsti dell'art. 219, commi 1 e 2, del TU di cui al DPR 29 dicembre 1973, n. 1092, per coloro che erano addetti alla composizione/circolazione treni e conseguentemente anche gli aumenti di valutazione che ne derivavano, il famoso decimo pensionabile.

Evidentemente il legislatore, in occasione dell'approvazione delle riforme pensionistiche, riconosceva che, nella tipologia di lavoro di questi profili professionali addetti



alla composizione/circolazione dei treni erano presenti parametri di gravosità, legati all'impegno, alla 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 intanto fissato gradualmente a 65 anni.

AVVISO COMUNE E MODIFICA DEL DLGS 21 APRILE 2011, N. 67

Altra soluzione percorribile per questi lavoratori addetti alla formazione/circolazione treni, potrebbe essere individuata nella normativa sulle lavorazioni usuranti prevista dalla legge 4 novembre 2010, n.183 e del DLgs 21 aprile 2011, n. 67.

Questa normativa di legge sconta vistosi limiti per la vetustà dei suoi contenuti e per l'inadeguatezza delle tipologie delle lavorazioni in essa previste, che ne rendono difficoltosa se non impossibile la sua pratica applicazione, per come abbiamo avuto modo di riscontrare per i lavoratori degli appalti e i Ferrovieri di RFI che pur soddisfacevano il requisito previsto

delle notti.

Riteniamo pertanto che a queste regole restrittive, bisogna apportare modifiche sostanziali, per come richiesto con l'avviso comune trasmesso da F.S. spa e O.S. dei Trasporti al precedente Governo che opportunamente, la FAST CONFISAL ripropone, intervenendo su di essa per renderla più fruibile ed aumentare così 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 Tre Nord i cui dipendenti necessitano anch'essi di migliori e più appropriate tutele previdenziali, introducendo anche una sorta di proporzionalità tra gli anni di utilizzazione in mansioni definite usuranti ed 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.

Ma accorgimenti per anticipare l'accesso al pensionamento del personale più anziano, anche se non utilizzato in attività usuranti, devono comunque essere individuati per tutti in quanto non riteniamo sia possibile, anche in presenza di lavorazioni ripetitive e non gratificanti, pensare che lavoratori in età avanzata possano rendere impieghi a pieno regime.

PENSIONI PARZIALI E LAVORAZIONI PART TIME, L'ESEMPIO DI NTV E DI ALTRE SOCIETÀ

Premesso che la strada delle uscite anticipate generalizzate con penalità sembra impraticabile, soprattutto in presenza dell'estensione del sistema di calcolo contri-

butivo che già di per se riduce il valore dei trattamenti pensionistici, si potrebbe percorrere la strada dell'estensione di lavorazioni a tempo parziale oltre alcuni limiti di età, intervenendo con leve fiscali a favore dei datori di lavoro ed a conseguenti forme di pensionamento parziale, come si sta sperimentando in Spagna alla Ford di Valencia.

Si dovrebbe quindi prevedere riduzione dell'orario di lavoro anche fino all'85% con il sostegno dello Stato e delle imprese, per favorire ricambi generazionali mediante l'assunzione di un giovane per ogni lavoratore anziano che converte il suo orario di lavoro, facendo leva e dando finalmente significato al ruolo della formazione, affiancando per il tempo necessario i lavoratori anziani a quelli nuovi assunti. Operazione che sta facendo, molto accortamente, la Società NTV, la nuova compagnia di trasporto ferroviario, nella quale i giovani Macchinisti sono "assistiti" da Macchinisti più anziani.

Forme di pensionamento flessibile si stanno adottando anche nel Regno Unito dove viene favorita la fruizione di prestazioni pensionistiche parziali, in costanza di orario di lavoro ridotto anche fino al 20%.

In tema di previdenza quindi la FAST CONFISAL continuerà a favorire iniziative, sollecitando le forze imprenditoriali, partecipando e promuovendo convegni e contatti con tutte le forze politiche che dimostreranno attenzione vera verso queste problematiche.



**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 HDI Assicurazioni.
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdia.it

artwork - idee - Roma

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI

ASSICURAZIONI