

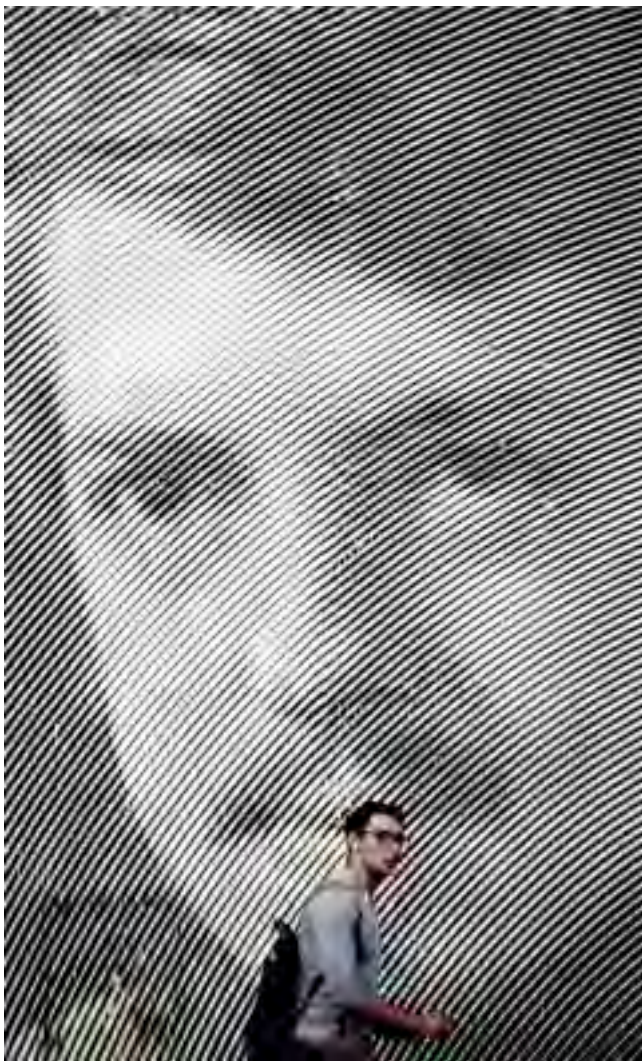
NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 92 - novembre 2016 Euro 2.00







S O M M A R I O

Primo Piano

Trasporti, tante novità
e altrettante criticità

Tempo Presente

Il territorio come bene comune

Legge di Bilancio e pensioni

Brescia dopo la Crisi.

Quale Agenda urbana?

Ambiente e Sicurezza

Sistemi di Gestione e Modelli Organizzativi

Diritti e dignità delle persone con disabilità

In Linea

Per la Logistica una nuova strategia

L'agonia del TPL nel Lazio

Logistica del Veneto, un decennio
di sviluppo

Una riflessione sull'applicazione
della Legge 146 nei trasporti

Enav: se cambia l'impresa *devono
cambiare* le relazioni sindacali

Spazio Aperto

Il rapporto complicato
tra partito e sindacato:
un caso non solo inglese

Sguardi e Traguardi

Far parlare l'esperienza femminile

L'intervista a Wanda Tommasi

Finestre

La Street art
dalla terra alla luna

"Stranieri alle porte"
di Zygmunt Bauman

Leggete e moltiplicatevi!

Il servizio fotografico è stato realizzato
da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it



Trasporti, tante novità e altrettante criticità

di Alessandro Rocchi, Segretario Generale Filt-Cgil

Questo scorcio di fine 2016 si annuncia per i trasporti foriero di complesse e, in alcuni casi, critiche novità. Da un punto di vista strategico, le più importanti riguardano il Piano della Portualità e della Logistica e connessi provvedimenti su investimenti infrastrutturali.

Da un lato, infatti, prosegue l'impostazione per l'evoluzione normativa sul riassetto del sistema portuale nazionale che, dopo l'entrata in vigore del relativo decreto attuativo della Legge Delega sulla Pubblica Amministrazione (cosiddetta "Madia"), deve ora vedere la nomina, attraverso decreti del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, delle 15 neonate Autorità di Sistema Portuale (in sostituzione delle Autorità Portuali). A seguire, la definizione dei diversi decreti che completeranno l'operatività del nuovo assetto istituzionale, anche in coerenza con le norme comunitarie di settore.

Dall'altro lato, la legge di Bilancio 2017 dovrà definire il quadro poliennale delle risorse destinate agli investimenti infrastrutturali e sviluppare la normativa, nonché le risorse, relative all'incentivazione del riequilibrio modale dei trasporti (dalla strada verso mare e ferro), accelerando quanto già, in piccola parte, attivato nel 2016.

Ancora in attuazione della "Madia", sembra ormai prossima l'entrata in vigore del D.Lgs. sui servizi pubblici locali. L'iter consultivo con i pareri della Conferenza delle Regioni, del Consiglio di Stato e delle competenti Commissioni di Camera e Senato è praticamente concluso. Le numerose osservazioni e, in diversi casi, le critiche, mosse da più parti al testo originario dello schema di decreto, rendono al momento incerti i contenuti del testo definitivo, a questo punto di esclusiva competenza del CdM. Questo decreto che darà compimento all'insieme della legge delega sulla P.A., avrà un notevole impatto sull'assetto normativo, e, in prospettiva, su quello industriale, in particolare per quanto riguarda il trasporto ferroviario sovvenzionato (lunga percorrenza "universale", regionale, ferrovie concesse) ed il Tpl. Segmenti peraltro sottoposti al Regolamento CE 1370/2007 e al D.Lgs. sulle società partecipate pubbliche recentemente entrato in vigore.

Sulle situazioni aziendali si annunciano sul piano nazionale le vicende Alitalia, Gruppo FSI e Anas.

Alitalia ha da tempo reso noto "a mezzo stampa" che il Piano Industriale 2014, varato in occasione dell'acquisizione del 49% della proprietà da parte di Etihad, sta significativamente fallendo gli obiettivi. Il destino dell'azienda è di nuovo ad un bivio, dopo solo due anni dal salvataggio che, va ricordato, aveva a sua volta seguito la fallimentare operazione del 2008 dei "capitani coraggiosi" aggregati da Berlusconi, che portò alla completa privatizzazione di Alitalia. Occorre già una nuova, urgente ricapitalizzazione, ma allo stato non è affatto chiaro se alle dichiarazioni di volontà in tal senso da parte di Etihad corrisponderanno le analoghe disponibilità degli altri soci. Compagine societaria che vede in campo alcuni "reduci", Poste e i due principali istituti bancari italiani, questi ultimi peraltro, fin dal 2010 anche nella veste di creditori. Corrispondenza nella ricapitalizzazione tra Etihad e gli altri soci, in quanto il socio extracomunitario non può eccedere nell'attuale quota di proprietà della compagnia pena la decadenza per Alitalia della certificazione comunitaria europea.

Complesse, anche se in uno scenario meno difficile, si presentano le vicende del Gruppo FSI e, in parziale connessione con esso, di Anas. FSI ha predisposto un ambizioso Piano Industriale su un inusuale arco temporale (2017-2026). Si è avviato il confronto in sede ministeriale e, a seguire, in sede aziendale, per approfondirne dettagliatamente i contenuti, in particolare per il periodo breve e medio (3-5 anni), su volumi di attività, dirette ed esterne, relative dinamiche occupazionali, investimenti, assetto societario. Proprio con riferimento a questo, particolare rilievo assume il tema delle modalità per la cessione ad investitori privati di una parte di minoranza dell'attuale proprietà in capo al Ministero dell'Economia e la contestuale quotazione in Borsa. Il DPCM del dicembre 2015 prevedeva la cessione di un massimo del 40% della proprietà dell'intero Gruppo. A fine settembre, l'Ad di FSI ha invece annunciato che l'operazione, equivalente in termini

finanziari, dovrebbe concentrarsi sul perimetro riferito ad una costituenda nuova società, appositamente scorporata da Trenitalia, che conterrebbe le attività di trasporto passeggeri "a mercato". Fonti governative hanno confermato in occasioni pubbliche che questa modalità, diversa da quella prevista dal DPCM, è effettivamente allo studio.

Analoga iniziativa le Federazioni confederali di categoria intendono sviluppare parallelamente su Anas, che intanto, però rischia di subire, per effetto della legge di Bilancio, un'ulteriore proroga del blocco delle assunzioni e il conseguente degrado delle già difficili capacità operative fondamentali.

Per quanto riguarda la contrattazione nazionale, sono in corso le trattative per il CCNL Mobilità/Attività Ferroviarie (contestuali al rinnovo dell'integrativo FSI, entrambi scaduti il 31/12/2014) e del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizioni (scaduto il 31/12/2015), nonché la predisposizione della piattaforma sindacale per il rinnovo del CCNL Trasporto Aereo (in scadenza a fine 2016). Sul primo, dopo le occasioni di possibile chiusura, si registra un eccesso di tatticismo da parte di Agens e di FSI, che continuano a non dare risposte praticabili sul delicatissimo tema della clausola sociale negli appalti dei servizi e, conseguentemente, impediscono di portare la trattativa nella fase finale della definizione delle parti economiche.

Assai più difficile continua invece ad essere il rinnovo del CCNL Merci, dove il ritardo finora accumulato è dovuto, nel merito, alle mancate risposte datoriali, anche in questo caso, in materia di clausola sociale negli appalti, ma soprattutto al perdurante tentativo delle rappresentanze dell'autotrasporto di sganciarsi dall'attuale filiera contrattuale unica e alla resistenza delle rappresentanze della cooperazione a rimanervi in maniera coerente ed organica. Infine, la piattaforma sindacale del CCNL TA, nato nel 2014, dovrebbe vedere la luce entro novembre e, restando ai temi generali, si caratterizzerà su un'ulteriore fase di armonizzazione e unificazione delle discipline specifiche vigenti nei rispettivi CCNL preesistenti.

Il territorio come bene comune

di Alessandro Genovesi, Segretario Generale Fillea-Cgil

La tutela e la manutenzione del territorio, la messa in sicurezza antisismica degli edifici, l'efficientamento degli stessi, a partire dagli edifici pubblici, la tutela del patrimonio artistico e culturale, sono le "grandi opere" di cui ha bisogno il nostro Paese.

I terremoti del 24 Agosto e del 30 ottobre (pur diversi per impatti) ci dicono molte cose: ci parlano della generosità di un popolo e della grande efficienza dei lavoratori pubblici (vigili del fuoco, personale medico, forestale, protezione civile) e ci parla di quanto una politica per la messa in sicurezza del territorio sia stata più oggetto di convegni che non parte di una strategia economica e industriale di medio termine.

Quel vero e proprio "Piano per il Lavoro" di cui il nostro sistema avrebbe bisogno.

Dobbiamo allora ripartire dai fondamentali, connettendo una visione del territorio con una più ampia volontà di incidere sui modelli di sviluppo esistenti, sui limiti che essi hanno palesato. Concetto chiave: il territorio è una risorsa pubblica di interesse strategico, il territorio è un bene comune che deve essere tutelato e valorizzato. La tutela e la manutenzione del territorio, la messa in sicurezza antisismica degli edifici, l'efficientamento energetico degli stessi, a partire dagli edifici pubblici, la tutela del patrimonio artistico e culturale, sono le "grandi opere" di cui ha bisogno il nostro Paese.

Quadro sommario: i comuni interessati da aree ad alta criticità idrogeologica sono 6.633, pari all'81,9% dei comuni italiani. Il 9,8% della superficie nazionale è ad alta criticità idrogeologica. Le aree ad alta criticità idraulica sono pari a 12.263 Km², quelle soggette a criticità idraulica sono pari a 23.903 Km², per una popolazione esposta di 6.154.011 abitanti, mentre altri 5,8 milioni vivono sotto minaccia. I fenomeni franosi interessano, invece, 1.001.174 abitanti; il 24,9 % è interessato da aree a rischio frana; il 18,6 % da aree a rischio alluvione; il 38,4 % da aree a rischio sia di frana sia di alluvione. In 5 regioni il rischio coinvolge il 100% dei comuni. I due terzi delle aree esposte a rischio interessano centri urbani, infrastrutture e aree produttive e oltre 6 milioni di italiani vivono in 29.500 chilometri quadrati del nostro territorio, considerati a elevato rischio idrogeologico con una spesa di oltre 1 miliardo di euro all'anno, da 20 anni, per riparare disastri annunciati, ovvero dieci volte superiore a quanto servirebbe per prevenire.

Se fotografiamo il nostro Paese da un punto di vista sismico, circa 3000 terremoti oltre la soglia del danno hanno colpito il nostro territorio nell'ultimo millennio, oltre 200 dei quali distruttivi; negli ultimi due secoli i terremoti hanno causato circa 160 mila vittime (85.000 delle quali dovute al terremoto di Reggio Calabria e di Messina del 1908); dal 1900 a oggi si sono verificati 21 terremoti con intensità superiore o uguale al IX grado MCS, (in media un terremoto disastroso ogni 5/6 anni); i danni economici e le conseguenze sul patrimonio storico, artistico e monumentale sono stati ingentissimi. Per la sua particolare posizione geografica e

con il 68% del territorio esposto a rischio sismico, il 66,8% della popolazione abita in territori sismici (zona 1, 2, 3).

I costi dei rischi: dal rapporto ANCE/CRESME, "Lo Stato del Territorio Italiano 2012, Insediamento e rischio sismico e idrogeologico", precedente agli ultimi eventi dell'Agosto 2016, si deduce che il costo complessivo dei danni provocati dai terremoti e dagli eventi franosi e alluvionali dal 1944 al 2012, rivalutato in base agli indici Istat al 2011, supera i 240 miliardi di euro, circa 3,5 miliardi l'anno. Ovviamente in queste stime (come nelle successive) non compaiono gli ultimi eventi di quest'anno.

Aggiungiamo, infine, un ultimo dato relativo alla stima di degrado del patrimonio edilizio privato a rischio sismico: si stima infatti che oltre 100 mila siano gli alloggi a rischio rientranti nell'edilizia storica nelle grandi città; oltre 400 mila gli alloggi a rischio rientranti nell'edilizia storica nel resto del territorio nazionale e sono circa 800 mila gli edifici con più di 40 anni di vita. A questi andrebbero aggiunti gli edifici caratterizzati da degrado per ragioni costruttive (boom edilizio anni 60, edifici abusivi multipiano) per altri 2 milioni circa di unità abitative.





Per questo la prevenzione e la programmazione devono assumere una visione integrata:

- 1 tenendo insieme prevenzione del dissesto idrogeologico e prevenzione sismica;
- 2 tenendo insieme politiche per la riqualificazione e rigenerazione del costruito con le politiche di riduzione del consumo del suolo (obiettivo il "consumo zero");
- 3 tenendo insieme all'interno di un unico corpo normativo (una Legge quadro specifica, un vero e proprio Testo Unico, magari con poche norme, ma chiare e che semplifichino la stratificazione di leggi e decreti con cui oggi facciamo i conti) tutte le fasi connesse sia all'essere pronti ad affrontare le calamità sia agli interventi immediati successivi ai disastri ambientali. Un'unica rigorosa e comune cornice giuridica per affrontare sia la fase straordinaria, sia la fase di ricostruzione vera e propria. Il tutto in forte coordinamento con le politiche e le norme che regolano la prevenzione;
- 4 individuando le risorse e gli interventi di sistema, sia quelli strategici a medio periodo che quelli più a breve (guardando già alla prossima legge di stabilità per il 2017 che pure, sul punto specifico, registra novità positive). In tale direzione essenziale è il tema della legalità, a partire dalla messa in essere di tutti quegli strumenti già sperimentati per contrastare sia le presenze mafiose sia i fenomeni di corruzione.



Nel dettaglio alcune proposte che sono al centro del nostro confronto con il Governo al tavolo della c.d. "Casa Italia".

FARE SISTEMA

Creazione di una struttura di Coordinamento nazionale per gli interventi, con poteri sostitutivi in caso di inerzia conclamata delle istituzioni locali o dei soggetti istituzionali preposti, in coerenza con le scelte assunte dal Governo, in materia di "taglia tempi". Un'idea potrebbe essere quella di costituire un'unica Struttura di Missione, ricomprensente anche il dissesto idrogeologico e scuole sicure, esclusivamente dedicata alle politiche di prevenzione (e relativi interventi) per il territorio, coordinata da Presidenza del Consiglio e dal Ministero delle Infrastrutture, con la partecipazione della Conferenza Stato-Regioni e dell'Anci.

FONDO NAZIONALE

Incremento del Fondo per la prevenzione del rischio sismico (di cui all'articolo 11 della legge 77/2009), con attuazione di un Piano straordinario per il completamento della mappatura sismica entro i prossimi 12-24 mesi. Il Fondo potrebbe agire, anche e soprattutto, per favorire la cessione crediti all'impresa, con strumenti finanziari, trasparenti e tracciabili. Occorre certo rafforzare lo strumento delle Esco per l'energia, ma anche la bancabilità dei crediti privati per cessioni ad imprese private. Si può fare un accordo tra Governo, CDP, ABI per favorire le imprese edili a prendere i crediti ceduti? Cosa impedisce che un eventuale fondo di garanzia per interventi antisismici possa svolgere funzione di garanzia di ultima istanza per il sistema bancario, che accetta di contabilizzare in crediti alle imprese il credito privato ceduto dal cittadino/condomine, sapendo che il rientro avviene in 5 anni (come un BOT a breve termine e con il costo del denaro negativo)?

DETRAZIONI

Qui la proposta di legge Finanziaria va nella direzione giusta, anche accogliendo suggerimenti e proposte che come Fillea-Cgil abbiamo avanzato. Vogliamo riconoscere merito al Governo, a De Vincenti e a Del Rio. Bene la conferma per le ristrutturazioni, con una positiva modifica delle percentuali per risparmio energetico e per bonus sismico, con diversificazioni in proporzione al miglioramento - energetico o di classe sismica - degli edifici. Bene l'allargamento anche alle zone sismiche 3. Importante aver reso strutturale il credito a 5 anni per gli interventi su condomini e di aver messo "dentro il bonus" anche le spese per la certificazione sismica (primo passo per poter chiedere che il Fascicolo del Fabbricato sia dentro le spese rimborsate). Positivo l'allargamento anche al sismico della possibilità di cedere crediti (per affrontare il tema degli incapienti), con un rientro in 5 anni e non più in 10. Finalmente si rafforza sull'energetico il controllo ENEA (e chiediamo che tale principio del controllo ex post sia poi esteso all'anti-sismico), questo per controllare il mercato dei certificati bianchi oggi, del fascicolo domani.

Ora servono due atti per poter far partire bene il "nuovo motore": introdurre il "Libretto unico del fabbricato antisismico, energetico e del rumore", ad opera di professionisti abilitati; favorire un sistema (noi proponiamo di usare un Fondo di Garanzia, ma siamo aperti ad altre soluzioni) per favorire realmente la cessione dei crediti e accelerare i conferimenti in caso di condomini.

Sulle proposte di "sostenibilità" della cessione dei crediti abbiamo detto la nostra. Permettetemi di spendere qualche parola in più sull'OBBLIGO DEL LIBRETTO UNICO DEL FABBRICATO (o FASCICOLO): chiediamo che in questa legge di stabilità se ne avvii la sperimentazione almeno in caso di compravendita di immobili, con penalità economiche (multe) per venditori, acquirenti ed intermediari/notai o con la nullità dell'atto. Tra l'altro, sarebbe a costo zero per le finanze pubbliche e potrebbe, appunto, essere inserito tra le spese detraibili fiscalmente in caso di bonus.



Sarebbe non solo una incentivazione reale all'utilizzo dei bonus, ma una grande operazione di cultura civica e di "mappatura".

INVESTIRE SU RICERCA ED INNOVAZIONE NEI MATERIALI

Occorre incentivare la ricerca applicata sui nuovi materiali (dai legni ingegnerizzati ai nuovi materiali metallici fino ai nuovi composti cementizi e alle tamponature in laterizio) che, per l'alto tasso di resistenza/flessibilità meccanica e/o per la minore massa, sono di per sé a maggior impatto anti-sismico. E, soprattutto, hanno costi al metro quadrato più bassi. Si tratta allora di agire premiando le Università (premieria nei trasferimenti pubblici) e le imprese che stanno investendo in brevetti sui nuovi materiali. Queste spese potrebbero essere equiparate ai super ammortamenti per il digitale (perché anche questo è il "nostro digitale").

LE REGIONI ED I COMUNI DEVONO FARE LA PROPRIA PARTE

Vanno rilanciati i Programmi Regionali di previsione e Prevenzione (di cui alla legge 225/92) redatti sulla base degli indirizzi statali, che dovranno in più prevedere obbligatoriamente una parte specifica "per la continuità economica produttiva e la messa in sicurezza del sistema produttivo". Inoltre, vanno ridefiniti gli usi del territorio in relazione alle mappe di vulnerabilità e degrado, prevedendo aree di rispetto indisponibili alle costruzioni, con revisione delle norme urbanistiche relative all'uso del territorio, con l'obbligo di mappatura dei rischi ai fini della VIA (valutazione di impatto ambientale), preventiva ai Piani di Governo del Territorio.

LEGALITÀ, TRASPARENZA, VALORIZZAZIONE DEL LAVORO

Ogni politica "industriale" che punti alla qualità non può prescindere da una scelta chiara a favore di un mercato del lavoro sano. E qui possiamo, con Avvisi Comuni ad hoc, con interventi in sede di rinnovo del CCNL, usando il sistema bilaterale, decidere alcune cose che andrebbero in questa direzione:

- escludere i voucher dal settore dell'edilizia, non solo negli appalti;
- prevedere il Durc per congruità a tutti i lavori pubblici o che godono di un'agevolazione pubblica, compresi quindi i beneficiari dei bonus energetico e antisismico;
- prevedere in capo al Sistema Bilaterale delle Costruzioni la certificazione dei contratti applicabili all'interno dei cantieri;
- riconoscere il contratto collettivo dell'edilizia, e più in generale "il contratto di cantiere", al fine di garantire ai lavoratori le migliori condizioni normative, salariali e soprattutto di sicurezza, oggi garantite dall'iscrizione al sistema delle Casse Edili, estendendolo alle stesse P. Iva. Sulla sicurezza - lo abbiamo ribadito il 7 novembre da ultimo - non possiamo più scherzare o avere atteggiamenti buonisti;



- ripristinare la durata del Durc a livello trimestrale, con obbligo di presentazione sia in fase di esecuzione sia durante i diversi SAL, per le opere più complesse;
- rafforzare la qualità d'impresa, attraverso il meccanismo della "patente a punti", al fine di favorire le imprese che più investono in sicurezza e salute dei propri dipendenti.

Il tutto sostenendo la qualificazione dell'impresa, anche agendo sull'Ape Agevolata. Può sembrare un tema avulso da questa discussione, ma se vogliamo favorire concretamente un ricambio generazionale nel nostro settore puntando ad una forza lavoro più istruita, con migliaia di tecnici giovani in grado di sostenere il "cambio di ciclo tecnologico" e l'industrializzazione del cantiere, non è possibile che l'accesso all'Ape Agevolata sia consentito all'operaio edile con 36 anni di contributi e con 6 anni continuativi. Perché, di fatto, non ve ne sono.

EDUCARE E SENSIBILIZZARE

Occorre che le popolazioni e gli amministratori siano molto sensibilizzati e educati ad un modello di prevenzione e gestione dell'emergenza, al fine di ridurre il rischio di perdite di vite umane e governare, comunque, la fase successiva alla calamità con maggiore consapevolezza e partecipazione attiva. Per questo proponiamo di: istituire le Conferenze dei Cittadini Attivi a tutti i livelli di attività di protezione civile praticati sul territorio, chiamate a partecipare alla formulazione dei "piani di soccorso e di protezione civile"; promuovere campagne di sensibilizzazione e diffusione della conoscenza dei rischi del territorio e dei piani di soccorso immediato (cd piani d'emergenza) e protezione civile, anche con l'istituzione di URP regionali e locali di protezione civile. Infine, come in altri Paesi dell'Unione Europea, va istituita la "Giornata del rischio", una giornata dedicata nelle scuole, nei luoghi di lavoro, nei consigli comunali per conoscere i rischi ma anche le scelte che si vanno compiendo in termini di prevenzione nel proprio territorio.





Legge di Bilancio e pensioni

di Fulvia Colombini, Collegio di Presidenza Inca

Il tavolo di confronto tra le Organizzazioni sindacali confederali e il Governo, sul sistema Previdenziale, ha avuto inizio il 24 maggio scorso e si è concluso il 28 settembre con la firma di un "verbale di sintesi" contenente una serie di misure, molte delle quali positive sulle quali vi è stata condivisione, altre, come l'Ape volontaria, sulle quali la Cgil ha espresso un giudizio articolato e numerose criticità, infine altri punti che rappresentano la cosiddetta Fase 2 per i quali il confronto dovrà riprendere al più presto.

Questo risultato, giudicato complessivamente positivo, dopo anni in cui il confronto con il sindacato era giudicato inutile da parte del Governo, deve ascriversi alla caparbia volontà di perseguire dei risultati, di esserci mobilitati contro la legge Fornero, presentando una piattaforma unitaria sulla quale si è discusso e di aver avviato una nuova stagione di relazioni sindacali che ci auguriamo positiva.

La Fase 1, della quale vedremo i contenuti punto per punto, che deve trovare conferma nella prossima legge di Bilancio, riguarda una serie di interventi che avranno vita a partire dal 2017 e necessitano di coperture finanziarie immediate. L'esborso per le



casce dello stato si aggira tra 1 miliardo e 600 milioni di euro e 2 miliardi di euro per il solo 2017. L'esborso complessivo sarà di 7 miliardi di euro in tre anni.

La Fase 2, finalizzata alla ripresa del tavolo di confronto, prevede un intervento più di prospettiva per correggere le parti maggiormente negative del sistema contributivo che riguarda e riguarderà, in particolare, tutti coloro che hanno cominciato a versare i contributi dopo il 1 gennaio 1996. Per la prosecuzione della trattativa sono già stati individuati gli argomenti e, in particolare, si parlerà di giovani e di come risolvere il problema delle pensioni basse, attraverso l'introduzione di un meccanismo di solidarietà per una pensione contributiva di garanzia, che oggi non esiste. Si parlerà del rafforzamento della previdenza complementare, della flessibilità in uscita tra i 62 e i 70 anni di età, del riconoscimento del lavoro di cura ai fini previdenziali, di rivedere il meccanismo della speranza di vita per determinati lavori, di come separare la previdenza dall'assistenza e, per i pensionati, di rivedere il meccanismo di adeguamento annuale dei trattamenti pensionistici in essere.

I contenuti delle misure che andranno in vigore dal prossimo anno ci hanno già permesso di aprire delle falle in alcuni principi

della riforma Fornero che sembravano inamovibili, come il blocco della speranza di vita per le categorie dei lavori usuranti, il tetto di 41 anni di contributi sufficiente, senza penalizzazioni, per accedere alla pensione per i lavoratori precoci, il riconoscimento del concetto che non tutti i lavori sono uguali, i primi riconoscimenti al lavoro di cura per chi assiste un disabile, parente di primo grado, convivente.

Si tratta di importanti risultati che, aldilà della valenza immediata per le categorie e i settori richiamati, inseriscono un grimaldello che ci auguriamo consentirà nel prossimo futuro di modificare ulteriormente e in modo strutturale le legge Fornero.

Ora la parola passa al Governo e al Parlamento, che devono trasformare in norme esigibili i contenuti del sopra richiamato "verbale di sintesi" attraverso l'approvazione della legge di Bilancio che inizierà l'iter di discussione e approvazione nei prossimi giorni.



Misure previste per il 2017

No tax area

È uniformata la no tax area (importo sul quale non sono pagate le tasse) tra lavoratori dipendenti e i pensionati con oltre 74 anni; l'importo è stabilito per tutti in 8.125 euro annui per redditi fino a 55.000 euro annui. Si creano modesti recuperi economici, ma si tratta di una misura di equità.

Quattordicesima sulle pensioni

È una conquista importante. Si tratta di un vero e proprio aumento per le pensioni più basse attraverso, da un lato, la maggiorazione della quattordicesima per coloro che già la percepiscono perché hanno una pensione pari a 1,5 volte il minimo (circa 750 euro lorde di pensione al mese) e l'allargamento della platea per coloro che hanno una pensione fino a 2 volte il minimo (circa 1.000 euro lorde al mese) che in precedenza non la percepivano. La quattordicesima è riconosciuta con importi diversificati per scaglioni di contribuzione: fino a 15 anni di contributi versati, da 15 anni fino a 25 anni, oltre 25 anni e l'importo è crescente. Partenza da 336 euro per il primo scaglione, 420 euro per il secondo, 504 per il terzo. Coloro che hanno pensioni fino a 2 volte il minimo percepiranno le cifre indicate, coloro che hanno pensioni fino a 1,5 volte il minimo avranno gli importi maggiorati di 100, 120, 150 euro.

Cumulo gratuito

Potrà essere superato il problema della ricongiunzione onerosa dei contributi per coloro che hanno versato in più gestioni (per esempio: lavoratori pubblici, lavoratori privati, gestione separata per collaboratori). Dal prossimo anno attraverso il cumulo gratuito ogni Fondo Previdenziale calcolerà la quota di pensione maturata che poi affluirà a formare un'unica pensione e tutti gli anni versati, nelle diverse gestioni, potranno essere utilizzati per raggiungere il requisito contributivo e di età. Riguarderà circa 80.000 persone.

Lavoratori precoci

Sono considerati tali i lavoratori che possono vantare 12 mesi di contribuzione prima di aver compiuto 19 anni. Per loro basteranno 41 anni di contributi per andare in pensione, senza alcuna penalizzazione in ragione dell'età più giovane. Le categorie cui si applicherà sono i disoccupati senza ammortizzatori sociali, coloro che hanno condizioni di salute che determinano disabilità, coloro che svolgono attività gravose, coloro che svolgono lavoro di cura nei confronti di un parente disabile di primo grado. L'elenco dei lavori gravosi sarà inserito nella legge di Bilancio.

Lavori usuranti

Questi lavori sono regolati dal D.L.67/2011. Le novità introdotte sono: l'eliminazione della finestra di 12/18 mesi prevista, per cui queste persone potranno andare in pensione da subito senza dover attendere la finestra; il congelamento della speranza di vita a partire dal 2019; l'eliminazione dell'obbligo a svolgere il lavoro usurante nell'ultimo anno di lavoro. Con questi cambiamenti la platea si allargherà sensibilmente.

APE - Anticipo Previdenziale

Consente di andare in pensione fino a 3 anni e 7 mesi prima di raggiungere il requisito di età per la pensione di vecchiaia previsto in 67 anni e 7 mesi e quindi uscire dal mondo del lavoro a 64 anni. Ve ne sono tre tipi:

APE volontaria

Su questa misura la Cgil ha espresso un giudizio negativo perché si tratta di una misura finanziaria che non risponde alla necessità di flessibilità. Si tratta di una scelta personale che è attuata attraverso la richiesta all'INPS di un prestito oneroso, per pagare la pensione anticipata e che dovrà essere rimborsato in 20 anni, pagando degli interessi e stipulando un'assicurazione sulla vita per evitare risvolti negativi ai propri eredi in caso di premorienza.

Ape Agevolata

In questo caso, i costi sono interamente a carico dello Stato fino a una pensione di 1.350 euro mensili. È prevista per particolari categorie di lavoratori e lavoratrici: disoccupati in assenza di reddito; presenza di disabilità; lavoro di cura verso parenti disabili di primo grado conviventi; svolgimento di lavori gravosi. Il Governo chiede però un ulteriore requisito e cioè, nei primi tre casi, il richiedente deve aver versato almeno 30 anni di contributi; nel caso di svolgimento di lavori gravosi servono 36 anni di contributi. La Cgil ha espresso contrarietà sul requisito contributivo perché riduce la platea dei possibili beneficiari.

APE per le imprese

Si tratta della stessa misura descritta sopra, i cui costi sono interamente a carico dell'impresa, che potrà accedere per i propri dipendenti dopo la stipula di un accordo tra azienda e sindacato. Si tratta quindi di una specie di prepensionamento.

RITA Rendita integrativa anticipata

Si accompagna all'APE volontaria e consentirà di utilizzare gli accantonamenti nel Fondo di Previdenza Complementare per finanziare una parte di Ape volontaria, alleggerendo la necessità del prestito verso le banche.

AVVERTENZA: Si tratta di misure difficili e complicate, quindi è bene rivolgersi al Patronato Inca per saperne di più e poter fare le proprie scelte in modo consapevole.



Brescia dopo la Crisi. Quale Agenda urbana?

di Oriella Savoldi, Segretaria Camera del lavoro Brescia

È questo il titolo del Seminario Internazionale promosso dalla Camera del Lavoro di Brescia, il 23 settembre scorso, in collaborazione con il Dipartimento Architettura e Studi Urbani (DAStU) del Politecnico di Milano, impegnato da tempo in una riflessione su territori metropolitani e agende urbane, in particolare sulla city-region del Nord Italia, su metropoli e città medie.



L'iniziativa si colloca nell'ambito del percorso di promozione del Piano per il lavoro, già declinato a livello locale, considerati gli effetti socio-economici, ambientali e culturali provocati dalla crisi prolungata e strutturale intervenuta dal 2008.

La Camera del Lavoro di Brescia, infatti, nell'insufficienza e nella frammentazione delle scelte adottate a livello locale da parte dei diversi protagonisti istituzionali, economici, sociali e accademici, ha inteso promuovere l'avvio di una ricerca con l'intento di condividere confronto e iniziative efficaci per un nuovo respiro dell'economia locale da cui tanto dipendono i livelli occupazionali, la condizione del lavoro e il suo riconoscimento in termini di redistribuzione di reddito e diritti.

La crisi ci ha consegnato aspetti inediti, per i quali non esistono soluzioni già date o titolarità esclusive; effetti che, per essere affrontati efficacemente, chiedono alle diverse realtà di mettere in gioco la rispettiva parzialità per uno sforzo sinergico che consenta innanzitutto una visione comune della città futura e, contestualmente, l'adozione di un'agenda condivisa di interventi attraverso ripensate forme di cooperazione, di confronto-contrattazione costruttiva, per la trasformazione dello spazio urbano nell'ottica di un nuovo sviluppo.

Brescia non è una città ferma; vale in ambito sociale, politico, economico e produttivo. Non mancano ricerche e sperimentazione di percorsi condivisi, atti a individuare le scelte da adottare (1).

La sensazione, tuttavia, nella realtà parcellizzata e frantumata come quella che stiamo vivendo dove prevalgono derive individualistiche e particolarismi spinti, è che l'assenza di una visione d'insieme non favorisca il riposizionamento strategico della nostra città per riscattarla dalla crisi e dalle sacche di inerzia che pure ci sono.

La crisi ha fatto e sta facendo emergere una nuova questione urbana caratterizzata da diverse criticità: impoverimento diffuso; disoccupazione; salari poveri; nuove disuguaglianze; radicalizzazione dei problemi ambientali e connessi al cambiamento climatico (ancora troppo sottovalutato quando, invece, potrebbe diventare l'elemento trainante di nuovo sviluppo economico e sociale all'interno di contesti e luoghi di lavoro più vivibili);

riorganizzazione spaziale delle pratiche sociali; impoverimento dei servizi; diminuzione delle risorse economiche e finanziarie disponibili (pubbliche e private), anche in contesti storicamente più forti come quelli delle città e regioni del Nord.

Nuovi vuoti urbani si formano sotto il peso della crisi prolungata e strutturale che si sommano alle aree dismesse, quando non inquinate, ereditate dalla precedente fase di deindustrializzazione negli anni Settanta e Ottanta e, in Italia, dal più recente declino industriale.

Il tutto, secondo studi e analisi autorevoli disponibili, mentre si profilano più in generale processi di ricentralizzazione verso le grandi aree metropolitane e, al contempo, di impoverimento dei territori intermedi, dopo la delocalizzazione residenziale e industriale degli ultimi decenni e le città intermedie, non meno di quelle più grandi, sono investite da migrazioni e dal loro portato di vecchi e nuovi bisogni.

Ciò premesso, il Piano per il lavoro si sviluppa sull'idea che le aree svuotate o dismesse da più tempo rappresentano un'enorme quantità di spazi-risorsa da riutilizzare e rimettere a reddito; il che rappresenta una occasione per individuare interventi di sviluppo e innovazione territoriale attraverso un modificato approccio alla gestione e pianificazione delle città, non schiacciato sulla mera ottimizzazione della rendita fondiaria, all'interno di un ripensato rapporto pubblico-privato.

In questa prospettiva, l'obiezione quasi scontata che per qualsiasi intervento mancherebbero le risorse, è fuorviante; non perché la questione di come reperire i finanziamenti necessari non sia importante o vada sottovalutata, ma in quanto senza un'idea progettuale e un'agenda programmata è difficile attivare qualsiasi stanziamento.

In questo contesto, Brescia, per la tradizionale cultura del lavoro e dell'impresa e per le attuali dinamiche socio-economiche e di utilizzo degli spazi urbani, si presenta simile ad altre città europee di media dimensione.

Per queste città intermedie è sempre più prioritaria l'attivazione di percorsi di ricerca condivisa per la definizione degli scenari entro i quali collocare il loro riposizionamento e nuovo sviluppo, guardando

(1) a Brescia, l'istituzione dell'Urban Center per iniziativa dell'Amministrazione comunale bresciana, il progetto "Brescia più, città del benessere ambientale 2020" della Camera di Commercio e su proposta della locale Associazione industriale, compreso il Documento per lo sviluppo territoriale possibile e sostenibile scaturito dal confronto unitario, non scontato, di CGIL, CISL e UIL.



con lungimiranza ben oltre i confini urbani - per Brescia, comunali o provinciali - nel confronto con territori configurabili in scale diverse secondo le questioni, o degli interventi progettuali da affrontare nell'ambito di traiettorie dispiegate fra locale e globale. Senza farla facile e dare nulla per scontato, è evidente che l'esito della trasformazione urbana in atto sull'onda della crisi, ma anche delle riforme istituzionali (pensiamo all'abolizione delle province o alla novità rappresentata dalle città metropolitane, al definirsi di aree vaste, più auspicate che realmente considerate, o la ridefinizione in Lombardia dei bacini del TPL, la Riforma sanitaria) richiede una riflessione approfondita, su significati e obiettivi, e di più, su quali forme, metodi e procedure sia guadagnabile una visione entro la quale delineare l'agenda di un nuovo sviluppo urbano.

Le potenzialità per innescare questo percorso ci sono: Brescia è fra i principali centri urbani del Nord Italia, in un contesto territoriale storicamente caratterizzato da una forte specializzazione produttiva, da una agricoltura importante, industrializzata ma dove non mancano culture biologiche, e, come ci ha ricordato Floating Piers del Lago d'Iseo, da un ricco e variegato patrimonio paesaggistico e ambientale e dai relativi distretti eno-gastronomici.

E si colloca "naturalmente" nel corridoio urbano tra Torino e Trieste, oltre che fra città europee, con la possibilità di pensarsi all'interno di una dimensione spaziale e produttiva ben più ampia della sola area urbana.

Diventa dirimente guadagnare un innovativo scenario strategico, fondato sulla valorizzazione delle risorse locali, la capacità di invenzione e progettazione, l'abilità e l'intelligenza nel lavoro e nell'intrapresa, alzando lo sforzo per percorsi coinvolgenti le diverse e importanti realtà che animano la vita sociale, istituzionale ed economica della città.

La convinzione che è possibile, come lo è stato per altre realtà urbane europee, ha favorito nell'ambito del seminario il confronto con altre esperienze europee invitate a raccontarsi nell'evidenza dei risultati già realizzati all'interno di straordinari laboratori progettuali, quali sono state le IBA (Internationale Bauausstellung) -

letteralmente "Esposizione Internazionale "di Architetture Costruite" - per la trasformazione di aree importanti come Emscher Park nella regione della Ruhr, in Germania, su cui insistono più di 5 milioni di abitanti e di "Parksdat" nei Paesi Bassi che ha coinvolto 23 "comuni" abitati da più di duecentomila abitanti.

L' Internationale Bauausstellung (IBA) nasce agli inizi del XX secolo intercettando in maniera costante le tendenze e i cambiamenti del progetto urbano e architettonico in Europa e annovera ad oggi



Da comunicazione: The IBA Parkstadt di Jo Coenen (Eindhoven University of Technology)



più esperienze, la cui particolarità consiste nella ricerca di una visione futura da assumere quale nucleo di indagine per sperimentare e applicare interventi trasformativi delle realtà urbane dismesse, degradate e da recuperare.

Qui, il confronto con una visione futura da realizzare rappresenta un motore di accelerazione in grado di porsi e sollevare le questioni da affrontare, indagando potenzialità e prospettive delle aree interessate, attraverso l'inevitabile coinvolgimento pieno degli attori presenti nei diversi territori e della popolazione.

Alla base del percorso sviluppato da IBA Emscher Park (320kmq) è stato il deficit della situazione urbana, economica ed ecologica nella Ruhr e la necessità di promuovere un programma di trasformazione strutturale nella regione, lungo il fiume Emscher.

L'implementazione è stata attivata dal governo regionale investendo una società privata per il coordinamento del progetto. Le decisioni sono state assunte da 20 consigli locali (800 Km², 2.3 milioni di persone); le norme definite per la presentazione e competizione fra i diversi progetti hanno avuto e tuttora mantengono un carattere trasparente e vincolante; garantita è l'interazione permanente con governi, stakeholders locali (associazione di ciclisti, ambientaliste, architettoniche, Associazione per la protezione dei bambini, di madri sole, gruppi locali e regionali per la conservazione della storia industriale) e popolazioni locali, attraverso una informazione permanente, discussioni pubbliche ed eventi durante tutte le fasi di progettazione e realizzazione. Oggetto di trasformazione e risanamento sono: il paesaggio (320 km²), nuovi e vecchi edifici industriali, canali fognari aperti (250 km), parchi per città verdi, sistemi di mobilità a neutro-emissioni, sistemi idrici, protezione del clima, aumento dell'efficienza energetica e pianificazione a lungo termine di eventi



Da comunicazione: Fabrizia Berlingieri (Technische Universiteit Delft)

regionali con carattere nazionale e internazionale.

Sono circa 120 i progetti realizzati a oggi, con un investimento di 2 miliardi di euro, interni a un programma aperto e perfezionabile fino al 2026, nella convinzione che il miglioramento della qualità urbana e delle infrastrutture verdi crei benefici economici, sociali ed ecologici.



Da comunicazione: The IBA Emscher Park di Gherard Seltmann (GSE Project)



Da comunicazione: The IBA Parkstadt di Jo Coenen (Eindhoven University of Technology)

Più recente, invece, l'avvio di IBA Parkstadt, il cui programma nell'arco temporale dal 2014 al 2030 si propone interventi innovativi di ristrutturazione urbana (fabbricati industriali, paesaggio, reti idriche, di comunicazione, corridoi ecologici, aree agricole), conservazione rigenerata, costruzioni sostenibili, realizzazione di laboratori culturali e artistici, con 50 progetti già approvati attraverso il coinvolgimento e la trasparenza propri della tradizione IBA, da realizzare entro il 2019.

Dentro questa tradizione si è costituita recentemente a Venezia l'IBA di Vienna e, se le volontà concorrono, non è da escludere, come la Cgil locale sta auspicando attivamente, che fra le città intermedie si possa candidare anche Brescia con un programma di innovazione urbana ben più ampio dei confini comunali.

Se un IBA Brescia diventerà possibile, sarà interessante, come abbiamo suggerito ai relatori che abbiamo ascoltato nel Seminario, quantificare la creazione di posti di lavoro, nonché il portato innovativo di qualità e riconoscimento del lavoro.





Ambiente e Sicurezza

Sistemi di Gestione e Modelli Organizzativi

Laura Bacchini, avvocato

A partire da questo numero, dedichiamo uno spazio a riflessioni e approfondimenti di carattere giuridico, sia penale che civile, con particolare attenzione ai temi del lavoro. Ringraziamo lo studio dell'Avvocato Sergio Vacirca, che da anni collabora con la Filt nazionale, per i contributi che ci fornirà o ci aiuterà a ricercare.

La materia ambientale e quella della sicurezza sul lavoro costituiscono ormai temi particolarmente "caldi" per l'impatto che, in ambito penale, possono avere sulla vita delle società. La crescente sensibilizzazione verso tali materie deriva, in parte, anche dall'eco mediatica correlata a processi di rilevanza nazionale (si pensi ai processi nei confronti della Thyssenkrupp, dell'Ilva, o dell'Eternit).

Principale punto di riferimento normativo, in tale settore, è il D.Lgs n. 231 del 2001 e, in particolare, l'art. 25 *septies* (inserito con L. 3 agosto 2007, n. 123 e, successivamente, sostituito dal D. Lgs. 9 aprile 2008, n. 81), rubricato "omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro" e l'art. 25 *undecies* (inserito con D.Lgs. 7 luglio 2011, n. 121, recentemente modificato con l'inserimento di ulteriori fattispecie di reato, dalla L. 22 maggio 2015, n. 68), rubricato "reati ambientali".

Nelle materie citate, oltre al continuo aggiornamento normativo e al difficile contemperamento di discipline diverse che nel Modello devono trovare un equilibrio, si pone l'ulteriore problema del rilievo, in ambito penale, dei sistemi di certificazione (ISO 14000 per i sistemi di gestione ambientali; OHSAS 18001 per i sistemi di gestione della sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro, etc.). Il tema si è manifestato in materia di sicurezza e in materia ambientale, nonché in specifici settori, quale, ad esempio, quello sanitario, in cui ci si è dovuti interrogare sul valore dei sistemi di accreditamento JCI (Joint Commission International), nel caso di processi per colpa medica a carico di operatori

del sistema sanitario.

Di primo impatto, anche alla luce di quanto disposto dal T.U. Sicurezza, si potrebbe ritenere sufficiente, ai fini della valutazione dell'esimente in sede penale, in caso di commissione dei reati, l'adozione di un sistema di gestione certificato.

Così non è. Sebbene l'adozione del Modello e dell'eventuale Sistema di Gestione abbiano in comune più di un fattore (come i meccanismi di audit e l'adozione volontaria, eccezion fatta per le imprese a rischio di incidente rilevante, di cui al D.Lgs. n. 334/1999 "Seveso", oggi D.Lgs. 105 del 2015, tenute obbligatoriamente ad adottare un sistema di gestione) e, pur condividendo l'obiettivo di valorizzare l'apparato organizzativo della società e di rendere

efficace il monitoraggio sui presidi volti a tutelare la sicurezza e l'ambiente, i due insiemi, pur intersecandosi, non coincidono. Infatti, in estrema sintesi, il Modello organizzativo prevede qualcosa di diverso e sicuramente più dettagliato, rispetto al sistema di certificazione.

Punto di riferimento imprescindibile per analizzare l'argomento è l'art. 30 del D.Lgs. n. 81 del 2008. Tale norma espressamente prevede, nella Sezione relativa alla valutazione dei rischi, che il Modello debba essere adottato ed efficacemente attuato, assicurando un sistema aziendale per l'adempimento di tutti gli obblighi giuridici relativi: a) al rispetto degli standard tecnico-strutturali di legge concernenti attrezzature, impianti, luoghi di lavoro, agenti chimici, fisici e biologici; b) alle attività di valutazione dei rischi e di predisposizione delle misure di prevenzione e protezione conseguenti; c) alle attività di natura organizzativa, quali emergenze, primo soccorso, gestione degli appalti, riunioni periodiche di sicurezza, consultazioni dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza; d) alle attività di sorveglianza sanitaria; e) alle attività di informazione e



formazione dei lavoratori; f) alle attività di vigilanza con riferimento al rispetto delle procedure e delle istruzioni di lavoro in sicurezza da parte dei lavoratori; g) all'acquisizione di documentazioni e certificazioni obbligatorie di legge; h) alle periodiche verifiche dell'applicazione e dell'efficacia delle procedure adottate.

Il modello deve altresì prevedere, secondo quanto disposto dalla stessa norma in commento: idonei sistemi di registrazione dell'avvenuta effettuazione delle attività suindicate; per quanto richiesto dalla natura e dimensioni dell'organizzazione e dal tipo di attività svolta, un'articolazione di funzioni che assicuri le competenze tecniche e i poteri necessari per la verifica, valutazione, gestione e controllo del rischio, nonché un sistema disciplinare idoneo a sanzionare il mancato rispetto delle misure ivi indicate; un idoneo sistema di controllo sull'attuazione del medesimo e sul mantenimento nel tempo delle condizioni di idoneità delle misure adottate.

La norma, dopo aver enucleato i requisiti minimi del Modello, in materia di sicurezza, giunge poi a un'indicazione che, se non attentamente esaminata, potrebbe apparire fuorviante: "in sede di prima applicazione", i modelli organizzativi definiti conformemente alle Linee guida UNI-INAIL per un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (SGSL) del 28 settembre 2001 o al British Standard OHSAS 18001:2007 si presumono conformi ai requisiti di cui al relativo articolo per le parti corrispondenti.

Agli stessi fini, ulteriori modelli di organizzazione e gestione aziendale, sempre secondo la disposizione in commento, possono essere indicati dalla Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro, la quale elabora procedure semplificate per l'adozione e l'efficace attuazione dei modelli di organizzazione e gestione della sicurezza nelle piccole e medie imprese. Tali procedure sono state emanate con il Decreto del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, promulgato il 13 febbraio 2014.

Tuttavia, è bene chiarire che né le Linee guida né le certificazioni possono rivestire, ex se, in sede penale, capacità esimenti. Anche in materia di sicurezza sul lavoro, l'inciso "in sede di prima applicazione" è determinante in tal senso.

Inoltre, sebbene i protocolli comportamentali previsti nell'ambito della certificazione debbano essere richiamati e integrati nel Modello, vi sono delle rilevanti lacune in materia penale del Sistema certificato.

È di tutta evidenza l'assenza, nei Sistemi di Gestione, di qualsiasi riferimento al



ruolo dell'Organismo di Vigilanza e al sistema di flussi informativi verso tale organo, che si ricorda dover essere dotato di poteri di iniziativa e di controllo, nonché al sistema disciplinare.

Ebbene, proprio ai fini del D. Lgs. 231 del 2001, l'Organismo riveste un ruolo di fondamentale importanza per la vigilanza sulla efficace attuazione del modello, come espressamente previsto dall'art. 6 del Decreto e non appare in alcun modo sostituibile, quanto meno agli effetti penali. Si segnala un significativo arresto di merito, che, proprio in materia di sicurezza, ha ritenuto idoneo a scriminare la società coinvolta in un processo penale per omicidio colposo il modello organizzativo adottato (Tribunale di Ancona, sezione penale, 13 marzo 2015). In tal caso, un sistema di controllo "a tenaglia" (con un Organismo di Vigilanza che si era potuto avvalere, grazie ad un budget autonomo, di un consulente destinato ad adempiere la funzione di controllo, insieme al Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, in uno con le verifiche effettuate dall'ente certificatore) ha fatto sì che i giudici valutassero non integrati i requisiti dell'interesse o vantaggio dell'ente. A fronte del patteggiamento del datore di lavoro, la società è stata, così, prosciolta.

Vi è, inoltre, un ulteriore profilo. Sussiste un rischio di scollamento tra l'attenzione agli aspetti di natura sostanziale dei sistemi di gestione e quelli di natura formale imposti in materia penale. Il riferimento, in quest'ultimo caso, è al sistema di deleghe e procure. La presenza di sistemi di gestione della sicurezza conformi alle

Linee Guida Uni Inail o alla certificazione OHSAS18001 non pone, ad esempio, al riparo dall'assenza di chiarezza circa l'attribuzione di competenze o prerogative a figure tipiche del Sistema di prevenzione e protezione (nella prassi, ci s'imbatte spesso in procure speciali inidonee a integrare i requisiti propri dell'istituto della delega di funzioni, consistenti nel trasferimento di poteri deliberativi, di organizzazione, gestione e controllo e nel riconoscimento di un'autonomia di spesa necessaria allo svolgimento delle funzioni delegate).

Anche in materia ambientale, laddove non esiste norma analoga all'art. 30 del T.U. Sicurezza, deve rilevarsi come i sistemi di gestione eventualmente adottati dagli enti non possano in alcun modo mettere al riparo la società dal coinvolgimento in processi penali.

In conclusione, per evitare rischi di natura penale, gli organi gestori devono adottare un Modello Organizzativo che soddisfi i requisiti di cui all'art. 6 del Decreto, affidando il compito di vigilare sul funzionamento, sull'efficace attuazione e sull'osservanza dello stesso all'Organismo di Vigilanza avente le caratteristiche delineate dalla norma. A questo proposito occorre sottolineare che le procedure del Sistema di Gestione rivestono un ruolo di fondamentale importanza nel presidiare le aree a rischio e, di fatto, tutelare la salute dei lavoratori e l'ambiente. Esse, tuttavia, devono essere integrate da un sistema disciplinare ad hoc e da una rete di flussi informativi in grado di minimizzare realmente i pericoli individuati in sede di elaborazione del Modello.



Diritti e dignità delle persone con disabilità

di Nina Daita, Responsabile nazionale politiche disabilità CGIL

A Firenze si è tenuta, il 16 e 17 dicembre, la V Conferenza Nazionale sulle Politiche per le disabilità, atto conclusivo di 3 anni di lavoro svolto dall'Osservatorio Nazionale, un organismo istituito ai sensi della legge 3 marzo 2009 n.18 e presieduto dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali. Tale organismo lavora per l'inclusione dei diritti sociali delle persone con disabilità ed ha anche funzioni consultive e di supporto tecnico scientifico per l'elaborazione delle politiche nazionali in materia di disabilità, con particolare riferimento a: attuazione della Convenzione ONU, siglata a New York nel 2006; predisposizione di un programma biennale per la promozione di diritti e l'integrazione delle persone con disabilità in attuazione della legislazione nazionale e internazionale; raccolta dei dati statistici e realizzazione di studi e ricerche sul tema. Partecipanti: membri effettivi con nomina decretaria; associazioni rappresentative disabilità; Conferenza Stato Regioni; ANCI; UPI; CGIL-CISL-UIL-UGL; Confindustria, Rete Imprese.

Il programma d'azione presentato si compone di otto linee di intervento; qui ci limitiamo a citarne alcune: revisione del sistema di accesso, riconoscimento/certificazione della condizione di disabilità e modello di intervento del sistema socio/sanitario.

La convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità introduce un approccio culturale, scientifico e giuridico che impone una revisione normativa anche nella legislazione italiana: no al riconoscimento della percentuale d'invalidità basata sulla perdita di capacità e valutata da una prospettiva sanitaria; sì a un riconoscimento funzionale valutato sulle capacità residue, potenzialità, il tutto finalizzato agli interventi di Welfare in base anche all'età (adozione sistemi ICF e ICCD10).

Il lavoro rappresenta una tappa fondamentale dell'inclusione sociale. La legge 68/99 ha introdotto la metodologia del collocamento mirato. Dall'ultima relazione al Parlamento risulta elevato il rapporto tra avviamenti al lavoro e nuove iscrizioni, il numero di disoccupati è circa 752.000 (il 51,2% nel Sud).

Politiche, servizi e modelli organizzativi per la vita indipendente e l'inclusione nella società.

La sperimentazione in questi anni ha prodotto diversi risultati positivi come: progetti volti all'assistenza diretta, incentivazione sulla domiciliarità contro l'istituzionalizzazione favorendo l'autonomia personale. Ma anche criticità: scarse risorse finanziarie alle Regioni; criteri per gli

aventi diritto legati più a elementi sanitari che a elementi di esclusione sociale (anziani); scarso coordinamento e concertazione tra i vari servizi (sociali-educativi-sanitari-socio-sanitari).

Cosa può fare il Sindacato?

Nelle Regioni, nei tavoli di concertazione, lavoriamo su diversi punti.

Tre le tipologie di azione, coerentemente con la definizione dei livelli di assistenza sanitaria e sociale alla persona con disabilità e tenendo conto delle indicazioni già formulate dalla legge 328/2000 all'art.24: sostegno al reddito, interventi assistenziali, interventi volti a facilitare i processi di inclusione. Le formule allocative devono prevedere un aumento percentuale delle risorse destinate ai processi di inclusione sociale che costituiscono lo strumento principale per assicurare dignità alle persone e rendere "produttiva" la spesa.

Inoltre, dobbiamo agire per la difesa della legge 68/99, dei suoi principi fondamentali e della sua metodologia basata sulla valorizzazione delle capacità lavorative anche attraverso forme di sostegno e percorsi mirati. Non dimenticando di richiedere controlli e verifiche nelle imprese che non ottemperano agli obblighi di legge.

Le nostre proposte per modifiche legislative: sopprimere l'art. 9 del DLgs 138/11 (compensazione tra aziende che abbiano più sedi); modificare la legge sul lavoro per permettere ai lavoratori che hanno una malattia invalidante acquisita durante il periodo lavorativo di rimanere al lavoro con orario ridotto o flessibile; rendere più diffuso l'utilizzo del telelavoro per agevolare i disabili che hanno difficoltà a raggiungere il posto di lavoro.

Piano dei sogni?

La nostra testardaggine ha preteso una convenzione Onu; abbiamo lavorato con convinzione e serietà, nella mediazione di interessi e bisogni anche corporativi, ma non abbiamo mai abbandonato il tavolo. I nostri sono obiettivi realmente raggiungibili con sinergie tra enti preposti; dobbiamo lavorare molto perché la società si apra sempre più verso la diversità e si



adeguati con mezzi strutturali, culturali, innovativi a una sana accoglienza. Il Sindacato unitariamente è direttamente coinvolto nell'elaborazione di strategie per la sua attuazione, sia con suggerimenti di tipo legislativo, sia nella contrattazione, sia nei tavoli di concertazione, sia con protocolli di intesa con Enti e associazioni per azioni progressive.

Concludendo

Bisogna ritrovare passione e azione progettuale per un "futuro abile" per tutti. Il lavoro è importante anche per le persone con disabilità complesse, poiché per tutti: mancanza lavoro = mancanza di cittadinanza = mancanza di partecipazione al bene comune.

Va ribadito che è impellente ristrutturare i servizi per tutta la collettività e considerare la disabilità nelle politiche sociali, per la mobilità, per il lavoro e l'equità.

È una speranza di cambiamento, ma per far sì che si avveri dobbiamo impegnarci tutti perché è in gioco la dignità. Ripartiamo da qui, per impedire che si torni ai caporalati, alle insicurezze, all'oppressione dei deboli. Ripartiamo da qui, insieme arriveremo a quel mondo di convivenza pacifica, senza



disuguaglianze, ingiustizie; ma ognuno di noi faccia il proprio dovere nell'esercizio della partecipazione democratica, contro la carità pelosa o il falso pietismo, aspirando legittimamente al proprio diritto al lavoro e alla propria dignità. La CGIL ha dato a tutti questa opportunità.

Svegliamo le nostre coscienze e, come si diceva una volta, marciamo verso la libertà e l'emancipazione delle persone con disabilità. La forza dei deboli ha sempre prevalso sulla sicumera dei forti, e questo non è una speranza, ma una certezza.

LA TUA SALUTE NELLE MANI DI CHI SI PRENDE CURA DI TE



CesarePozzo è una società di mutuo soccorso che offre sostegno alle spese sanitarie dei suoi assistiti, trattandoli da Soci e non come clienti.

In tempo di crisi, è una bella differenza.

TUTELE INDIVIDUALI, ACCORDI COLLETTIVI, FONDI SANITARI

PREVENZIONE E CURA, RICOVERO, INTERVENTI CHIRURGICI, ASSISTENZA A DOMICILIO:

PER LA FAMIGLIA, PER IL LAVORO, PER I GIOVANI

SEDE NAZIONALE: Via S. Gregorio, 48 • 20124 Milano • Tel. 02.66726.1 • Fax 02.66726313
C.F. 80074030158 • infocenter@mutuacesarepozzo.it

Informati su: **www.mutuacesarepozzo.org**

info center



02.667261

infocenter@mutuacesarepozzo.it

CHIAMA, SCRIVI, PARTECIPA.



Per la Logistica una nuova strategia

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Lombardia

Se dovessi provare a identificare l'ambito nel quale dovremmo profondamente aggiornare la nostra analisi e rivedere altrettanto profondamente le strategie contrattuali e organizzative nel prossimo futuro, non avrei dubbi nel farlo corrispondere al settore merci e logistica.

Lo dico dal punto di vista di una categoria che a livello lombardo, sin dalla conferenza di organizzazione del 2007, ha puntato l'attenzione su questo segmento e che pure oggi deve misurarsi con un'evoluzione ulteriore che dobbiamo essere capaci di interpretare perché è a rischio la presenza del sindacato confederale in questo comparto produttivo.

La trasformazione del sistema produttivo con l'introduzione di modelli organizzativi "toyotisti", la generalizzazione del concetto di "zero scorte" o "just in time" e un orientamento sempre più mirato al consumatore, lo sviluppo di piattaforme commerciali quali Amazon (ma non solo), hanno profondamente cambiato i parametri di valutazione di un prodotto. Per intenderci, il successo di un maglione non è più esclusivamente legato alla qualità del materiale utilizzato, alla fattura, alla bellezza del modello ma anche, e in misura sempre crescente, al tempo con il quale tu riesci a consegnarlo al consumatore finale.

A questa valutazione, che può avere carattere globale, si aggiunge la specificità del nostro Paese che rappresenta, per posizione geografica, una enorme piattaforma logistica di collegamento del mondo con l'Europa. Potenziale mai del tutto sfruttato, aggiungo, se si pensa alla inadeguatezza del sistema infrastrutturale complessivo di cui ancora oggi soffriamo.

Il sistema della logistica non è più periferico rispetto alla filiera produttiva, ma ne è parte integrante e sempre più fondamentale. Una cartina di tornasole valida riguarda l'attenzione in ascesa che gli scioperi e i blocchi riscuotono sulla stampa, nelle sedi istituzionali, nelle Aziende. Sempre di più il concetto di "garantire la mobilità delle merci, al pari di quella delle persone" sta prendendo piede in molte riflessioni da parte delle Aziende e rischia di tradursi in interventi legislativi sul diritto di sciopero di cui si trova segno anche in alcune recenti posizioni della Commissione di Garanzia. Siamo però di fronte ad una profonda contraddizione tra la centralità del settore e la sua condizione reale. Infatti, al valore strategico del comparto dovrebbe corrispondere un grande potere contrattuale dei lavoratori. Così non è. Prova ne sia la grande difficoltà nel rinnovare il contratto nazionale e, più in generale, la condizione non positiva sia del segmento più numeroso dei lavoratori, costituito da cooperative di facchinaggio e drivers che sono quelli che svolgono effettivamente il lavoro, sia, elemento di novità degli ultimi anni, dell'autotrasporto.



Una contraddizione che il sindacato confederale deve riuscire a superare mettendo in campo strategie adeguate, altrimenti, come sta succedendo, altri se ne faranno interpreti trovando vie di uscite parziali e pericolose.

Brevemente. Com'è noto, in Italia il settore è strutturato con poche grandi multinazionali (non italiane) che hanno il controllo della parte più ricca del processo, godono dei maggiori ricavi ma, nella stragrande maggioranza dei casi, non svolgono direttamente il lavoro che è assegnato a un mondo di imprese e consorzi assolutamente frammentato inquadrabile in tre diversi macrogruppi: facchinaggio, drivers, autotrasporto. Tale frammentazione, prevalentemente, non ha effetti positivi sul piano dei costi per i committenti che pagano più o meno la stessa cifra che però, a causa dei tanti passaggi di appalto e subappalto, non si trasforma in salario adeguato per i lavoratori. Non è neanche funzionale al sistema produttivo, che non registra livelli di efficienza maggiori rispetto a chi svolge quelle lavorazioni "in house". Esso, invece, si presta molto, come dimostrato dalle inchieste di questi anni, sia alle infiltrazioni della criminalità organizzata sia alla gestione di sistemi complessi di evasione fiscale. In alcuni casi, tale frammentazione della produzione era funzionale a favorire l'illegalità.

Più in generale, però, questo sistema ha prodotto, e forse questo era l'unico obiettivo, una diminuzione del potere sindacale. I lavoratori sottoposti a continui cambi di appalto che, si noti, non hanno quasi mai un legame con l'aumento o diminuzione della produzione o con un cambiamento dei processi produttivi, sono oggettivamente più ricattabili e meno sindacalizzabili.

Il risultato è un settore in cui, ad esclusione dei dipendenti diretti dei grandi player del mercato (DHL, TNT, Fedex, UPS ecc.), la condizione dei lavoratori è indubbiamente difficile. Non solo dal



punto di vista salariale, ma anche sul piano della condizione generale, anche in ragione della grande presenza di cittadini stranieri. Forme di caporalato che nulla hanno da invidiare a quello del settore agricolo, sfruttamento e ricatti che superano il perimetro del “magazzino”, soprusi e arbitrarie nelle scelte.

In questi anni la FILT Lombardia ha raccolto centinaia di testimonianze che ci hanno portato a pensare che spesso la legalità si ferma alle porte d'ingresso dei grandi centri logistici.

L'elemento di novità, invece, è rappresentato non solo dalla massiccia presenza dei sindacati autonomi della galassia Cobas, in realtà ormai piuttosto consolidata, ma dalla funzione che essi svolgono all'interno del settore. La loro strategia verte su tre grandi direttrici.

Sul piano contrattuale si punta a preservare il “netto in busta” per i lavoratori, con una strategia molto più efficace della sola applicazione del Ccnl i cui istituti sono soggetti a tassazione fiscale e contributiva più onerosi per le Aziende e, a volte, meno interessanti per lavoratori che spesso sanno già che non utilizzeranno quei contributi anche per l'assenza di Patti bilaterali con i loro Paesi di Origine.

Da un punto di vista organizzativo, invece, queste organizzazioni sindacali attuano veri e propri accordi con i capi comunità presenti nelle diverse realtà. Figure di leader che in alcuni casi svolgono funzioni di caporali e che si ritrovano quindi ad avere copertura da una sigla sindacale che magari li nomina anche RSA.

Le forme di lotta, invece, sono oramai consolidate. Quando scelgono un obiettivo, di solito una realtà dove la nostra organizzazione è presente, e decidono di “bloccare” lo fanno indipendentemente dal numero di iscritti presenti all'interno, usando soggetti estranei a quella realtà produttiva, spesso costituiti da centri sociali o da lavoratori espulsi da altre cooperative. Innumerevoli sono gli scontri violenti tra lavoratori che chiedono di poter lavorare e sindacato autonomo. Fatti che spesso, anche nella nostra organizzazione, hanno dato vita a giudizi errati dettati da uno schema classico “scioperanti Vs crumiri” superato in generale ed errato nel merito del settore.

L'obiettivo dei Cobas, invece, con una tecnica che non esito a definire ricattatoria, è spesso quello di far assumere questo personale dandogli anche funzioni di responsabilità interne che consentono ovviamente la sindacalizzazione forzata dei lavoratori. Quello che provo a sostenere è la funzionalità di queste organizzazioni sindacali al mantenimento del modello produttivo che determina quelle contraddizioni sopra descritte. Non si spiegherebbe

altrimenti perché molto spesso siano le stesse cooperative a chiedere l'intervento o l'opposizione dei Cobas rispetto ai processi di internalizzazione del lavoro che potrebbero invece, se ben calibrate, essere risolutive. In sostanza, la forza delle lotte, che indubbiamente essi sono stati capaci di mettere in campo, ha agito solo all'interno della singola realtà produttiva con risultati che hanno contribuito ad aumentare le tante contraddizioni e senza modificare l'assetto del sistema, anzi amplificandone le storture.

L'incremento della rappresentatività del sindacato confederale nel comparto della Logistica non è quindi soltanto una questione di concorrenza sindacale, ma è essenziale se si vuole intraprendere un percorso che porti quel segmento nell'alveo di una piena legalità. Per questo abbiamo bisogno di rafforzare ulteriormente la nostra strategia applicando pienamente ciò che fa già parte della nostra elaborazione su quattro piani.

Contrattuale. Bisogna dichiarare chiusa la stagione delle deroghe, che non hanno più senso di esistere, pretendendo la piena applicazione del Ccnl, anche agendo sulla leva del coinvolgimento pieno delle committenze con le quali i rapporti devono essere commisurati allo stato in cui versano i lavoratori degli appalti.

Organizzativo. La forza del sindacato confederale, e della Filt-Cgil in particolare, sta nella sua presenza diffusa nel territorio e nelle aziende. Nonostante ciò, spesso siamo stati battuti dal sindacato autonomo proprio sulla capacità di tenere unite le vertenze in realtà differenti. Tutto questo è successo soprattutto a causa del nostro sistema di regole interne, fatto di autonomie e perimetri territoriali, che poco si adattano a un mondo come quello della logistica. Penso, ad esempio, alla macro-area che si estende tra Lombardia ed Emilia o tra Lombardia e Veneto. Allo stesso tempo, abbiamo bisogno di un forte coordinamento nazionale rispetto alle scelte contrattuali fatte sui singoli territori. Si tratta di definire quindi, da un lato un sistema che adegui le titolarità contrattuali alla vera geografia del sistema produttivo, dall'altro una regolata cessione di sovranità alle strutture superiori per valorizzare al massimo la nostra capacità di essere organizzazione e, diciamo, ripristinando un sistema di solidarietà che ci faccia sentire tutti meno soli rispetto alle enormi difficoltà.

Politico. È evidente che un settore che ha questo assetto e questi problemi ha necessità di regole e di leggi adeguate perché, se è pur vero che in alcuni casi quelle esistenti non sono attuate, e si tratta quindi di richiamare tutti alla necessità dei controlli, in altri esse vanno adeguate alla fase attuale. Solo a titolo di esempio, si pensi al senso originario delle cooperative di lavoro, con la legislazione di supporto conseguente, e all'utilizzo distorto che ne è fatto attualmente. Per punti: un codice degli appalti privati che provi ad allargare alcune esperienze del settore pubblico; l'adeguamento delle norme sulla cooperazione con riferimento in particolare alle garanzie sulla tenuta patrimoniale e sul piano del loro “fallimento”; norme che spingano sulla gestione dei cambi di appalto in tavoli che vedano la presenza delle istituzioni ispettive e di controllo e delle committenze, in modo da verificare la genuinità dell'appalto entrante e di quello uscente.

Culturale. Quanto prima ho descritto si realizza esclusivamente se siamo in grado di far diventare “egemone” la nostra lettura del settore, delle sue dinamiche e delle sue contraddizioni contrastando quella delle altre forze in campo che è fuorviante e funzionale al mantenimento della situazione. Questo significa fare un investimento economico e organizzativo concreto su questo versante, producendo inchieste, promuovendo convegni, puntando all'apertura di un rapporto specifico con la stampa, usando ogni possibile “fatto” che accade per squarciare il velo che avvolge questa realtà. Quello che è successo recentemente a Piacenza, con la morte di un lavoratore durante un presidio sindacale, seppure di USB, è stata un'occasione non colta pienamente dalla quale ripartire per migliorare.





L'agonia del TPL nel Lazio

di Eugenio Stanziale, Segretario Generale Filt-Cgil Roma Lazio

La sfida è per un trasporto pubblico regionale efficiente e di qualità, riducendo l'influenza negativa della politica sulla gestione che tanti guai ha prodotto, in una logica di organizzazione territoriale della mobilità più vicina alle comunità, ai cittadini, ai pendolari, ai turisti e alle loro esigenze.

Il trasporto pubblico nel Lazio è in agonia. Le aziende pubbliche Atac di proprietà del comune e Cotral della regione, seppure per motivi diversi, non sono certo un modello virtuoso di gestione e i servizi offerti alla cittadinanza sono spesso scadenti. Il resto delle aziende del settore presenti nella regione si collocano, per efficienza e qualità, molto al di sotto della media nazionale. Non serve focalizzarsi oggi sulle responsabilità, avendolo fatto spesso in passato; la situazione è così drammatica che dobbiamo agire il più in fretta possibile trovando soluzioni condivise a tutela del lavoro e della qualità dell'offerta. La sfida che abbiamo è quella di dimostrare che si può fare impresa pubblica improntata a efficienza e qualità.

Il settore da un punto di vista normativo (i decreti Madia e lo schema relativo ai servizi pubblici) vive una fase di incertezza e le incognite del futuro sono in questo momento più delle certezze. In questo quadro generale bisogna andare avanti e rivisitare l'impostazione del modello di governo della mobilità partendo necessariamente dalla realtà.

Ogni anno, il trasporto pubblico nel Lazio (servizi ferroviari e su gomma, pubblici e privati) muove 340 milioni di vetture - km, trasportando circa 1,6 miliardi di passeggeri. L'offerta maggiore è quella relativa al trasporto pubblico urbano che assorbe, in termini di vetture, circa il 69% del totale. Il Trasporto urbano chiaramente ha un numero di passeggeri trasportati all'anno di circa l'85% del totale, con Roma che assorbe circa il 77% della domanda di trasporto pubblico. Come si può capire la domanda è alta, ma l'offerta è scadente. La popolazione pendolare nella Regione Lazio è pari al 48,2% collocandosi al di sopra della media nazionale, che corrisponde al 47%. Risultano 2,5 milioni gli spostamenti giornalieri della popolazione residente del Lazio così ripartiti: Roma con circa 1 milione e 800 mila, Latina con circa 227 mila, Frosinone con circa 214 mila, Viterbo con circa 125 mila e Rieti con circa 64 mila (dati che fanno riferimento però al 2011). Nella Regione Lazio esiste un fenomeno di pendolarismo scolastico e lavora-



tivo che vede nella Capitale il maggiore centro di attrazione. Nonostante le esigenze dei cittadini che quotidianamente si spostano, le risorse del servizio di trasporto pubblico non sono sufficienti a coprire la domanda, quindi la maggioranza dei cittadini, oltre il 55%, usufruisce di mezzi privati per gli spostamenti; questo determina il riversamento di molti veicoli sulle strade, congestionando il traffico e contribuendo ad alti livelli d'inquinamento.

Il TPL ha diversi problemi dovuti sicuramente all'attuale organizzazione del servizio, alla peculiarità del territorio, al rapporto nefasto e improduttivo tra politica e aziende, alla congestione quasi permanente nella Capitale e nella sua area metropolitana e sui principali centri urbani e capoluoghi di provincia.

Nel Lazio c'è una sovrapposizione tra linee di trasporto pubblico e percorsi ferroviari, in un caos mai governato; i cittadini non si fidano del trasporto pubblico, non solo per la mancanza di puntualità ma anche per il servizio scadente, in tutto questo i costi per la collettività sono elevati. L'adduzione al trasporto ferroviario con mezzi di trasporto pubblico su gomma, che era l'obiettivo principale di Cotral, è un concetto poco radicato che non si è mai sviluppato coerentemente; l'attenzione della politica poi si è concentrata su temi



che nulla hanno a che vedere con un modello di mobilità sostenibile, più ad esempio a pensare ai parcheggi di scambio, che però incentivano l'uso dell'automobile, che a offrire un servizio di qualità; in più, l'integrazione tariffaria tra i servizi di trasporto pubblico non è mai stata completa ed estesa a tutta la Regione, se ne parla da anni ma non si è mai fatto nulla.

La mobilità a Roma e nel Lazio ha bisogno di un profondo e strutturale rinnovamento perché può diventare architrave di una nuova rinascita della regione. La mobilità va progettata sull'urbanistica e sui flussi reali di spostamento dei cittadini da e verso Roma. Bisogna offrire ai cittadini un sistema di mobilità che, attraverso la rinuncia all'uso del mezzo privato, comporti un cambiamento radicale dell'organizzazione dei trasporti per una ottimizzazione e una razionalizzazione dell'offerta dei servizi. Oggi dobbiamo capire che il problema non è l'obbligo di bandire le gare per affidare il servizio o la ripartizione in lotti dei bacini di mobilità, ma arrivare a questo con aziende pubbliche che, in piena autonomia decisionale e gestionale, siano in grado di soddisfare la grande domanda di mobilità che esiste e deve essere esaudita, progettando, in una visione politica di più ampio respiro, una mobilità sostenibile costruita sulle esigenze del cittadino e non sui privilegi e sugli interessi dei pochi. La politica e chi governa la città e la regione dovrebbe avere questo come obiettivo. Noi ci siamo più volte spesi immaginando un'azienda di trasporto pubblico regionale. Questo però ieri quando le condizioni erano ancora positive, oggi ci preoccupa lo stato comatoso in cui versa Atac.

Al di là delle polemiche più o meno strumentali, alla mancanza di visione, all'inerzia



degli interventi necessari, tutto dovuto al provincialismo e alla mediocrità del confronto politico, all'incapacità manifesta della dirigenza, l'azienda è allo sbando. Nell'anno in corso abbiamo avuto più di centosessantamila guasti sui mezzi, oltre il 50% delle uscite giornaliere rientra nelle rimesse, su un parco macchine virtuale di 1920 vetture ne escono attualmente soltanto 1170, 350 sono fuori servizio, e oltre cento bloccate per fermi amministrativi, incidenti e altro; a oggi si sono perse corse per un equivalente di otto milioni di euro. Le linee ferroviarie in concessione e le metro hanno guasti giornalieri e corse soppresse, i treni, anche loro con una notevole anzianità di servizio, hanno necessità di cure continue e di una manutenzione profonda, oltre che di interventi strutturali sulla linea. La mancanza di manutenzione è il

problema dei problemi: non si fa perché non ci sono più pezzi di ricambio, si è andati avanti cannibalizzando gli autobus guasti ma ormai non c'è più niente da prendere. Atac, con i suoi dodicimila addetti, rappresenta un patrimonio economico e sociale della città e va salvaguardata e sviluppata; ha bisogno urgentemente di rinnovare la flotta e di investire nelle infrastrutture. Atac rischia purtroppo di continuare a perdere in competitività e risorse.

Preoccupante è la situazione finanziaria dell'azienda che ha un debito accertato di circa un miliardo e trecentomila euro, ha un passivo finanziario di 80 milioni di euro accertati al 31 dicembre 2015 e una crisi di liquidità mensile. Nell'immediato, per portare il bilancio a pareggio nel 2016, ci vorrebbero circa 150 milioni, comprensivi anche delle risorse ormai improcrastinabili per la manutenzione. Bisogna agire nel breve periodo, per non abbandonare Atac in questa stagione difficile e programmare nel medio e lungo periodo, analizzando i flussi esistenti e quelli potenziali per una migliore articolazione dell'offerta e una migliore qualità dei servizi.

Il resto del trasporto pubblico locale vive in una perenne difficoltà, non solo economica per la riduzione delle risorse, ma anche per scelte campanilistiche più legate alle politiche di consenso del territorio che alle esigenze reali del servizio. Cotral, in particolare, soffre l'intervento della politica sui territori e l'anzianità dei mezzi; tutto questo produce una pesante condizione per chi lavora e un servizio non soddisfacente per la comunità. Il consorzio ROMAtpl, invece, nato per alleggerire il trasporto pubblico della capitale, è diventato un carrozzone che ha preso i vizi delle aziende pubbliche, pur essendo privato. Nonostante un





costo del lavoro più basso e condizioni contrattuali favorevoli, non riesce a erogare un servizio all'altezza e garantire retribuzioni certe ai lavoratori. Basti ricordare quanto è successo nel mese di novembre 2015 quando, per il mancato pagamento degli stipendi, si è bloccato il servizio con pesanti disagi per la cittadinanza.

Noi crediamo che ci sia bisogno di una programmazione infrastrutturale che serva alla città e sia di stimolo a uno sviluppo sostenibile della mobilità nel Lazio. Noi siamo pronti a fare la nostra parte perché, al di là di quello che si narra, i lavoratori e le lavoratrici del trasporto pubblico locale complessivamente inteso sono un patrimonio di competenze, esperienze, conoscenze e risorse utili per gestire al meglio questa fase e rilanciare il ruolo del trasporto pubblico nella città regione di domani.

In questi anni siamo stati inondati di proposte, scenari e soluzioni ma, nonostante questa produzione continua, anche di qualità, tutto è rimasto fermo. I tanti piani della mobilità e del trasporto, i convegni in cui tutti a parole si mostrano convinti della necessità di un cambio di paradigma non hanno mai prodotto un effetto positivo. Ogni confronto si è arenato davanti all'incapacità della politica di agire in concreto, alla resistenza al cambiamento e alla necessaria perdita di privilegi da parte di tutti gli attori del settore, compreso il sindacato. Anche noi dobbiamo fare una profonda autocritica perché ci siamo lasciati coinvolgere in relazioni industriali, basate su un modello superato fatto di scambi per garantire i privilegi aziendali, che in realtà garantivano più i vertici aziendali e la politica locale che i lavoratori, a scapito del merito e delle competenze. Senza renderci conto di quello che stava avvenendo nella



società, e quindi dentro le aziende, con l'avversione alla politica e ai modelli di rappresentanza ordinari, che ha visto la vittoria del movimento cinque stelle a Roma, che nasce da un rifiuto sistemico a questo modo di intendere i rapporti con la politica e i suoi soggetti di rappresentanza. Il sindacato è stato (è) percepito come casta e soggetto di conservazione; non siamo stati in grado di leggere i cambiamenti e abbiamo ignorato la necessità di trasformare l'organizzazione del lavoro per far fare un salto di qualità alla rappresentanza sindacale nel mondo del trasporto pubblico locale.

I tanti piccoli sindacati, alimentati dalla proprietà e dall'azienda, che un giorno si e l'altro pure proclamano scioperi improponibili solo per affermare in questo modo la loro esistenza in vita, hanno fatto il resto, dando l'idea di aziende ingovernabili e

sottoposte al potere di veto del sindacato. Un sistema così complesso funziona solo se ogni parte svolge in autonomia il proprio ruolo: la proprietà, l'azienda, il sindacato. Invece, spesso e volentieri, il relazionismo, malattia della decadenza politica romana, ha prodotto il risultato di questa disorganizzazione regolata che è sotto gli occhi di tutti. In questo contesto, ha buon gioco chi ritiene che le aziende municipalizzate devono essere privatizzate. Se oggi dovessimo fare un referendum tra i cittadini romani, la stragrande maggioranza voterebbe a favore della privatizzazione delle aziende municipalizzate. La strada che abbiamo davanti è quella di un'azienda di mobilità integrata concepita su un territorio di aria vasta e non tra i confini del GRA. Il territorio metropolitano richiede un livello di pianificazione di area vasta, in grado di connettere le reti di trasporto locale con la trama del trasporto regionale su ferro e su gomma, in un rapporto sinergico tra aziende del trasporto pubblico e quelle private per rispondere tempestivamente alle trasformazioni economiche e sociali del territorio, con uno sguardo attento alle polarità di interconnessione internazionale, ora poste in comuni diversi e tra di loro scollegate, tutto questo in una logica di sistema ispirata a un'idea forte di mobilità sostenibile.

La sfida quindi è per un trasporto pubblico regionale efficiente e di qualità, riducendo l'influenza negativa della politica sulla gestione che tanti guai ha prodotto, in una logica di organizzazione territoriale della mobilità più vicina alle comunità, ai cittadini, ai pendolari, ai turisti e alle loro esigenze. Non sfugge, però, che questo richiede un'azione politica forte e la capacità del sindacato di porsi come soggetto di cambiamento, sapendo che anche per noi ci saranno da fare delle scelte dolorose.



Logistica del Veneto, un decennio di sviluppo

di Renzo Varagnolo, Segretario Generale Filt-Cgil Veneto

L'elenco delle molte questioni aperte nel settore del Trasporto Merci e della Logistica nel Veneto, che in più occasioni abbiamo evidenziato, è lungo e per molti aspetti simile ad altri territori. In 10 anni la crisi ha profondamente cambiato gli assetti imprenditoriali nel settore, ridefinito le filiere economiche e le loro competitività. È stato fondamentale il ruolo che come Filt e come CGIL abbiamo svolto in questi anni per tutelare i diritti dei lavoratori e la sicurezza sul lavoro, per gestire le crisi e i drammi occupazionali, puntando alla competitività/produttività delle imprese nel mercato e non sulla esclusiva riduzione del costo del lavoro che, come è a noi noto, non è mai stata utile a salvare occupazione e aziende rispetto ai fattori della crisi.

Voglio evidenziare cosa stiamo proponendo oggi, in questa fase, come Filt e come CGIL del Veneto, quali sono i nostri obiettivi e come intendiamo raggiungerli.

Il manifatturiero di questi anni ha fortemente ridimensionato le attività dello storico settore del facchinaggio industriale soprattutto nei territori di Venezia e Vicenza, i grandi interporti veneti hanno mantenuto la loro centralità economica e sociale riorganizzandosi, mentre è avanzata la filiera della logistica dei servizi nei processi di terziarizzazione delle altre tipologie produttive soprattutto commerciali.

C'è stato un forte reinsediamento delle più importanti imprese della grande distribuzione, con l'apertura di molti iper/supermercati anche dentro cittadelle commerciali, determinando un grande fattore di sviluppo economico e sociale, anche se ambientalmente si è realizzata una cementificazione disastrosa del territorio, le cui conseguenze aggravano pesantemente il suo equilibrio idrografico. A questo si affianca la crescita dell'e-commerce e un insediamento crescente dei corrieri espressi e di tutte le tipologie legate alla filiera.

I vari committenti per anni hanno scaricato sull'anello più debole della produzione, appunto la logistica, la competizione sui costi del servizio e il costo del lavoro è stato, e continua a essere, la questione centrale su cui nel mondo degli appalti, con le cooperative spurie, le piccole imprese fittizie, o un sistema tariffario inadeguato a garantire i minimi diritti ai lavoratori, si fa la competizione.

Negli ultimi anni, una consapevolezza dei lavoratori soprattutto migranti che, dopo molti anni di sfruttamento, attraverso il conflitto sindacale anche aspro, si possono conquistare diritti e migliori condizioni retributive, ha determinato un fenomeno di forte conflittualità e vertenze in molte realtà produttive, che non intacca il problema complessivo sul sistema irregolare e degli appalti.

Abbiamo come Filt alzato il tiro verso le

Istituzioni, a cominciare dal confronto con la Regione Veneto. Riteniamo fondamentale che la Regione assuma il ruolo di programmazione e regia per affrontare il tema della competitività del territorio nel settore merci e logistica e adegui il Piano Regionale dei Trasporti a tale scopo. Il Primo Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto risale al 1990. Il secondo PRT è stato redatto e pubblicato sul BUR nel 2005 ed è in attesa di approvazione del Consiglio Regionale da 11 anni.

Questo ha comportato la mancanza della programmazione e della responsabilità pubblica e politica sul settore, sulla gestione della crisi in questi anni e sul suo futuro, soprattutto in una regione come il Veneto tra le più importanti economicamente e socialmente del Paese. Ciò riguarda complessivamente tutti i settori del trasporto e del territorio. Il prevalere dell'interesse di "campanile" rispetto all'interesse di produttività del sistema ha permesso a grandi infrastrutture come gli interporti, il porto di Venezia e i tre aeroporti, di crescere nella propria filiera e nelle loro specificità, ma non si è avuta una crescita di produttività complessiva del territorio, soprattutto nelle merci e nella logistica, tanto da affrontare la crisi di questi 10 anni in modo diverso dalle altre situazioni e altri territori.

Partendo dalla modifica degli assetti imprenditoriali e sociali del territorio di questi anni, in modo particolare sul settore della logistica, abbiamo aperto un confronto con la Regione Veneto per mettere al centro le molte problematiche: gli appalti; lo sfruttamento dei lavoratori e i loro diritti; il tema della legalità.

Lo abbiamo fatto unitariamente come categorie dei trasporti e come CGIL, CISL e UIL e da circa un anno ci confrontiamo ad un





“tavolo permanente regionale sulla logistica” con tutti gli attori del sistema istituzionale, economico e sociale.

Abbiamo l'obiettivo di definire, entro qualche settimana, un protocollo di intesa con Regione Veneto, CGIL, CISL e UIL, Centrali Cooperative, INPS, INAIL e DTL, che diventi una delibera di Giunta Regionale aperta all'adesione di Confindustria, Federdistribuzione e altre associazioni imprenditoriali, sul tema della legalità nella logistica e negli appalti.

Sinteticamente i punti sono:

- definizione di un modello di “governance” regionale contro l'illegalità partendo dall'applicazione e controllo della regolarità sulla contribuzione assicurativa e previdenziale, e sulle condizioni di sicurezza dei lavoratori;
- un tavolo permanente della Logistica per il monitoraggio degli appalti regionali sul settore, di concerto con gli Osservatori Provinciali, e inoltre come tavolo di confronto sulle vertenze della logistica su richiesta delle parti.
- tutela dell'occupazione e contrasto al “dumping sociale” nei cambi di appalto, a partire dalla sostenibilità del corrispettivo contrattuale rispetto al costo del lavoro previsto dal CCNL Logistica e Trasporto Merci;
- inserimento della clausola sociale nei cambi di appalto quale obbligo per l'appaltatore;
- misure/sistema premianti (appositi contributi e fiscalità regionale) per le imprese che sono in regola.

Di certo un protocollo di intesa non è una legge, ma per la Logistica in Veneto è un inizio e sarebbe paradossale che le parti che sostengono il tema della legalità e dei diritti, alla prova dei fatti, non lo sottoscrivessero o non lo applicassero. Oltre questa possibile intesa è aperto un confronto sul tema più generale degli appalti, non solo della logistica, ma per tutti i settori, da parte di CGIL, CISL e UIL.



Nel frattempo, come Filt del Veneto abbiamo rilanciato la nostra iniziativa sindacale con un documento sulla logistica, approvato dal Comitato Direttivo, che definisce le linee strategiche della nostra azione nel Veneto e nei territori, organizzandoci con un coordinamento regionale composto dai responsabili e segretari che seguono il settore.

L'azione di coordinamento ci ha permesso di seguire le filiere commerciali delle vertenze degli appalti in tutte le province e ha prodotto un maggiore coinvolgimento di tutti i compagni/e, cui è corrisposto un forte impegno di lavoro, ma anche un'accesa nostra capacità di rappresentare il settore e lottare per i diritti dei lavoratori. Soprattutto in questi mesi, la ripresa del conflitto sindacale ha caratterizzato la nostra azione nei cambi di appalto come nei diritti dei driver, contro sfruttamento e dumping sul costo del lavoro.

Intendiamo contrattare le condizioni di lavoro e salvaguardare i diritti dei lavoratori con accordi regionali di filiera, che evitino dumping tra le stesse imprese su più province in più magazzini e tutti riconducibili allo stesso committente o, addirittura, provare ad avere omogeneità di diritti per tutti i lavoratori veneti negli appalti, per evitare il dumping tra gli stessi committenti. Questo sia nei corrieri come nella grande distribuzione e, per far tutto ciò, è fondamentale partire dall'applicazione del CCNL Logistica e Trasporto Merci nel settore della Logistica. Certamente è necessario quanto prima il rinnovo del contratto che, pur nella sua complessità, rappresenta il punto di riferimento centrale dei diritti dei lavoratori nel settore. Deve essere aggiornato proprio rispetto ai cambiamenti di questi anni e deve centrarsi sul valore del lavoro, sui diritti che non sono merce di scambio per aggiudicarsi gli appalti. I committenti, di settore e non, devono rendersene conto, altrimenti la nostra risposta sarà determinata quanto la nostra ragione.



Una riflessione sull'applicazione della Legge 146 nei trasporti

di Valeria Mizzau, Responsabile Legge 146 Filt-Cgil nazionale

Nei settori privati si inizia ad avere difficoltà vertenziali, in quanto l'adesione agli scioperi proclamati dalla Filt-Cgil è notevolmente ridotta a causa dei vincoli della norma sui presidi minimi da garantire e della continua instabilità della forza lavoro nelle imprese. La precarizzazione del rapporto di lavoro, sempre più spesso senza protezioni sociali e normative, ostacola una spontanea e sicura partecipazione allo sciopero.

Un anno di osservazione del calendario degli scioperi e degli interventi sul sito della Commissione di Garanzia ha stimolato riflessioni e contribuito alla definizione delle priorità di azione da parte della Filt e della Cgil. Questo per porre rimedio alla riduzione sostanziale e progressiva degli scioperi, data da continue nuove procedure e interpretazioni che si traducono in una limitazione del diritto di sciopero.

Stabilire degli interventi su un tema di tale importanza, a partire da un'osservazione diretta delle carenze strutturali della disciplina e della pratica quotidiana dell'azione vertenziale, non è più rinviabile, soprattutto in occasione del cambiamento di Presidenza e di gestione della Commissione di Garanzia.

Analizzando i fatti, da un punto di vista generale, si evidenzia prima di tutto la questione della rappresentanza sindacale. In alcuni settori, più che in altri, si ha una moltiplicazione della presenza di sigle minori che, per acquisire e allargare il loro consenso o nella ricerca di un ruolo negoziale con le controparti, sono in perenne stato di vertenza e di proclamazione di sciopero. È questo il caso del Trasporto Aereo, sia in Enav sia nei grandi vettori italiani, del Trasporto Ferroviario, sia passeggeri che cargo, o il caso del TPL a livello di impresa.

Gli effetti sono diversi:

- una costante saturazione del calendario degli scioperi;
- il concretizzarsi di plurimi interventi della Commissione di Garanzia, per numerose infrazioni alla legge, alle regolamentazioni provvisorie o agli accordi, con una produzione eccessiva di delibere, spesso indotte dalle aziende, che rischiano di orientare la disciplina verso un irrigidimento o vere e proprie distorsioni che, di fatto, riducono il diritto di sciopero (è il caso degli esattori in autostrade, il caso di alcune delibere del trasporto ferroviario, il caso della definizione dei voli garantiti nel trasporto aereo, ecc.);
- sulla produzione di tali delibere non è sempre possibile intervenire come Filt-Cgil, proprio perché spesso non chiamati in causa direttamente, quindi ne risente la stessa opportunità emendativa in seno alla Commissione.

Nei settori privati si cominciano ad avere difficoltà vertenziali, in quanto l'adesione agli scioperi proclamati dalla Filt-Cgil, è notevolmente ridotta a causa dei vincoli della norma in tema di presidi minimi da garantire e della continua instabilità dell'organico in forza nelle imprese. La precarizzazione del rapporto di lavoro,

sempre più spesso senza protezioni sociali e normative, ostacola una spontanea e sicura partecipazione allo sciopero. Inoltre, sul tema dei presidi minimi si pone sempre più all'attenzione la questione della mancata condivisione tra le parti, sia in forma di accordo definitivo, sia in occasione della singola azione di sciopero, delle quantità di lavoratori da tenere in servizio e, di conseguenza, un eccessivo numero di comandati unilateralmente dalle aziende. Su questi aspetti spesso il sindacato fa ricorso alla Commissione che, tuttavia, raramente sanziona l'impresa.

Si realizza, inoltre, un'altra contrazione del diritto di sciopero nei settori con regolamentazione provvisoria, che prevede fasce di garanzie del servizio durante l'azione, poiché in tema di definizione dei tempi per il rientro in servizio a fine sciopero o a ridosso della fascia di garanzia, la Commissione tende, già dalla precedente Presidenza (e al momento non ci sono segnali di discontinuità nel merito), ad avere un orientamento di sostanziale riduzione dei tempi in favore della regolare ripresa dell'attività.

Resta da segnalare la questione della concentrazione degli scioperi nel trasporto aereo e del frequente intervento del MIT in tema di precettazione.

Il 14 luglio 2015 e il 17 giugno 2016, a seguito di quella che il MIT ha giudicato un'eccessiva concentrazione degli scioperi del settore nella stessa giornata, la Filt, insieme ad altre numerose





alla rarefazione oggettiva dell'azione di sciopero e spesso riscontrano una reazione collaborativa anche da parte della Filt.

La Cgil segnala che questa prassi informale è deleteria per il diritto e che ogni comunicazione con la Commissione di Garanzia debba lasciare traccia scritta di intervento e di soluzione per ovvie ragioni di natura giuridica, ma anche per motivi più strettamente di natura politica. Lo spostamento della data di uno sciopero deve sempre trovare un riscontro oggettivo, soprattutto nei casi in cui la proclamazione è fatta per vertenze di un certo rilievo, ossia quelle in cui naturalmente la Filt-Cgil è in prima linea: licenziamenti collettivi, brusche interruzioni di trattative negoziali di rinnovo, ritardi nei pagamenti delle retribuzioni dei lavoratori, ecc... In tutti questi casi, la motivazione dello spostamento deve essere palese e formale, in modo che sia chiara anche per i lavoratori, le cui istanze si stanno rappresentando nella specifica vertenza. Lo sciopero appartiene anche e soprattutto a loro.

In realtà, la Filt-Cgil dovrebbe porsi l'obiettivo primario di non ricevere mai né telefonate, né provvedimenti formali dalla Commissione di Garanzia. Un'osservazione attenta dei provvedimenti adottati, in quest'ultimo anno, mostra che la quasi totalità degli interventi è per infrazioni in tema di rarefazione oggettiva, in misura minore per violazione dei periodi di franchigia, estesi, in via eccezionale, quest'anno dal Protocollo per il Giubileo della Misericordia. Una più rigorosa valutazione, prima della proclamazione di un'azione di sciopero, sia del calendario aggiornato sul sito della Commissione, sia delle franchigie ordinarie e straordinarie che siano, potrebbe portare a una riduzione sostanziale di tali interventi. Uno sforzo congiunto e in completa collaborazione con ogni livello della Filt-Cgil, in difesa del diritto di sciopero, perché per ogni azione della Commissione, per ogni provvedimento 13/d adottato, per ogni procedimento di valutazione aperto, una parte, seppur piccola, di quel diritto potrebbe essere indebolita o cancellata.

Un'ultima questione da trattare in conclusione, ma non di minore rilievo. È di fondamentale importanza agire sulla Commissione di Garanzia, soprattutto in alcuni settori, in modo incisivo e determinato, per spingere la nuova Presidenza e i nuovi Commissari a recuperare quel ruolo *super partes* e temperante di diritti costituzionali, il più delle volte divergenti e contrapposti, quel ruolo che, come emerge chiaramente da alcuni orientamenti assunti nella precedente gestione, in taluni casi si è smarrito o semplicemente indebolito sotto le spinte di lobby politiche e/o industriali. Un sindacato, come la Filt e la Cgil, che riconosce e consacra il suo ruolo di rappresentante di diritti e interessi collettivi dei lavoratori, può e deve agire per ripristinare condizioni di equità in seno all'organo garante dell'art.40 della costituzione, seppur all'interno dei servizi pubblici essenziali.



sigle, è stata convocata dal Capo di Gabinetto per quello che è stato inizialmente definito un tentativo ulteriore di conciliazione delle vertenze plurime in corso e che, di fatto, si è tradotto in una precettazione della quasi totalità degli scioperi proclamati. A luglio 2015, il nostro versus MistralAir fu l'unico dei 9 scioperi a restare in piedi, più che altro perché era oggettivamente quello meno lesivo del diritto alla libera circolazione dell'utenza. Il 17 giugno 2016, non è stato precettato solo quello di USB versus Meridiana, perché proclamato contro la procedura di licenziamento collettivo. Solo dopo vittoria fortuita di ricorso al TAR, anche quello della LICTA e UNICA versus ENAV è stato confermato dalla sentenza e, con l'aggravante di essere libero da servizi minimi condivisi o semplicemente imposti da ENAV, ha riscontrato una maggiore adesione.

Questi sono due episodi di cui si è a conoscenza perché erano scioperi nazionali in corso, proclamati dalla Filt, ma un maggiore approfondimento sulla questione potrebbe portarci a riscontrare una prassi tra promozione della concentrazione in Commissione di Garanzia e intervento di precettazione da parte del Ministero dei Trasporti, ben più diffusa e non solo relativa al trasporto aereo.

Gli esperti giuridici del Coordinamento sul diritto di sciopero confederale denunciano una prassi consolidata dalla vecchia Commissione (e anche qui purtroppo non sono note discontinuità di comportamento), la pratica di evitare i formali interventi immediati ai sensi dell'art.13 lettera d) Legge 146/90 e s.m.i., attraverso contatto diretto e telefonico con i sindacati proclamanti a livello locale. In sostanza, i funzionari della Commissione di alcuni settori tendono ad adottare procedure informali per agevolare e velocizzare la soluzione dei problemi per alcune irregolarità nella proclamazione, principalmente infrazioni inerenti



Enav: se cambia l'impresa *devono cambiare* le relazioni sindacali

di Andrea Cisternino, Rsa Filt Enav

L'espressione 'relazioni industriali' rivela una particolare origine, storica e culturale: l'esperienza di regolazione del conflitto industriale nella tradizione anglosassone.

Relazioni: costituisce un termine consono alla natura della società civile, un termine che individua un rapporto non occasionale fra soggetti, dotato di continuità, e implica una qualche forma di scambio (volontario) e non semplicemente un rapporto di potere. Industriali: *industry* in inglese, identifica tutti i settori di attività (compresi quelli del terziario).

In nuce, con il termine relazioni industriali s'intende l'attività di produzione di norme relative all'impiego del lavoro dipendente e alle controversie che da tale impiego derivano; esse sono sviluppate tra soggetti collettivi e costituiscono la loro rete di relazioni. Questa disciplina si sviluppa negli ambienti anglosassoni che, pur entro differenze storiche notevoli, sono caratterizzati da una lunga continuità.

Un modello socio economico che, malgrado tutte le contraddizioni in esso contenute, sviluppa la prevalenza dell'organizzazione pluralistica dei rapporti sociali e dei

conflitti fra gruppi di interesse.

Condizioni che non si sono verificate nell'esperienza italiana. Le caratteristiche originarie del nostro decollo industriale hanno impedito un'affermazione graduale ma continua delle relazioni industriali. Il periodo fascista, con la rottura di un modello di relazioni industriali ancora debole e scarsamente istituzionalizzato, ha impedito il consolidarsi di una tradizione. *Una società autoritaria non poteva accogliere una dialettica sociale o addirittura di classe al proprio interno, scegliendo il modello delle corporazioni tutte aderenti e derivate dall'idea di stato/regime.*

È molto semplice inquadrare uno schema di analisi entro il quale è possibile ricomprendere le vicende delle relazioni industriali: esso può essere rappresentato con un modello *input-output*.

Input il modello comprende i conflitti, le rivendicazioni, le domande di ogni genere connesse al rapporto di lavoro dipendente. *Output* il modello comprende le norme, le regole più o meno formalizzate che governano gli stessi rapporti.

Fra le due voci operano gli strumenti e le

procedure predisposti dai sistemi di relazioni industriali per la trattazione e la composizione delle controversie. Fra questi strumenti e procedure il posto fondamentale è assunto dalla contrattazione collettiva, *senza la quale esisterebbe il puro rapporto di forza datore di lavoro/lavoratore.*

L'efficacia di un sistema di relazioni industriali si vede soprattutto dalla sua capacità di riduzione del conflitto e delle tensioni, entro uno spazio temporale dato più o meno lungo. In altre parole, il conflitto in uscita dovrebbe essere minore di quello in entrata.

Le relazioni industriali in Italia

Come detto in precedenza, il nostro paese non ha potuto sviluppare una cultura di relazioni industriali *analoga ad altri paesi. In questo vi è la nostra originalità (con aspetti positivi e negativi).*

In primis siamo entrati in ritardo, rispetto agli altri paesi europei, nell'epoca della Rivoluzione industriale; successivamente la nascita del fascismo ha bloccato sul nascere un modello appena costituitosi.

In Italia assistiamo alla nascita e allo sviluppo di un modello associazionista che mette al centro la tutela e la garanzia in caso di eventi imprevisti (infortunio, malattia etc). Con il tempo questa libertà associativa produce straordinarie novità destinate a cambiare le forme del diritto, sia privato sia pubblico. Il dialogo tra imprese e rappresentanze del lavoro si avvia verso un'inedita forma del contrattare in modo collettivo. Nessuno ritiene *indispensabile* l'intervento dello stato, demandando tale prerogativa alle parti interessate. Un ruolo predominante è assunto dalla dottrina sociale della chiesa, che crede fermamente nei corpi intermedi e nelle loro espressioni politiche e sociali. Luigi Einaudi espone chiaramente questo concetto: occorre che l'autonomia privato-collettiva delle parti sociali regoli le relazioni di lavoro in un contesto che non ignori le dinamiche economiche. Nella stagione dei governi De Gasperi-Einaudi si assiste alla nascita di un modello di sviluppo che segnerà per sempre la nostra repubblica.





Il Piano Marshall europeo, la stretta monetaria per consolidare il cambio, la stabilizzazione dei prezzi, le politiche regionali del Mezzogiorno crearono le condizioni *per rendere il paese in grado di avere una potente crescita economica e rendere possibile conquiste prima non possibili.*

È in questo clima che ha preso forma e sostanza quella che oggi riconosciamo come l'età d'oro delle relazioni industriali italiane. Questa esperienza terminerà negli anni '60, cadendo sotto i colpi delle spinte provenienti dal mondo della sinistra, le continue contrapposizioni interne della democrazia cristiana, la volontà politica di intravedere modelli diversi da quelli atlantisti e filo americani, la necessità di affrancarsi dalla figura ormai ingombrante della chiesa cattolica.

Tutto questo porterà all'affermazione di un modello statale di tipo partitico/ burocratico che avrà come conseguenza la perdita di terreno delle istituzioni parlamentari rispetto ai partiti che diventano la sede del potere di un intero sistema.

Il sistema liberal democratico, che aveva garantito lo sviluppo del paese e delle relazioni industriali così come le avevamo conosciute, non è più in grado di fornire il sostegno necessario. L'età d'oro della contrattazione collettiva e della grande autonomia delle parti durerà fino agli anni '70, lasciando il passo a una maggiore influenza regolatrice dello stato. Saranno le stesse parti, infatti, a ritenere più conveniente mettersi sotto la protezione dello Stato, limitando la propria autonomia. Autonomia che le stesse parti decidono di rimettere al centro nelle reciproche relazioni a

partire dagli anni '90, in un crescendo di accordi che arrivano ai giorni nostri e che disciplinano minuziosamente le dinamiche delle relazioni industriali.

Gli ultimi accordi degli anni 2000

Corre l'anno 2009 e un accordo a due Cisl e Uil dà il la per un nuovo viatico delle relazioni industriali. Il 2011 sarà l'anno di svolta con la successiva partecipazione della Cgil che inserirà gli opportuni correttivi e le necessarie garanzie anche a seguito della nota vicenda Fiat Pomigliano e Mirafiori. Sono anni di forti tensioni, si presentano vicende che mostrano il pieno scollamento del sistema, con gravi ripercussioni di carattere politico, economico e sociale. Tutto ciò mentre il paese attraversa un periodo di grave crisi economica, crisi inserita nella più ampia europea. Come sempre la Cgil si pone come elemento centrale e di garanzia nel panorama sindacale e industriale del paese. L'accordo riveste una notevole importanza, non solo per quanto riguarda le relazioni industriali ma incide fortemente nel campo economico. Tale accordo dà un segnale forte influenzando positivamente anche sui mercati rafforzando la posizione economica dell'Italia. Rapporto chiaro tra contratto nazionale e aziendale, rappresentanze unitarie, referendum dei lavoratori, clausola di tregua ridisegnano in modo chiaro una disciplina che non poteva più attendere.

Il 2014 è l'ultimo atto di questo lungo percorso che, partendo dal citato accordo del 2011, passando per il protocollo d'intesa del 2013, regola in modo trasparente il concetto di rappresentanza e rappresenta-

tività con la relativa titolarità della contrattazione in azienda.

E ancora presto per capire gli effetti e la portata di queste novità sul panorama nazionale, ma almeno ora disponiamo di un formidabile strumento che può rilanciare le relazioni industriali del nostro paese. L'auspicio è che le organizzazioni confederali lo utilizzino al meglio, evitando il rischio di cadere nell'autoreferenzialità, rappresentando pienamente le istanze del mondo del lavoro e di una società che cambia con fin troppa rapidità.

L'ultima frontiera delle relazioni industriali in Italia, il caso Enav

In Italia il processo di privatizzazione comincia nel 1992, data importante che segna l'inizio della seconda repubblica.

In quel contesto si decise, al fine di ottimizzare le aziende pubbliche e di ricavare liquidità, di mettere sul mercato asset importanti.

Le normative garantivano, comunque, il controllo da parte dello stato utilizzando dei meccanismi giuridici/societari.

I processi di privatizzazione si sono susseguiti in Italia quasi ininterrottamente da allora, non sempre con risultati soddisfacenti. La relazione della corte dei conti del 2010, infatti, recitava testualmente: *"si evidenzia una serie di importanti criticità, che vanno dall'elevato livello dei costi sostenuti e dal loro incerto monitoraggio, alla scarsa trasparenza connaturata ad alcune delle procedure utilizzate in una serie di operazioni, dalla scarsa chiarezza del quadro della ripartizione delle responsabilità fra amministrazione, contractors ed organismi di consulenza al non sempre immediato impiego dei proventi nella riduzione del debito"*.

In questo contesto, unito ad un clima di assoluta novità mondiale, si è mossa la privatizzazione di Enav. L'unico service provider ATM del mondo a sperimentare un vero processo di collocazione *sul mercato di una quota rilevante del proprio capitale sociale con quotazione sul mercato azionario.*

Una sfida avvincente che il movimento sindacale è riuscito a comprendere e, secondo noi, a vincere. Grazie anche alla peculiarità del servizio offerto e vista l'enorme attenzione sul piano mediatico, le OO.SS. di categoria e di Enav sono riuscite in un intento unico nel panorama nazionale.

Molte altre volte il tentativo è stato fatto ma non è andato a buon fine. La costituzione di un organismo paritetico Azienda-Sindacato che, con funzioni consultive e di garanzia, si inserirà nei processi aziendali è oggi una realtà in Enav spa.

L'organismo Paritetico di garanzia, formato dai segretari nazionali e da vertici aziendali, è la sede deputata alla consul-



tazione preventiva ed obbligatoria in merito alle linee strategiche deliberate dal cda, con particolare riferimento a quelle che abbiano influenze sulle condizioni economiche e sull'occupazione.

In particolare, la consultazione preventiva verterà sulle seguenti tematiche:

- principali progetti d'investimento e core business;
- ristrutturazioni e/o modifiche di portata generale dell'organizzazione del lavoro;
- innovazioni tecnologiche e operative di particolare livello.

Ferma restando l'autonomia dell'organismo, l'azienda dovrà convocarlo preventivamente rispetto all'implementazione delle azioni di competenza sui predetti processi. L'azienda procederà all'illustrazione delle tematiche oggetto dei lavori con modalità tali da consentire alla OOS la formulazione di pareri, valutazione e/o indicazioni non vincolanti.

A conclusione dei lavori sarà disposta una nota congiunta che riporti le posizioni all'amministratore delegato che fornirà formale riscontro convocando, se necessario, l'organismo per un ulteriore approfondimento.

Questo accordo, malgrado sia ancora lontano dai processi di relazioni industriali di stampo tedesco, è un passo avanti notevole rispetto alle nostre dinamiche nazionali. Troppo spesso nel nostro paese si parla di modelli di relazioni industriali diverse dalle attuali, ma nessuno si impegna a disporre gli opportuni cambiamenti normativi.

Nel contesto dato e con le regole attuali abbiamo prodotto un risultato molto importante e certo in controtendenza, che speriamo possa essere all'altezza del compito cui siamo chiamati.

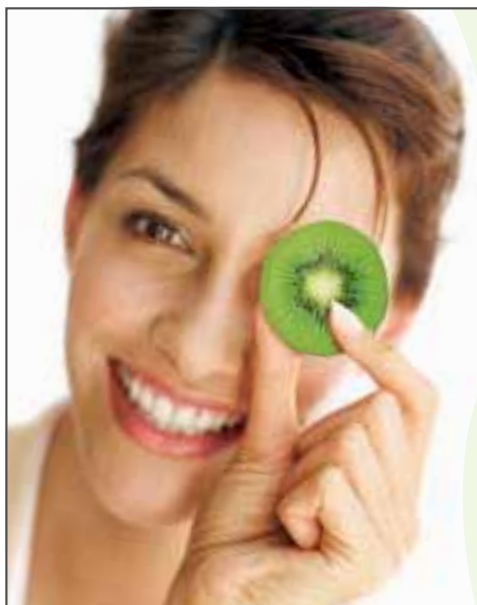


La scommessa è relativa alla nostra capacità con Enav di far sì che diventi utile strumento di gestione dei processi in anticipo rispetto alla loro attuazione.

È un punto di inizio perché riteniamo che possa essere un esempio per estendere questa modalità di relazioni industriali ad altre aziende non solo del settore. Diventando la testa d'ariete per le future quanto mai necessarie modifiche legislative sul tema. Riteniamo, infatti, non più procrastinabile un modello di relazioni industriali che si sganci da un modello basato esclusivamente sul conflitto. Atteggiamenti antagonisti, motivi di opposizione ed estraneità, continue manifestazioni conflittuali non sono più sufficienti ad un modello di relazioni industriali che deve

anticipare i processi, a maggior ragione laddove i processi finanziari che investono l'economia tendono a spostare anche fisicamente i punti di decisione in economia.

La partecipazione dei dipendenti alle sorti dell'impresa è la chiave di volta. La loro inclusione nelle dinamiche di impresa e non la loro esclusione, la loro possibilità di gestire unitamente con il datore di lavoro i processi che li riguardano e non subirla sic et simpliciter, questo è l'obiettivo cui tendere. La reale comprensione dei fenomeni economici e societari porterà ad una visione nuova, non più incentrata esclusivamente sul profitto fine a se stesso ma contribuirà allo sviluppo di un nuovo modo di vedere l'attività di impresa che metta al centro il lavoro, la persona e la sua volontà.



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanita-

rie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.

Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Il rapporto complicato tra partito e sindacato: un caso non solo inglese

di Giuseppe Martelli

La natura estremamente provinciale del dibattito politico in Italia impedisce molto spesso di indirizzare lo sguardo al di là dei confini nazionali. La relazione, spesso conflittuale, tra sindacato e partito è uno di quei temi che, a torto, molto spesso si ritiene essere tipico del nostro Paese e del sistema politico-sindacale italiano. In realtà, com'è logico aspettarsi, determinati fenomeni sono comuni a molte democrazie occidentali specialmente in quei contesti caratterizzati da una presenza storica di partiti politici e organizzazioni sindacali (e corpi intermedi in genere) nel tessuto economico e produttivo. Il Regno Unito rappresenta senza dubbio uno di quei Paesi dove il partito laburista, le unions affiliate e non (al partito) hanno avuto un peso storico non indifferente nell'indirizzare molti dei processi economici e sociali che hanno caratterizzato UK nel '900.

La breve ricerca condotta nel North-East inglese nell'Ottobre del 2015, su richiesta della Camera del lavoro metropolitana di Firenze, partiva proprio da considerazioni opposte a quelle fin qui elencate e, in altri termini, si fondava sulla genuina curiosità di capire come "gli altri" hanno affrontato situazioni che ai nostri occhi sembrano dei veri e propri vicoli ciechi. In termini metodologici si tratta di 15 interviste semi-strutturate realizzate tra i sindacalisti (9) del North-East, in particolare nella zona del Tyside e alcuni parlamentari (6, da qui in poi MP) del Labour eletti nell'area. L'obiettivo, in parole povere, è lo studio del complicato e conflittuale rapporto tra il Labour Party e le Trade Unions territorialmente riferito al nord-est inglese, tradizionalmente molto "red oriented" nella distribuzione del voto in UK. Per rendere ancor più chiaro il contesto storico, potremmo dire che la fase

vissuta nella sinistra britannica al momento della ricerca coincide con l'elezione di Corbyn a segretario del Labour all'indomani della sconfitta del partito guidato da Ed Millebrand, il 7 Maggio del 2015. Descrivere il contesto è fondamentale per tornare, in seguito, sulla dimensione politica e generale del rapporto tra Unions e Labour. Tuttavia è fondamentale non perdere di vista il fuoco della ricerca: il rapporto tra Unions e Labour dalla Thatcher fino a Corbyn passando per Tony Blair. La Thatcher è il punto di svolta di ogni racconto dei diversi sindacalisti intervistati. La Lady di ferro rappresenta un vero e proprio spartiacque che ridefinisce per sempre il ruolo del sindacato, essenzialmente ridimensionandolo molto. In termini numerici le Trade Unions britanniche, prima della Thatcher, contavano su circa dodici milioni di *members* (iscritti) mentre oggi gli iscritti al sindacato in UK sono esattamente la metà. Ma non sono i numeri (se pur spietati) a definire il peso di questa sconfitta del sindacato.

Più dei numeri sono le parole dei sindacalisti intervistati a descrivere quegli anni. Anni fatti di scioperi infiniti, di scontro frontale con la Premier britannica e, infine, gli anni della sconfitta e del reflusso che prendono forma all'interno di un mutato clima dell'opinione pubblica ormai avverso alle battaglie delle unions (la più famosa è quella dei minatori che bloccarono i trasporti per giorni fino alla resa incondizionata). La vittoria di Tony Blair (il primo mandato) si colloca esattamente all'indomani dei dieci anni più duri vissuti dalle unions e dalla working class in UK e rappresenta quindi una vera e propria liberazione.

Certo, i giudizi dei sindacalisti intervistati sono diversi e molto articolati: i sindacalisti del settore pubblico, ad esempio, riconoscono al primo Blair di aver finanziato il settore pubblico e il NHS (sistema sanitario britannico) dopo anni di tagli, ma rimproverano un atteggiamento poco "concertativo" rispetto ai sindacati e una sostanziale azione unilaterale, se pur positiva, del governo. I responsabili del settore privato sono ancora più netti e contestano già al primo governo Blair una effettiva continuità di politica economica con la Thatcher: "*Blair è nemico delle unions e quindi nemico dei lavoratori*" sintetizza il responsabile del sindacato degli edili (UCATT). Ancor più nel dettaglio e assumendo la prospettiva delle unions affiliate (che hanno un rapporto organico e statutario con il Labour), risulta evidente che gli anni del *blairismo* sono stati vissuti dai sindacati dal punto di vista di una minoranza asserragliata che provava a mantenere una prospettiva socialista in un partito inebriato dalla ricetta socio-economica denominata *terza via* (che anche in parte





della sinistra italiana raccoglierà consensi). Come conferma un esponente di spicco di UNITE, il sindacato con più iscritti in Uk e affiliato al Labour: *“Gli anni di Blair al governo sono stati una tortura... anche con i nostri era difficile giustificare certe scelte... ci dicevano cosa combinavamo dentro al Labour ed era difficile tenere insieme le due cose, fare confitto era complicato e la destra del partito ci schiacciava”*. La destra del partito aveva quindi una netta maggioranza e tentava di allontanare il Labour dal legame storico con il sindacato, mentre una sparuta minoranza guidata dal parlamentare McDonnell tentava di salvare ad ogni costo una relazione con le unions mantenendo contatti con i sindacati sul territorio.

I dieci anni del *blairismo* hanno quindi segnato una frattura profonda tra il partito e il movimento sindacale. Sono stati anni di scambi di accuse reciproci e costanti tentativi di de-legittimazione dell'avversario. Ma, nonostante tutto, non si è mai giunti alla rottura e per capirne il motivo è utile tornare sul livello territoriale ovvero nell'area del Tyside, tra Newcastle e Edimburgo. Intervistando, infatti, i responsabili delle unioni territoriali (NETUC- North-Est Trade Union Company) emerge una fitta rete di relazioni tra MP eletti nei collegi della zona e sindacalisti locali. Una rete di contatti che previene, ad esempio, lo scontro frontale nelle fasi di conflitto tra amministrazioni locali a guida Labour e sindacati e predilige quindi un confronto meno formale ma più sostanziale. I sindacalisti intervistati raccontano di campagne elettorali a sostegno degli MP del territorio e, soprattutto, descrivono gli ultimi anni di opposizione congiunta al governo Tories guidato da Cameron. Come ricorda ancora il sindacalista di UNITE: *“La selezione dei candidati... bè la facciamo anche noi all'interno del partito. J. D. che intervisterai domani ora è al Parlamento Europeo, lavorava al centro studi di UNITE e l'abbiamo sostenuta prima dentro al Labour contro il can-*

didato blairiano e poi naturalmente con i nostri voti alle elezioni”. Un rapporto quindi che non si è mai interrotto e che ha mantenuto, soprattutto a livello locale, una forte complicità fondata sulla ragionevole attesa che, prima o poi, gli equilibri interni sarebbero cambiati. E, infatti, l'elezione di Corbyn e la battaglia congressuale (dove le unions contano per ¼ sul risultato finale) hanno rappresentato il momento di svolta soprattutto per le unions che, dopo anni difficili, sono tornati alla guida del partito nonostante le moltissime difficoltà interne. Sintetizzando in maniera brutale si potrebbe dire che, a distanza di venti anni dalla rivoluzione *blairiana*, i ruoli nel partito risultano invertiti ed è la destra del partito a mal-sopportare un segretario essenzialmente socialista.

Ma il quadro delle relazioni tra partito e sindacato dipinto fin qui mancherebbe di colore se non si offrisse spazio alla sostanza delle divergenze che hanno segnato il periodo blairiano e, successivamente, la ritrovata armonia portata dall'anziano leader laburista.





Su cosa litigavano le unions e il Labour negli anni di Blair? Essenzialmente su due cose, secondo gli intervistati: in primo luogo, sulla visione generale del sindacato che, secondo il Premier di allora, era diventata invasiva oltre modo e antistorica nei contenuti. Come ben sintetizzato da uno degli intervistati *"Blair si vergognava del nostro rapporto"*. Ma è forse il secondo elemento a rendere profonda la frattura perché riguarda il corredo genetico dei due attori in campo; in poche parole, Blair intendeva il processo di de-industrializzazione britannico compromesso e irreversibile per via della de-regulation operata dalla Thatcher ma, soprattutto, per via della globalizzazione che, spiegata con le parole di un MP *"ha reso più conveniente costruire barche in Croazia piuttosto che qui"*.

Dall'altra parte, le unions recriminavano contro il governo laburista di allora chiedendo più concertazione, più attenzione ai processi di de-industrializzazione e, sopra ogni cosa, come sottolineato da molti intervistati, a Blair si rimproverava il fatto di non aver messo mano alle leggi contro i sindacati approvate dalla Thatcher (Trade Union Act, che tra le altre cose rende difficile l'esercizio del diritto di sciopero) e di non aver ri-nazionalizzato alcuni servizi essenziali come le ferrovie che la Lady di ferro aveva (s)venduto nel decennio a guida Tories. Ma chi ha ragione? La risposta affidata alle parole degli intervistati è tutt'altro che netta e forse del vero c'è da ambo le parti. È senz'altro vero che il New Labour aveva abbandonato (anche fisicamente) i luoghi di lavoro e la prospettiva della working class come punto di vista privilegiato (anche se elettoralmente la base elettorale del Labour a guida Blair rimarrà quella tradizionale formata dalla *ordinary class*), cercando in maniera disordinata di reagire al liberismo imperante della Thatcher. Dall'altra parte, le unions difendevano naturalmente i lavoratori e



si battevano (lo fanno ancora oggi) contro la de-industrializzazione, ma le strutture sindacali erano diventate molto burocratiche e molto distanti dai luoghi di lavoro. Sempre con le parole degli intervistati: *"Bè forse il sindacato ha le sue colpe, forse dovevamo capire prima che il lavoro stava cambiando e capire prima che molti hanno confuso il sindacato per un luogo dove cercare lavoro e non per difendere i lavoratori"*. Occorre precisare che tali fenomeni hanno lasciato segni pesantissimi nel DNA della sinistra britannica: le unions sono sostanzialmente poco rilevanti e fortemente presenti soltanto nel settore pubblico mentre il Labour deve recuperare molto terreno (Scozia) per tornare a contendere il governo del Paese ai Tories.

In sintesi, dalle parole degli intervistati, dalla raccolta delle testimonianze e dalla ricostruzione storica di alcuni eventi si evince che, in fondo, il rapporto tra Labour e unions è un po' come un rapporto di coppia ben descritto dal ministro ombra per i rapporti con le unions nominato da Corbyn e che descrive questo travagliato rapporto come segue *"Lasciarsi... noo siamo come quelle famiglie dove si litiga e ci si lancia i piatti, ma alla fine non ci si lascia mai. Non esiste un Labour senza unions"*.

In sostanza, il rapporto descritto è un percorso articolato fatto di alti e bassi, ma che in alcuni casi produce effetti positivi come la variabile impazzita Corbyn, che ha sostanzialmente raddoppiato gli iscritti al Labour in un solo anno e, in generale, ha rivitalizzato i giovani che soffrono più di tutti la crisi per via della mancanza di case a prezzi accessibili, di alte tasse universitarie ecc.

Una battuta per concludere. Se a qualche lettore accorto venisse in mente una qualche similitudine tra quanto descritto e l'attuale fase politica di scontro tra Cgil e Renzi non siete strani e non state male. Semplicemente certe cose accadono quando si smette di guardarsi l'ombelico e si butta lo sguardo oltre noi stessi. L'Italia non è Uk e certamente le due situazioni non sono sovrapponibili, ma alzare il capo e domandarsi come gli altri affrontano determinati problemi è una buona pratica per uscire dai vicoli ciechi e disegnare strade nuove.

**questo articolo è un estratto del paper (draft) "Una storia condivisa un futuro incerto - la relazione tra Labour Party e Trade Unions nel North-East inglese." frutto di una ricerca sul campo realizzata nell'Ottobre del 2015.*

Giuseppe Martelli (1985). Laureato in Scienza della Politica e dei Processi Decisionali presso l'Università degli Studi di Firenze. Attualmente è dottorando presso la Luiss Guido Carli, Roma con una Tesi di Ricerca sul voto personale nel Sud.



Far parlare l'esperienza femminile

di Anna Paola Moretti, ricercatrice

Biografie di donne da ricostruire e interrogare, come nella storia di Leda Antinori. La memoria è un processo relazionale.

Da qualche tempo mi sono ritrovata a scrivere di storia cercando di far parlare l'esperienza femminile da una posizione di ascolto¹.

Per fare un esempio, voglio parlare di Leda Antinori, su cui ho condotto una ricerca con Maria Grazia Battistoni², per riportare sulla scena pubblica la vita di una ragazza partigiana di cui nella sua stessa città, Fano, era rimasto noto solo il nome. Il mio desiderio era di avvicinarmi alla sua verità umana, oltre che a quella fattuale.

La vita di Leda si è consumata in un breve arco di tempo: dal 17 febbraio 1927 al 3 aprile 1945. Mentre la sua casa diventava un punto di riferimento importante per la Resistenza fanese durante l'occupazione tedesca, lei aderì alla Resistenza rivelando coraggio e determinazione. Non era spinta da alcun bisogno di sottrarsi ai bandi di

arruolamento della repubblica di Salò. Trasportava messaggi, armi, stampa clandestina, lungo la vallata del Metauro fino alla Gola del Furlo; faceva anche parte dei Gruppi di Difesa della donna, che offrivano assistenza ai combattenti ma erano per le donne anche spazio di confronto su questioni relative alla propria condizione femminile e al loro futuro. Fu arrestata il 20 luglio 1944 mentre trasportava armi, come scrisse nel diario che poté appena abbozzare: *mentre la mattina io Luciano Ilvio e gli altri portavamo dei fucili e rivoltelle nel nostro comando che si trovava a Fenile, fummo fermati dai tedeschi. I miei compagni sono fuggiti e io per non farli prendere mi son consegnata a loro*. Condannata a morte dopo una serie di interrogatori e carcerazioni in varie località, in seguito ad un bombardamento sulle carceri bolognesi riuscì a fuggire e a far ritorno a Fano, attraversando il fronte. Distrutta fisicamente per le violenze subite e le sofferenze durante la fuga randagia per le campagne dell'Emilia Romagna, morì di tubercolosi poco dopo il suo ritorno. Aveva da poco compiuto 18 anni e al suo funerale partecipò una folla commossa. Nella sua città Leda è stata ricordata come

una vittima della barbarie nazifascista. Ricostruendo la sua storia ci siamo accorte che c'era anche altro. Pur molto giovane, Leda era stata capace di scelte determinate che aveva più volte rivendicato: la iniziale disobbedienza civile a un regime che aveva disciplinato le coscienze; il sacrificio per far fuggire i compagni; tacere sotto tortura i loro nomi; il rifiuto di essere liberata per non provocare rappresaglie alla popolazione di Novilara; la richiesta finale fatta alla famiglia di non fare vendette pur conoscendo i suoi delatori. Leda aspirava dunque a un modo di vita sottratto alla violenza che aveva sperimentato, era consapevole che, anche dopo la sua fine, ogni guerra si allunga sul futuro e non finisce mai. Scegliendo di interrompere la catena dei lutti affermava la sua ricerca di libertà, che non era solo quella da un'occupazione straniera e dall'ideologia fascista, ma una libertà femminile intesa come misura per sé: una pratica orientata alla vita, impensata in un contesto dominato dall'uso della forza.

Mi sono accostata alla storia di Leda con la modalità di ascolto di sé e delle altre che le donne hanno imparato nel femminismo degli anni Settanta. Mi sono nutrita di quello che altre donne mi hanno offerto in un passaggio di intelligenze femminili tra generazioni: la memoria orale della sorella di Leda, Iva; una ricerca svolta negli anni '80 da alcune insegnanti fanesi; il lavoro delle storiche che dalla metà anni '70 hanno iniziato a ricercare le testimonianze delle partigiane; la modalità di incontro con le testimoni della Shoah appresa da Daniela Padoan; le indicazioni sviluppate in lunghi anni di ricerca e pratica di confronto dalla Comunità di ricerca storica fondata da Marirì Martinengo, diventata recentemente "Comunità di storia vivente"; le sollecitazioni derivanti dal lavoro di Anna Bravo sulle storie di sangue risparmiato, a cui abbiamo sottoposto il nostro lavoro. Coniugando rigore di ricerca e rapporto di empatia, dalla tessitura delle fonti orali, bibliografiche e d'archivio, è nata una narrazione diversa e sono emersi tratti originali di signoria femminile.



¹ Cfr. M.G. Battistoni, R. Giomprini, A.P. Moretti, M. Moretti, La deportazione femminile. Incontro con Irene Kriwienko. Da Kharkov a Pesaro: una storia in relazione, Assemblea legislativa delle Marche, 2010; A.P. Moretti, La guerra di Mariùli, bambina negli anni Quaranta, Il Ponte vecchio, 2012

² A.P. Moretti, M.G. Battistoni, Leda. La memoria che resta, ANPI sezione Leda Antinori, Fano, 2015



Se Leda avesse avuto il tempo di scrivere la sua storia, sarebbe riuscita a eludere i modelli narrativi che spesso hanno imbrigliato la narrazione di sé di tante partigiane?

Negli anni '50 della Guerra fredda, la società italiana esprime sospetto e condanna verso le donne che, trasgredendo ai ruoli imposti, avevano partecipato alla Resistenza ed erano state anche deportate nei lager. Il fenomeno non fu solo italiano, ma europeo, testimoniato anche dalle combattenti sovietiche³. In quel clima regressivo e repressivo gran parte delle partigiane adottò un racconto convenzionale che escludeva emozioni e sentimenti e si nascose dietro il riassetto generale della memoria. Per la difficoltà di far corrispondere vissuto e rappresentazione, per la difficoltà a simbolizzare le proprie azioni, la perdita di memoria avvenne per le donne anche all'interno del ristretto cerchio familiare⁴. Molte si chiusero nel silenzio. Iniziarono un racconto diverso solo quando furono sollecitate da altre donne⁵; il femminismo si è posto come spartiacque per la dicibilità dell'esperienza femminile.

Finché la Resistenza fu vista come un fatto prevalentemente militare, l'azione delle donne, dispiegata in gran parte senza armi, rimase quasi invisibile per la storiografia. Relegate a fiancheggiatrici di supporto, furono loro tributati ringraziamenti generici e rituali. Il riconoscimento del ruolo strutturale avuto dalle resistenti iniziò negli anni '90, quando la resistenza civile si affacciò come nuova categoria

interpretativa. Oggi, a settant'anni dagli avvenimenti, mancano ancora studi generali sulle donne che hanno fatto la Resistenza e le motivazioni che le avevano spinte ad agire sono ancora troppo spesso ricondotte a categorie inadeguate.

Sappiamo bene che alla radice della nostra cultura patriarcale, e delle istituzioni che questa ha sviluppato, c'è la separatezza dell'ambito assegnato alle donne. Quando è accaduta qualche loro imprevista irruzione sulla scena pubblica, le donne sono state incluse senza voce, interpretate, senza lasciar spazio a ciò che esse sapevano e pensavano di sé e del mondo. Per le partigiane si è utilizzata la categoria della emancipazione e a misura del loro coraggio è stata posta la virilità.

Lecture esterne, che diventano un rimpicciolimento dell'esperienza femminile, in un'ottica di concessione e omologazione maschile. Non a caso, il termine emancipazione non si usa per i maschi, a meno che non si tratti di popoli coloniali. Infatti, l'emancipazione era un istituto del diritto romano, in base al quale il figlio otteneva l'estinzione della possibilità di essere venduto; erano gli schiavi a essere emancipati. L'emancipazione segnala un percorso di accesso ai diritti che non restituisce soggettività, la possibilità a ciascuna/o di dire cosa prova, le proprie motivazioni e inclinazioni, quale libertà cerca, né il valore di chi, donna o uomo, ha capacità cuore intelligenza da spendere nella realizzazione di sé e anche a beneficio della convivenza comune.

La forza della soggettività rende vivi e concreti fatti e idee e mantiene la storia legata alla vita. Di fronte a donne che hanno attraversato eventi cruciali, oltre al desiderio di tributare loro giustizia, sorge il bisogno di indagare la loro esperienza per illuminare il nostro presente, così carico di contraddizioni e di sangue. Ma ogni vita femminile, anche "comune" ("vite infinitamente oscure" le aveva chiamate Virginia Woolf), non più relegata nel privato e interpellata, ha in sé la potenzialità di farsi ponte per farci accedere alla comprensione della storia più ampia. Questa modalità di fare storia è stata scelta in molte ricerche condotte da donne, per lo più in ambito non accademico⁶.

Accade spesso, di fronte a protagoniste ormai scomparse, di avere a disposizione solo scarse fonti che parlino di loro. Possiamo però ricreare il contesto in cui vissero perché da quella cornice risaltino le loro tracce e poi attuare consapevolmente un incontro di memoria e storia, in un ascolto partecipato delle voci che si sono espresse; possiamo apprendere dalla nostra memoria e dalla nostra esperienza per porre con responsabilità interrogativi a quelle vite di donne rimaste per lo più nell'oblio e aver cura di quello che alla fine si disegna come loro lascito e ci restituisce la loro passione.

Credo anche che abbiamo necessità di far incontrare le storie delle varie donne che ci sono state compagne di viaggio e dare forma a una rete: non solo per far emergere figure dimenticate, ma entrare in contatto noi che facciamo ricerca e confrontarci; una trama di relazioni per tenere insieme storia e politica, affinché ci sia una storia non più mutilata, ma finalmente costruita anche con la presenza dei soggetti femminili e intessuta dei sentimenti che uomini e donne provano.

Anna Paola Moretti - Ricercatrice storica per passione, è stata tra le fondatrici nel 1985 dell'associazione Casa delle donne di Pesaro, dove ha organizzato seminari di storia, linguistica, politica delle donne; collabora dal 2007 con l'Istituto di storia Contemporanea della Provincia di Pesaro e Urbino organizzando incontri e seminari su storia e memoria della deportazione femminile.

3 Cfr. S. Aleksevich, La guerra non ha un volto di donna, Bompiani 2015

4 Cfr. I. Carrone, Le donne della resistenza. La trasmissione della memoria nel racconto dei figli e delle figlie delle Partigiane, Infinito, Formigine 2014.

5 Cfr. A.M. Bruzzone, R. Farina, La Resistenza taciuta. Storie di dodici partigiane piemontesi, Bollati Boringhieri, 2016, la prima edizione è del 1976.

6 Esempi recenti di ricerche su partigiane: L. Artioli, Storia delle storie di Lucia Sarzi, Corsiero, 2014, e anche A. Coccolli, N. Pagni, A.R. Tiezzi, Norma Parenti. Testimonianze e memorie, effegi 2014.

L'intervista a Wanda Tommasi

Comunità di Diotima

Vuoi presentare la Comunità di Diotima ai nostri lettori?

Diotima nacque nel 1984 presso l'Università di Verona come comunità di sole donne amanti della filosofia e interessate a rendere conto della differenza sessuale nel lavoro del pensiero. La fondazione di Diotima era stata preceduta da un'esperienza di circa due anni di lavoro "politico", sul modello della pratica femminista dell'autocoscienza e con l'impegno di commentare un numero di "Sottosopra", una rivista della Libreria delle donne di Milano: il gruppo politico si chiamava "Fontana del ferro", dal nome della via in cui si svolgevano le nostre riunioni. Animatrici di entrambe le iniziative furono soprattutto Luisa Muraro e Chiara Zamboni; io partecipai a entrambe fin dall'inizio. Tuttavia, quando l'esperienza di Fontana del Ferro si concluse e contestualmente nacque Diotima, alcune donne si fecero da parte e altre, impegnate nella ricerca filosofica, si aggiunsero.

Pensammo che, visto che la filosofia su cui ci eravamo formate aveva una chiara impronta maschile ed era segnata da un'omosessualità socio-simbolica, cioè dal fatto che gli uomini si rivolgevano prioritariamente ad altri uomini come interlocutori, escludendo le donne, noi potevamo dar vita a una filosofia in cui noi donne ci saremmo rivolte preferenzialmente ad altre donne come interlocutrici privilegiate. All'inizio, escludemmo di fare riferimento a pensatori maschi, ad eccezione di quei pochi su cui ci eravamo formate e che avevamo profondamente interiorizzato, e mettemmo in primo piano lo scambio di pensiero vivo fra noi, in presenza, dando così autorità alla parola delle altre, e tenendo come riferimenti teorici le pensatrici femministe, soprattutto quelle della differenza sessuale che ci avevano preceduto, fra cui Luce Irigaray. All'inizio, il lavoro era faticoso e molto di ciò che cercavamo di dire risultava oscuro, ma gradualmente, nello scambio fra noi, emersero dei temi che cominciarono a prendere forma: innanzitutto il pensiero della differenza sessuale, poi la relazione con il mondo, la pratica femminista del partire da sé, l'autorità femminile e molti altri.

I primi anni furono caratterizzati dalla centralità di Luisa Muraro, alla cui autorità quasi tutte si riferivano, quasi sempre per accordarsi, talvolta invece per entrare in conflitto, in conflitti difficili e dolorosi. Nella centralità di Luisa, nella sua eccessiva autorità, c'era qualcosa che funzionava: l'autorità fra noi non circolava, si fissava su una sola. Una faticosa riflessione su questa *impasse* portò in seguito ciascuna di noi a farsi carico della propria stessa autorità; l'autorità cominciò così a circolare più liberamente, in un tessuto di relazioni più mobile e fluido. A quel punto, considerammo il "fare diotima" semplicemente come il nome delle relazioni fra noi: ciò vuol dire che l'autorità è nelle relazioni e non in possesso di una singola.

Attualmente e già da diverso tempo Luisa Muraro si è fatta da parte rispetto al lavoro di Diotima, la cui responsabilità ricade ora soprattutto su Chiara Zamboni, ma anche su ciascuna di noi. Fin dall'inizio, e questo continua tuttora, di Diotima fanno parte donne amanti della filosofia, ma non necessariamente accademiche: alcune sono interne, altre esterne all'università. Diotima si riunisce all'università di Verona, ma non ha uno statuto né un'organizzazione formale di alcun tipo: vive solo finché è vivo il desiderio di coloro che ne fanno parte. Il suo lavoro si struttura con

riunioni a cadenza mensile, cui si aggiungono due volte l'anno dei ritiri filosofici di due giorni, animati da un'intensa discussione. Ogni anno, in autunno, i temi su cui stiamo lavorando sono presentati al Grande seminario, che è aperto al pubblico, donne e uomini. Nel corso del tempo, alcune donne si sono allontanate da Diotima e altre, spesso più giovani, se ne sono aggiunte, cosicché attualmente c'è una buona presenza di giovani donne, accanto alle fondatrici.

Come nasce l'idea del Seminario di quest'anno e come s'inserisce nel percorso che Diotima vuol fare?

L'idea del Seminario di quest'anno è emersa, come succede quasi sempre, nel ritiro filosofico che abbiamo fatto a fine giugno. In realtà, gran parte della discussione in quel ritiro verteva sulla questione della competenza simbolica, cioè su come si arrivi a maturare un proprio punto di vista sulla realtà e a prendere posizione a partire da sé e non secondo idee già confezionate.





Tuttavia, ci è sembrato che un Seminario sulla competenza simbolica sarebbe risultato troppo astratto e probabilmente poco comprensibile per chi sarebbe venuto ad ascoltarci. Luisa Muraro, che non partecipa alle riunioni mensili di Diotima ma ai ritiri sì, ha allora proposto il tema della violenza, su cui aveva già riflettuto nel suo libro *Dio è violent* (Nottetempo, Roma 2012). Dopo qualche perplessità, dovuta al fatto che questo tema si allontanava molto da quanto si era discusso fino a quel momento, la proposta è stata accolta: il tema della violenza è, infatti, di grande attualità, sia per i numerosi casi di violenza patita da donne di cui ci danno quotidianamente notizia le cronache sia perché quella attuale è una società attraversata da molta violenza, una violenza che abita anche dentro di noi e che merita di essere interrogata. La riflessione sulla violenza s'inserisce in un percorso di confronto di Diotima con questioni di attualità che coinvolgono le donne: nelle riunioni dello scorso anno abbiamo discusso molto della gestazione per altri (il cosiddetto utero in affitto) e delle unioni civili e abbiamo rilanciato la prospettiva della differenza sessuale nel conflitto tuttora aperto con le teorie *gender* e *queer*.

Puoi illustrare i contenuti del Grande Seminario?

Posso solo immaginare a grandi linee quello che ne emergerà, dal momento che io non sono fra le relatrici del Grande Seminario di quest'anno (*5 lezioni nei mesi di ottobre e novembre*). Nella discussione di preparazione al Seminario, eravamo partite dalla violenza sulle donne, una violenza che oggi è registrata puntual-

mente dai *mass media* e per cui è stato recentemente coniato il termine "femminicidio", ma che in realtà viene da molto lontano e che ha accompagnato tutta la storia del patriarcato: alle nostre spalle c'è una lunga storia di misoginia, cioè di odio verso le donne, che va dalla loro emarginazione dall'umano e dal loro schiacciamento sul lato "animale" e dalla loro lunga esclusione dalla sfera politica fino alla caccia alle streghe e oltre. Oggi, il riacutizzarsi della violenza sulle donne è come un colpo di coda del patriarcato morto o morente: è legato probabilmente al fatto che molte donne ormai si sottraggono ai ruoli tradizionali che esse ricoprivano nell'ordine patriarcale.

Tuttavia, non c'è solo la violenza sulle donne. Il Seminario tratterà della violenza in tutta la sua ampiezza e pervasività, come dismisura che precede e va di pari passo con l'umanità. La violenza accompagna fin dall'inizio l'esperienza dell'essere umano: basti pensare, sulla scia di Melanie Klein, al rapporto di amore e odio - aggressività, rabbia, violenza - che la creatura piccola intrattiene con la madre, amata ma anche odiata perché non è sempre a propria disposizione. Basti pensare alla violenza all'origine delle società e del sacro secondo alcune ipotesi antropologiche, fra cui quella di René Girard. Nel campo delle teorie politiche, secondo Thomas Hobbes è lo Stato, il Leviatano, a detenere legittimamente il monopolio della violenza, sottraendone l'esercizio in prima persona ai singoli per evitare la guerra di tutti contro tutti che ne sarebbe la conseguenza inevitabile. Questo presupposto della teoria politica moderna può essere messo in discussione, chiedendosi se davvero solo lo Stato possa detenere il monopolio della violenza. Hannah Arendt distingue opportunamente la violenza dal potere, dalla forza e dall'autorità; tuttavia, possiamo constatare che spesso si verifica nella realtà una commistione di potere e violenza.

Ancora oggi molta violenza attraversa e pervade le nostre società, installandosi anche dentro le nostre anime. Qualcosa ce ne dobbiamo pur fare e soprattutto qualcosa ne dobbiamo dire, sapendo che la violenza si scatena quando vengono meno le mediazioni o quando il linguaggio, la prima e più importante mediazione, prolifera troppo e gira a vuoto senza avere più efficacia e allora, spesso, subentra la violenza. Siamo convinte che le donne siano capaci di un ascolto attento della violenza propria e altrui perché sono consapevoli della possibilità della violenza maschile sul proprio corpo. Speriamo anche di aver guadagnato, grazie alla fiducia che circola nelle relazioni fra noi e con altre donne, un punto di avvistamento sulla violenza sufficientemente distaccato da poterla guardare accogliendo questo fatto doloroso senza farcene travolgere. Altrimenti, se ne fossimo travolte, non ci sarebbe possibilità di parola, ma solo mutismo. Fare parola e pensiero in fedeltà alla differenza femminile sulla violenza, sia quella patita sia quella che ci attraversa, ci abita e che noi stesse possiamo esercitare, è la scommessa all'origine di questo Grande Seminario.

Wanda Tommasi vive a Verona, dove insegna filosofia all'università. Fin dalla fondazione, fa parte della comunità filosofica femminile "Diotima", con cui ha elaborato il pensiero della differenza sessuale. Nella sua ricerca, ha privilegiato l'opera di Simone Weil, cui ha dedicato due volumi, e quella di altre pensatrici contemporanee.

Fra le sue pubblicazioni: *I filosofi e le donne* (Tre lune, 2001), *Etty Hillesum. L'intelligenza del cuore* (Messaggero, 2002), *La scrittura del deserto* (Liguori, 2004), *María Zambrano. La passione della figlia* (Liguori, 2007), *Oggi è un altro giorno. Filosofia della vita quotidiana* (Liguori, 2011), *e Ciò che non dipende da me. Vulnerabilità e desiderio nel soggetto contemporaneo* (Liguori, 2016).

La Street art *dalla terra alla luna*

di Simona Capodimonti, storica dell'arte

La Street art è un fenomeno globale ormai inarrestabile, da Nord a Sud, in Italia e nel mondo. Da diversi anni ha colonizzato le città, dalle periferie al centro, alimentando ciò che è nota come Gentrification, che i sociologi della città ci spiegano in breve come i cambiamenti urbanistici e socio culturali nelle periferie urbane, attraverso lavori di restauro degli immobili e interventi mirati di arte urbana, che inducono in primis un miglioramento dell'area degradata, poi a far affluire nuovi abitanti benestanti e quindi a far aumentare i prezzi delle abitazioni, con il conseguente allontanamento degli abitanti locali a basso reddito, che non possono più permettersi di risiedervi. È accaduto un po' ovunque, da Roma, Milano, Berlino, Parigi, New York e fa parte dell'espansione naturale delle città ed è qualcosa che non si può arginare come le migrazioni ed è temuto da molti perché visto come lo stravolgimento della natura originaria del luogo. Stiamo arrivando al punto che la street art è usata per impreziosire condomini di lusso, come accade già in America, e fa alzare le quotazioni degli immobili. Iniziamo col precisare che nell'accesso dibattito in corso il termine riqualifica-

zione urbana, molto amato dalle amministrazioni pubbliche, è stato già concettualmente superato nelle conversazioni tra architetti, urbanisti e addetti ai lavori con rigenerazione, dal momento che riqualificare sembrerebbe implicare la negazione della qualifica che un luogo ha già di per sé; mentre rigenerare rispetta la forma che un luogo ha, come riflesso della sua storia, ma che si rinnova attraverso azioni migliorative.

Così come il termine Street art ha lasciato il posto per un certo periodo sui giornali, siti, dibattiti, a quello di Urban art, per poi ritornare in auge e ri-appropriarsi del suo territorio semantico, in analogia con gli eterni ritorni tra figurativo e astratto che dimostrano che in arte nulla si crea che non sia già stato creato ma, semmai, si reinventa, così è diventata illusione dividere arte di strada dall'arte urbana poiché si riferiscono ad un'unica realtà in continua evoluzione di cui entrambe fanno parte.

Volendo fare una sintesi in poche righe della storia della street art: iniziamo dall'invenzione dei graffiti nelle grotte dal paleolitico in poi ad opera dell'uomo primitivo, passando ai dipinti ad affresco dei muri delle chiese medioevali e rinascimen-



tali pensati per essere comprensibili al popolo, attraverso il muralismo messicano di Rivera, Orozco e Siqueiros con cui si veicolavano messaggi politici, facendo un salto a New York tra anni '70 e '80, considerata patria putativa della graffiti art, nei quartieri disagiati come il Bronx per dar voce a parte della popolazione allora invisibile, ai messaggi politici anni '70, all'affermazione della street art nella sua evoluzione dall'illegale al legale, dalla lotta alle crew (così si chiamano i gruppi di writers uniti in squadre) con la creazione di veri e propri reparti di polizia per identificarli e arrestarli e le spese delle pubbliche amministrazioni per ripulire le città, alle commissioni ufficiali di arte pubblica e di muralismo da parte delle stesse amministrazioni che prima contrastavano i vandali. Abbiamo così ricostruito velocemente molti secoli di storia, per dare una traccia a chi si avvicina per la prima volta a tale materia, sperando di incuriosirlo e stimolarlo ad approfondire autonomamente.

Nella fase storica in cui ci troviamo è arrivato il momento di iniziare a parlare oltre che di storia della street art, soprattutto di critica della street art e chiederci se tutto quello che è prodotto su muro può essere considerato arte o vada fatta una distinzione tra le prime sperimentazioni, le prove accademiche e le vere e proprie espressioni artistiche riuscite o il vandalismo. Per questa ragione, sentendo l'esigenza di approfondire argomenti di cui si parlava ancora troppo poco, ho ideato gli Urban Talks a Roma, realtà già esistente in altre capitali europee, dove al Museo Carlo Bilotti di Roma in contemporanea





alla mostra fotografica *Urbs Picta* di Mimmo Frassinetti, nel 2016 sono stati invitati a parlare artisti, curatori, fotografi, addetti ai lavori, architetti sociologi e appassionati intorno alle tematiche aperte sull'arte urbana. C'è stata la partecipazione ai sei incontri in programma di oltre ottocento persone e questo dato rende l'idea dell'urgenza di parlare di tali argomenti e dell'interesse crescente. Anche un istituto prestigioso come la Treccani si è interessata all'argomento dedicando alcune voci dell'Enciclopedia al fenomeno e organizzando nella sua sede alcune conversazioni con artisti e ospiti sull'argomento. Quando la contemporaneità è documentata, sembra avere la facoltà di esistere.

Iniziamo a capire quali sono quindi gli elementi caratterizzanti dell'arte di strada. Sicuramente è un fenomeno sia Local che Global. Nasce nella periferia, nella borgata che nobilita e aiuta a migliorarne l'estetica e si diffonde nel mondo. Gli street artists sono ormai viaggiatori internazionali, chiamati a realizzare "pezzi" ovunque. È un'arte democratica, che si mostra a tutti, un museo a cielo aperto dove non occorre pagare un biglietto, ma sicuramente è preferibile avere alcune conoscenze storico artistiche per comprendere meglio le tante citazioni che sono fatte e il background culturale dell'artista.

Si stanno diffondendo in tutta Europa degli Street art walking tours, negli Stati Uniti e nel resto del mondo già una realtà consolidata da tempo, dove partecipano decine di appassionati seguendo un esperto che li guida alla scoperta dei murales per la città. Perché il bello non è solo trovare murales, spesso nascosti in posti improbabili, ma soprattutto conoscere i quartieri

dove a volte non si è mai stati e, in una parola, far cadere i pregiudizi verso le periferie e riappropriarsi di un territorio sentendolo proprio. Ecco quindi che la street art offre un'occasione di trasformare una passione in un lavoro e di creare economie di scala con ricadute positive sul territorio, come è accaduto nel quartiere romano di Tomarancia, a seguito di un intervento di arte pubblica con ventitrè murales dipinti da artisti internazionali, dove gli abitanti del luogo hanno creato un'associazione di quartiere per raccontare con visite guidate periodiche, al vasto numero di persone accorse, i dipinti alle pareti delle case dell'Istituto Case Popolari. Inoltre, in molti casi la street art ha una funzione sociale, non solo in relazione al



miglioramento del territorio, ma anche educativa quando sono fatti dei progetti che si rivolgono alle scuole e ai bambini, coinvolgendoli in laboratori che li stimolino a creare il loro murale e a conoscere l'arte attraverso il gioco.

Ogni progetto, oggi murale, perfino ogni tag (la firma con il proprio nome che i writers scrivono su muri, treni, stazioni) dovrebbe essere pensata in relazione al territorio cui si rivolge, perché l'azione stessa che ogni artista fa di creare e mostrare la sua opera su muro è già la prima azione di critica d'arte che egli fa, esponendo e imponendo la sua opera al pubblico e suscitando emozioni e reazioni. Un tema sensibile, e ancora poco sentito, è che l'artista, come ogni lavoratore che offre il suo talento, ha il diritto di essere pagato. Invece, troppo spesso si chiamano gli artisti chiedendo loro di dipingere gratuitamente, rimborsando solo il costo dei colori e delle materie prime. Questa pratica molto diffusa, per fortuna, in tanti casi, sta lasciando il passo all'abitudine alla curatela, alla progettazione, e all'accesso a finanziamenti municipali o europei.

Sfatiamo l'idea dell'artista bohémien nell'immaginario collettivo che vive ai margini del sistema contestandolo. La maggior parte di loro sono, infatti, persone preparate e qualificate come ingegneri, grafici, comunicatori, esperti di nuove tecnologie, spesso manager di se stessi che si organizzano da soli mostre, appuntamenti, trasferte, o talvolta si affidano ad agenti.

Molto spesso gli artisti si trasformano anche nei curatori dei loro progetti, essendo talmente dentro il processo, quasi una gestione abituale per molti sia per risparmiarsi sia per evitare influenze esterne, ma è una pratica che andrebbe evitata per non perdere credibilità e differenziare le competenze tra curatore e artista, che aggiunga qualità e la giusta distanza critica.

C'è poi il tema delle tecniche. Facendo un rapido excursus per i neofiti della materia, oltre la classica bomboletta spray, le tecniche più usate sono: gli stencil - dei ritagli con la forma che si vuole realizzare che permettono di eseguirla rapidamente limitando i rischi di essere colti in fragrante e arrestati - i posters, gli stickers, le installazioni, le vernici ovviamente, in genere acrilici ma qualcuno si avventura anche a olio su muro, con preparazione della base o addirittura a trapano su muro, una tecnica inedita che toglie l'intonaco anziché aggiungere colore. Ci sono poi mezzi di supporto per realizzare l'opera: corde da escursionismo, scale, trabattelli, camion con braccia meccaniche per palazzi di vari piani. Tra gli artisti c'è chi usa il quadrettato, ossia la tecnica più antica di



dividere lo spazio in quadrati e di riprodurre in scala il bozzetto, come faceva ad esempio Michelangelo; chi segna solo pochi punti di riferimento, come sappiamo era solito fare Caravaggio, o chi invece realizza un disegno imponente affidandosi a una piccola immagine sul cellulare, o chi usa un proiettore per trasferire l'immagine ingrandita su muro e poi ricalcarla. Da molti puristi quest'ultima tecnica è considerata negativamente, ma affrontando l'argomento sempre criticamente, nessuna tecnica è da denigrare quando il risultato finale è positivo. D'altra parte ogni artista ha i suoi trucchi del mestiere, come quello di usare un fondo nero che permette alle figure di emergere e di risaltare di più.

Chi è che stabilisce che un'opera o un artista sia migliore di altri? Spesso il mercato (quotazioni, gallerie, mostre, aste) e in molti casi il gradimento del pubblico. Ad alimentare il successo e la fama di un artista spesso giocano anche elementi di marketing e strategie comunicative come la capacità di costruirsi un personaggio, a volte mantenendo l'anonimato. Basti pensare al caso Banksy, l'artista di Bristol considerato il più famoso street artist al mondo, che ancora non si sa chi sia e che fa parlare di sé a ogni nuova azione spesso di denuncia sociale e ambientale, come ad esempio Dismaland, un'installazione artistica temporanea organizzata nel 2015 in Inghilterra pensata come allegoria di Disneyland, poi smontata, trasferita e donata al campo profughi di Calais. Banksy ha saputo costruire il suo mito al punto che, come esce una sua nuova opera, è immediatamente ricercata, a volte è staccata e battuta all'asta per milioni di sterline.

In Italia, tra i migliori dieci street artists del mondo c'è BLU, autore a Roma dell'ex Caserma aeronautica detta "Fronte del Porto" a via del Porto Fluviale, dipinta per evitare che fosse demolita e fossero sfollate le oltre 500 persone che vi hanno trovato rifugio. Se chiedi agli altri artisti perché Blu è considerato tra i più bravi, ti rispondono non certo per la tecnica esecutiva perché ce ne sono altri meglio di lui, ma lo è sicuramente per il suo rapporto con l'ambiente. BLU fa sempre azioni mirate di denuncia del sistema e dell'ambiente (vedi le sue opere a Lisbona contro le multinazionali del petrolio o a Berlino, dove ha deciso di coprire le sue opere Chains e Twins che caratterizzavano il quartiere, solo perché la speculazione edilizia lo aveva iniziato a trasformare

con la costruzione di centri commerciali). BLU usa calarsi con delle corde, avendo fatto corsi di alpinismo, e per mesi gli abitanti del quartiere Ostiense se lo sono visto ondeggiare nel cielo, per realizzare un'opera titanica. Non molto più avanti, alla fine della via Ostiense sull'ex Cineroma, ha realizzato una serie di figure che rappresentano una critica alla corruzione della politica e alla chiesa, il tutto in monocromo; i grandi hanno il coraggio di osare e di non cedere al gusto di apparire come anche BLU sa fare.

Completamente diverso dal precedente è il caso di Tormarancia a Roma, sopra cita-

zare e a stimolare le autorità locali anche sulla necessità di piani d'intervento urgenti per le reali esigenze, come la messa in sicurezza di cornicioni, il restauro di ambienti interni, la realizzazione di ascensori, la sistemazione di spazi comuni e del giardino condominiale, che ci auguriamo vengano a seguire presto.

L'esempio più alto di arte pubblica raggiunto a Roma nel 2016 è stata la realizzazione dell'opera *Triumphs and Laments* di William Kentridge lungo il Tevere. L'artista sudafricano è stato chiamato dall'associazione Tevereterno. Dall'idea originaria, ci hanno messo oltre venti anni a realizzarlo e dieci per ottenere le autorizzazioni

necessarie, per far comprendere la grandezza di un ciclo di oltre ottanta figure a stencil, che ripercorre la storia di Roma dalle origini alla contemporaneità (con citazioni della lupa capitolina, passando per il medioevo e il risorgimento, fino ai temi dei migranti e al film *La Dolce Vita* di Fellini) e si estende lungo gli ottocenteschi muraglioni del Tevere per 500 metri tra ponte Sisto a due passi dal cuore di Trastevere e ponte Mazzini. Inaugurato il 21 aprile, Natale di Roma. Le immagini sono state realizzate con l'idropulitura, ossia rimuovendo con dei macchinari i muschi e i licheni che colonizzano i muraglioni, e che nell'arco di cinque o sei anni ricresceranno, facendo sparire un'opera che risulta temporanea come vuole la natura dell'arte di strada, soggetta alle leggi di strada, come ad essere "crossata", come si dice in gergo, nella perenne lotta tra writers e street artists, o ad essere pulita dai retakes, pulitori seriali che agiscono in nome del decoro urbano. C'è tutto il discorso del restauro dell'arte contemporanea che non affrontiamo ora, ma che ci porta a seguire l'evoluzione di queste opere nel tempo.

Abbiamo affrontato velocemente molti temi ma siamo solo all'inizio e c'è molto altro da raccontare. Per capire come si sta evolvendo vertiginosamente la street art, pensiamo che lo street artist francese Space Invader ha posizionato uno dei suoi tipici simboli dentro una navicella spaziale e lo ha mandato nell'universo. Possiamo dire che siamo entrati in una nuova era: quella della post street art, dove tutto è street, dal cibo, alla moda, al linguaggio e si sta verificando un'inflazione di immagini nel proliferare d'iniziative, mostre, festivals sul tema, per cui è bene distinguere ciò che arte da ciò che non lo è. Ormai la street art è pronta per l'espansione dalla terra alla luna!



zione tra pubblico e privato e di muralismo italiano con un progetto curatoriale finanziato da una nota Fondazione bancaria, che ha trasformato in poco tempo l'immagine di un quartiere noto in passato col soprannome di Shangai per le casette basse mono-camera che si allagavano quando pioveva, dove erano stati trasferiti gli abitanti del centro dopo le modifiche urbanistiche volute negli anni Trenta da Mussolini a via dei Fori Imperiali e via della Conciliazione, poi sostituite dagli attuali palazzi popolari, ora diventati meta di turismo di massa. Gli interventi che hanno migliorato per ora la parte esterna delle unità abitative hanno iniziato a sensibiliz-



Conversare con gli “stranieri”

di Osvaldo Cisternino

È uscito in settembre l'ultimo saggio di Zygmunt Bauman, grande sociologo e filosofo - fra le voci più importanti e ascoltate di oggi - che, malgrado i suoi novant'anni, continua a parlarci con rara lucidità del mondo in cui viviamo.

Il titolo del nuovo saggio, *Stranieri alle porte*, allude chiaramente alla c.d. crisi migratoria, che occupa tutti i giorni le prime pagine dei giornali e che, intensificandosi sempre più, sta mettendo a rischio la coesione europea e, si pensi a Orban in Ungheria, Marine Le Pen in Francia o Trump negli U.S.A., la stessa democrazia. Come osserva Bauman, “Le migrazioni di massa non sono certo un fenomeno nuovo: hanno accompagnato tutta l'età moderna fin dai suoi albori”. Gli italiani stessi sono stati protagonisti per oltre un secolo di una forte ondata migratoria, prevalentemente verso l'America e il nord Europa, al punto che gli abitanti oggi in Italia sono meno delle persone di origine italiana che vivono all'estero. Se le migrazioni hanno caratterizzato l'umanità fin dalla sua comparsa sulla terra, negli ultimi secoli dell'era moderna il fenomeno è cresciuto al punto che interi continenti (l'America e l'Australia) sono popolati quasi esclusivamente di immigrati, essendo gli indigeni ridotti a piccole minoranze.

È evidente a tutti che l'economia mondiale ha assai beneficiato delle grandi migrazioni e che gli U.S.A. devono la propria ricchezza anzitutto a esse. Come mai, allora, i nuovi immigrati, in fuga da guerre e fame, sono vissuti da molti come un pericolo, persino negli U.S.A., fornendo uno degli argomenti più forti per la campagna elettorale di Donald Trump?

Bauman fornisce risposte importanti a questo quesito, tracciando un quadro lucido dei pericoli insiti nella reazione occidentale all'immigrazione, ma anche delle sue ragioni.

Quella in atto, secondo l'Autore, è “Davvero una sfida enorme, di vita o di morte nel senso più vero e pieno: di vita comune o di morte comune. Siamo ormai prossimi - o già arrivati - a un bivio lungo il cammino verso i nostri possibili futuri: una strada porta al benessere fondato sulla collaborazione, un'altra conduce all'estinzione collettiva. Ma non siamo ancora riusciti ad innalzare la nostra consapevolezza, le nostre intenzioni e le nostre azioni alla dimensione già raggiunta (in modo quasi certamente irreversibile) dalla nostra interdipendenza di specie: a una situazione cioè in cui la scelta fra sopravvivenza ed estinzione dipende dalla nostra capacità di convivere fianco a fianco, in pace,



Zygmunt Bauman
Stranieri alle porte
Laterza 2016 (p. 116, € 14,00)

solidarietà e collaborazione, con stranieri che possono avere (o non avere) opinioni e preferenze simili alle nostre.” (pag. 61-62) La lunga citazione rende la passione con cui Bauman affronta il tema: si tratta quasi di un suo testamento morale.

Quali sono le ragioni dell'ostilità che scatenano in occidente l'emergenza migratoria? L'aumento dei delitti (anche se in Italia negli ultimi anni sono addirittura diminuiti)? Il rischio per il nostro benessere (anche se le imprese avanzano domanda crescente di immigrati e i nostri sistemi pensionistici reggono grazie a loro)? Nulla di tutto questo. Le ragioni della paura vanno cercate nella precarizzazione crescente delle società occidentali, nell'insicurezza che caratterizza sempre più il nostro orizzonte lavorativo. Ma, a differenza di quanto ritenuto dagli operai inglesi che hanno votato per la Brexit, tale precarizzazione non è colpa degli immigrati ma della concorrenza globale. Secondo Bauman, gli immigrati sono anzitutto percepiti come messaggeri di sventura, capri espiatori con cui prendersela, incolpandoli di quello di cui sono in realtà le prime vittime, vista l'impotenza nel farvi fronte sul terreno politico e sindacale locale: l'evoluzione dei mercati su scala planetaria.

A una società gerarchica - che nella gerarchia garantiva anche sicurezza - è subentrata una società fondata sulla prestazione individuale, nella quale ciascuno si sente solo nell'affrontare il mercato. La frustrazione che ne deriva si sfoga su quelli più deboli di noi: o noi o loro dice Trump, e lo seguono anzitutto quelli che - pure negli U.S.A. - stanno vivendo un momento di





crescita economica - si sentono incerti sul loro futuro, la classe media precarizzata che spera, erigendo muri, di salvare quel poco che resta delle proprie certezze. È un trucco da illusionisti (così lo definisce Bauman) quello che usa Trump, al pari di Orban, Farage, Le Pen, Salvini e tutti quelli che promettono finte e impossibili sicurezze, lucrando sulla paura.

Muovendo dall'analisi sociologica, il saggio si inoltra anche sulle strade dell'antropologia e della filosofia. Ricorda l'Autore che fino a un paio di secoli fa la maggioranza degli uomini viveva tutta la vita fra persone conosciute, uscendo difficilmente dall'orizzonte del proprio paese. È più difficile provare compassione per individui sconosciuti, che si affacciano alle nostre frontiere come stranieri, dei quali non conosciamo la lingua, la cultura, la religione, i valori e dai quali non sappiamo cosa aspettarci.

Quello della diffidenza e della reazione verso lo straniero che invade il nostro territorio è un riflesso istintivo. Eppure già Kant, ricorda Bauman, era consapevole della necessità dell'integrazione. Nella sua opera "Per la pace perpetua" egli affermava: "Il diritto cosmopolitico deve essere limitato alle condizioni della ospitalità universale". Questo non va visto in termini di filantropia ma "di diritto, e perciò ospitalità significa il diritto di uno straniero di non essere trattato ostilmente quando arriva sul suolo di un altro (...). Non è un diritto di essere ospitato, ma un diritto di visita, che spetta a tutti gli uomini, di proporsi come membri della società per via del diritto al possesso comune della Terra, su cui, giacché è una superficie sferica, essi non possono disperdersi all'infinito e devono infine sopportarsi a vicenda, e originariamente nessuno ha più diritto che un altro a stare in un luogo

di essa". La Terra è uno spazio limitato e ormai anche esaurito. Non c'è più spazio per l'espansione, ma solo per la convivenza. Questo diventa dunque un imperativo morale. Ma la morale è spesso aggirata, inventando interazioni moralmente indifferenti, nelle quali conta l'efficacia dell'azione, legittimata da una presunta necessità di difesa. Non si può certo dimenticare la Germania nazista. Qui l'Autore cita Hannah Arendt, filosofa autrice della celebre opera *La banalità del male*: "non c'era bisogno di essere convinti per aderire al nuovo credo, dimenticando dal mattino alla sera, non il proprio stato sociale, ma le convinzioni morali che un tempo lo caratterizzavano". Basta creare un fossato fra noi e loro: allora gli ebrei, cospiratori causa di tutti mali,

ora gli immigrati, che portano malattie e terrorismo, come se non fossero proprio loro le prime vittime del terrorismo.

Così può capitare che ci commoviamo un attimo vedendo la foto del piccolo Aylan, il suo corpo abbandonato su una spiaggia turca, ma non riusciamo a commuoverci tutte le volte (ogni giorno) che sappiamo di naufraghi in quel gran cimitero che sta diventando il Mediterraneo.

Bauman cita il toccante discorso di Papa Francesco a Lampedusa: "Oggi nessuno al mondo si sente responsabile di questo; abbiamo perso il senso della responsabilità fraterna. [...] La cultura del benessere, che ci porta a pensare a noi stessi, ci rende insensibili alle grida degli altri, ci fa vivere in bolle di sapone, che sono belle, ma non sono nulla, sono l'illusione del futile, del provvisorio, che porta all'indifferenza verso gli altri, anzi porta alla globalizzazione dell'indifferenza".

L'alternativa, necessaria per la sopravvivenza stessa dell'umanità, Bauman la indica nella conoscenza reciproca. Ma non solo on line, perché egli coglie la tendenza a rifugiarsi per sottrarsi alle contraddizioni che viviamo off line. Piuttosto, citando il grande filosofo del novecento Gadamer, nella conversazione come fusione di orizzonti, ricerca della verità insieme.

Solo così diverrebbe possibile l'avverarsi della preghiera di Papa Francesco, che Bauman definisce "una delle poche figure pubbliche che ci avvertano dei pericoli di fare come Ponzio Pilato" (pag. 18): domandare al Signore "la grazia di piangere sulla nostra indifferenza, di piangere sulla crudeltà che c'è nel mondo, in noi, anche in coloro che nell'anonimato prendono decisioni socio-economiche che aprono la strada ai drammi come questo".





Leggete e moltiplicatevi!

di Americo Pagliara

La recente polemica seguita all'aggressione via web subita da Natalia Aspesi per aver confessato, in una rubrica in rete, di non aver mai letto un sonetto di Foscolo, merita un piccolo resoconto per le riflessioni importanti che si porta dietro. Per prima cosa c'è da segnalare la mancanza di bon ton da parte di molti utenti di internet. Il confronto, nella platea per definizione più aperta, libera e democratica, è stato segnato da volgarità e attacchi virulenti, anche in questa vicenda. In questi casi viene da pensare, scherzando su McLuhan, che questo medium, il web, più che come un massaggio appaia come una vera randellata virtuale, che lascia più lividi e rompe più costole di una bastonata reale, poiché aggredisce sotto tantissimi sguardi. Fortunatamente, data anche la materia del contendere (la conoscenza della letteratura attraverso la pratica della lettura), hanno poi avuto il sopravvento i toni sereni, in punta di mouse si direbbe, rispetto alle urla da stadio. In contrapposizione agli impropri maleducati e supponenti di chi si è forse fermato al livello delle antologie delle scuole medie, si sono levate tante voci (di studenti, docenti, critici letterari, librai, e semplici lettori) in favore di una piena libertà nell'approccio alle opere letterarie. I lettori, veri padroni del campo, sono i soli autorizzati a parlare di libri (di carta e digitali) e a rivendicarne l'uso illimitato e assolutamente personalizzato. Nella comunità dei lettori è pacificamente ammesso che si possa ignorare un grande scrittore o poeta e ritenersi comunque degnamente partecipi del mondo della cultura letteraria.

Non c'è autorità che possa imporre comandamenti su autori, generi e temi a chi legge abitualmente poesia e narrativa. Questo non vuol dire che un lettore "forte" non sappia come entrare e uscire dal cantiere degli addetti ai lavori della letteratura e capire quale uso fare dei canoni e dei materiali critici, per avere conferme e suggestioni su un autore, uno stile, un'epoca. L'importante è l'esercizio della lettura, libero, volontario e fai-da-te. Certamente, questo dibattito ci ha fornito una bella occasione per ragionare sulla lettura, intesa come piacere (quindi non rivolta al lavoro e non imposta dalla scuola) e per rilevare, ancora una volta, che leggere è un'attività in cui meglio si afferma la libertà di pensiero e che meglio esprime la pienezza di una persona. Il piacere del leggere contiene in sé concetti come apertura mentale, allenamento alla riflessione, godimento della bellezza dell'immaginario. Questi valori possono sembrare raffinatezze non in linea con i nostri tempi e con la scansione digitale che questi tempi vorrebbero imporre alle nostre esistenze. Possiamo allora richiamare ricadute più immediatamente utilitaristiche della consuetudine alla lettura affermando, senza timore di smentita, che la diffusione della lettura aiuta lo sviluppo economico e il progresso del Paese. Questo emerge chiaramente dai dati ISTAT

relativi alla diffusione della lettura in Italia per il 2015. Le tabelle dicono che il 62 per cento degli italiani non ha letto un libro in tutto l'anno e dimostrano che la scarsa propensione alla lettura è da catalogare fra criticità forti che pesano negativamente sulla famosa crescita.

Per dimostrarlo sono illustrate le eccellenti performance del restante 38 per cento della popolazione, la schiera dei lettori. Pur tenendo sempre presente che stiamo parlando di statistiche e che le percentuali indicano la frequenza con cui si manifesta un fenomeno-comportamento in determinate fasce di popolazione, possiamo dire che chi legge vive meglio, in tutti i sensi. Risulta che i lettori (più numerosi al Nord, fra le donne e fra i giovani) hanno un reddito più elevato, utilizzano più proficuamente il tempo libero, fanno più sport, frequentano di più musei e teatri, navigano di più sul web e, soprattutto, guardano con più ottimismo l'avvenire. L'esatto contrario del luogo comune che vede i lettori, soprattutto della carta stampata, come una specie emarginata, quasi in via di estinzione, escluso dai trend della modernità e dello sviluppo.



NOSTOP

RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO

GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE

PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - **RETYLING** URAKEN Graphix

Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761

Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it

Supplemento al n°7 settembre 2016 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 10 novembre 2016 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni



