

La VOCE dei Trasporti

LXVII anno dalla fondazione

Agosto Settembre 2017



Partenze

Volo	Orario	Destinazione	Banco	Gate	Status
FR 5092	4:15	Lamezia	167	B11	Cancellato
FR 8885	4:25	Brindisi	167	B29	Cancellato
FR 4191	4:25	Londra Stansted	167	B05	Cancellato
FR 7451	4:30	Catania	143	B12	Cancellato
FR 2992	4:30	Copenaghen	120	B09	Cancellato
FR 4633	4:30	Saragozza	143	D02	Cancellato
FR 5551	5:30	Colonia	127	E	Cancellato
FR 6992	5:30	Madrid	167	B17	Cancellato
FR 8838	6:35	Tenerife	167	B14	Cancellato
FR 4673	6:35	Malaga	167	B01	Cancellato



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Sommario

Editoriale

2 Ryanair: finalmente è esploso il bubbone

Mobilità ferroviaria

4 L'Ad di Fs insiste con la quotazione delle Freccie snobbando sindacati e ferrovieri

6 Siglato accordo con Mercitalia Rail sulla verifica dell'applicazione della normativa contrattuale

8 Sono urgenti le assunzioni nella manutenzione rotabili di Trenitalia

9 Vendita Diretta e Customer Service di Trenitalia: i temi sul tavolo

10 I nodi delle assunzioni in Rfi sono giunti al pettine

Sindacato e Strategie

11 Autotrasporto merci-Logistica. Un settore strategico che va verso l'automazione

13 Anas. Il nuovo modello territoriale aziendale

17 Mobilità tpl. La clausola sociale è legge

19 Trasporto marittimo. Emsa risponde al quesito sui corsi direttivi

22 Trasporto marittimo. Che cosa conterrà il prossimo ccnl?

24 Portualità. Le problematiche della riforma della legge 84/94

26 Trasporto aereo. Svolta in vista per il trasporto aereo italiano?

28 Trasporto aereo. I rischi dalle radiazioni ionizzanti

Politiche Sociali

30 Dopo i voucher: spazio al libretto famiglia e al contratto di prestazione occasionale

Generi e Generazioni

33 Donne. Stalking: il "no" dei sindacati alla depenalizzazione

34 Donne. Bonus nido a favore dei bimbi affetti da gravi patologie croniche

35 Giovani. Tanti "mi piace" per i ragazzi della Fit-Cisl su Facebook

Fit International

36 Trasporto aereo. Il diritto di sciopero e la Commissione Europea

38 Trasporto marittimo. Sarà più facile ricostruire il percorso pensionistico

40 Trasporto marittimo. Ecco perché la vertenza per il rinnovo del contratto lbf è in stallo

Regioni

42 Lazio, Lombardia, Piemonte, Toscana

Opinioni e Colloqui

47 Brevetti italiani in calo, ma più "verdi"

48 Intervista al Sen. Francesco Aracri

50 Africa, il continente crocifisso

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

N. 8-9 Agosto-Settembre 2017

LXVI anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Antonio Piras**

Direttore Responsabile: **Giulia Dellepiane**

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

Impaginazione: **Fabio Grassini**

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

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR Via di Salone, 131/c - Roma

Via di Salone Roma. Tel. 06-4182113

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

Chiuso in redazione il 20/09/2017

Finito di stampare nel mese di Ottobre

Tiratura: 28.000 copie

Ryanair: finalmente è esploso il bubbone

La bolla Ryanair è esplosa, tra lo stupore di politici, giornalisti, economisti, nonché dell'opinione pubblica. Eppure voi sapete benissimo che la Fit-Cisl, che più di altri si batte da anni per la verità sull'azienda e per i diritti delle lavoratrici dei lavoratori dipendenti, lo aveva previsto e annunciato numerose volte, inascoltata.

Il primo pensiero va ai passeggeri danneggiati, che sono mediamente persone meno abbienti, come coloro che si spostano per motivi di salute, famiglie, studenti Erasmus, vacanzieri low cost. Hanno ogni diritto al risarcimento, che tuttavia non potrà mai coprire interamente il danno, anche psicologico, di un viaggio rovinato. Per non parlare dei costi già sostenuti riguardanti prenotazioni di hotel o noleggi auto.

Il bubbone Ryanair era lì a gonfiarsi da lungo tempo nel silenzio generale: piloti e assistenti di volo sottopagati, costretti, dopo essersi autofinanziati i corsi di formazione per essere assunti, a comprarsi le divise e il panino a bordo, perfino l'acqua! Privati dei diritti più elementari, come ad esempio le ferie retribuite, impossibilitati a iscriversi al sindacato, pena il licenziamento.

E proprio sulle ferie la situazione è esplosa: i piloti le hanno chieste; Ryanair per legge non poteva negarle e ha scoperto che quelle arretrate, da smaltire, erano davvero tante, troppe. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: duemila voli cancellati fino a fine ottobre, 702 solo in Italia (dopo quella data, chissà), per un totale di quasi 400mila persone lasciate a terra in tutta Europa.

Eh sì, la compagnia irlandese si è accorta che quello alle ferie non è un diritto qualsiasi: nella nostra Costituzione è sancito all'articolo 36 e nella Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo è scritto all'articolo 24, che recita: "Ogni individuo ha il diritto al riposo e allo svago, comprendendo in ciò una ragionevole limitazione delle ore di lavoro e ferie periodiche retribuite". Che sorpresa eh!



L'Amministratore delegato ha provato a tappare la falla con un coriandolo: promettendo un bonus ai piloti che rinunceranno alle vacanze, pari a 12mila euro (da retribuire alla fine del 2018), ma questi hanno risposto picche chiedendo, giustamente, un aumento salariale e la fine del contratto irlandese per passare a quelli dei rispettivi paesi in cui fanno base.

Certamente, le loro rivendicazioni sono facilitate dalla congiuntura economica favorevole per tutto il settore del trasporto aereo e dalla fuga di centinaia di colleghi verso compagnie più rispettose dei diritti basilari e che pagano meglio. Ma la battaglia dei lavoratori è resa possibile soprattutto dal sostegno pluriennale dei sindacati, Fit-Cisl in testa. Infatti la nostra Federazione ha denunciato Ryanair la prima volta nel 2004, perché non versava i contributi previdenziali ai dipendenti, ottenendo una condanna dell'azienda. A seguire nel 2016 abbiamo segnalato altre violazioni, come la non applicazione delle norme in materia di salute e sicurezza e di tutela di maternità e paternità. La risposta del vettore è stata di un'arroganza impressionante. Infatti, ha scritto testual-

mente al Ministero competente: «Non parteciperemo mai ad alcuna negoziazione o confronto con qualsiasi organizzazione sindacale - incluse qualsiasi riunione o mediazione innanzi al Ministero del Lavoro, in cui sia presente un sindacato». Per queste ragioni abbiamo indetto due scioperi.

A questo proposito voglio ringraziare pubblicamente le lavoratrici e i lavoratori Ryanair nostri iscritti, che combattono assieme a noi nell'ombra, costretti a pagare l'iscrizione alla Fit-Cisl con bonifici, e non con la tradizionale trattenuta, per non essere scoperti e licenziati. A voi va il più sincero grazie per credere nel nostro sindacato: non sarete lasciati soli.

In tutti questi anni di battaglia solitaria si è sentito, in particolar modo, il silenzio delle istituzioni, che hanno lasciato gonfiare il bubbone, se non addirittura, in qualche caso, lo hanno alimentato. Mi riferisco in primis agli enti locali che hanno foraggiato caramente Ryanair perché portasse loro turisti: una scelta che di per sé è corretta, tuttavia, quei soldi (pubblici, ricordiamolo sempre) è giusto che siano messi a gara. In secondo luogo, penso anche a qualche Ministro che ha strizzato l'occhio alle low cost, influenzato dalle possibilità di sviluppo di aree del Paese prossime ad aeroporti minori.

Ora tutti hanno scoperto il vero volto della compagnia irlandese e speriamo che questa dura lezione non cada nel vuoto. Le istituzioni svolgano il loro ruolo decidendosi una volta per tutte a contrastare il dumping nel trasporto aereo; Ryanair rispetti le



norme di legge e contrattuali; i viaggiatori capiscano che il prezzo del biglietto a un euro non è né etico né sostenibile.

La Fit-Cisl dal suo canto continuerà a fare la sua parte, procedendo sulla strada tracciata da anni. In particolare, ci stiamo facendo promotori di un'iniziativa a livello europeo, assieme a Etf e ai sindacati degli altri Stati membri, per contrastare il dumping e siamo disponibili a uno sciopero in tutta l'Ue.

Come Fit-Cisl, inoltre, ribadiamo tutte le nostre perplessità riguardo l'acquisto di Alitalia da parte del vettore irlandese: i fatti dimostrano che non ci sono le condizioni minime perché ciò avvenga. Non possiamo cedere la compagnia-simbolo a un'azienda che non rispetta i diritti basilari: sarebbe lo sfascio definitivo del trasporto aereo italiano, un settore strategico non solo per il turismo, ma per il nostro sistema economico in toto.

Si tratta di un'idea suicida pensare di competere con le economie più forti del mondo puntando sul costo del lavoro invece che sulla qualità di servizi e prodotti offerti. Dobbiamo uscire da quest'ottica o vanificheremo la ripresa economica che finalmente sembra essere arrivata anche nel nostro Paese. L'Istat ha insistito molto, con la diffusione dei suoi dati, sull'incremento del Pil, con qualche decimale in più rispetto alle previsioni, e anche sull'aumento della platea dei nuovi occupati, sebbene proceda ancora a rilento quella giovanile e delle donne. La crescita, in buona sostanza, si sta consolidando e ha perso, speriamo definitivamente, il carattere congiunturale, a conferma di un processo che consente al sistema Paese di imboccare la strada dello sviluppo.

Per ritornare nel dettaglio sul nostro lavoro, mi pare utile richiamare l'attenzione su alcuni segmenti. Nel mese di agosto è stato sottoscritto il contratto di programma di Anas, un passo molto importante per il perfezionamento del progetto di integrazione, entro l'anno, con Fsi. Nascerà così un gruppo da 10 miliardi di fatturato, con una capacità di investimento di 7, con 41 mila chilometri di reti da gestire e un organico di oltre 75 mila dipendenti. Il gruppo, lo si ribadisce, guarda molto alle opportunità di crescita all'estero. Certo non trascuriamo affatto questo aspetto, ma la sua priorità deve restare il nostro mercato interno.

Ci aspettiamo l'avvio di un serio confronto, in merito ai diversi punti del piano industriale, il cui successo non può che poggiare sulla valorizzazione dello straordinario patrimonio di risorse umane del gruppo e sul conseguente ampliamento degli organici, privilegiando l'assunzione di giovani.

A proposito di Fsi, permettetemi di fare chiarezza sullo scorporo di Trenitalia. L'insistenza sulla privatizzazione delle Frecce da parte dell'AD Renato Mazzoncini sta generando crescente nervosismo tra le lavoratrici e i lavoratori. Ribadiremo la nostra contrarietà - già bene evidenziata durante il Congresso nazionale di maggio - anche attraverso il ricorso alle opportune iniziative di lotta. Chiudo con un invito ulteriore a Mazzoncini: assuma le scelte necessarie all'ammodernamento dei 17 mila chilometri di rete, con particolare attenzione ai pendolari, per non perpetrare una situazione che vede l'Italia ancora divisa a due velocità. Contestualmente, deve spiegarci la logica incomprensibile della sostituzione di una serie di treni notte con centinaia di bus, in netto contrasto perfino con la direttiva comunitaria sulla decarbonizzazione.

**Segretario generale Fit-Cisl*

L'Ad di Fs insiste con lo spaccettamento di Trenitalia e con la quotazione delle Frecce snobbando sindacati e ferrovieri

La Fit-Cisl risponde di essere pronta anche alla lotta sindacale

Non si sono ancora spenti gli echi della tavola rotonda "Privatizzazioni delle aziende pubbliche dei trasporti. Effetti sulla riduzione del debito pubblico, sull'efficienza aziendale, sui lavoratori, sul Paese" che si è svolta il 31 maggio scorso a Chia, nell'ambito dell'XI Congresso nazionale della Fit-Cisl e l'amministratore delegato del gruppo Fsi, Renato Mazzoncini, continua a insistere «contro tutto e tutti» per realizzare lo spezzatino di Trenitalia e la quotazione in borsa delle Frecce e degli Intercity.

La tavola rotonda

L'iniziativa che ha visto la partecipazione del Presidente del Pd Matteo Orfini, dell'Ad di Enav Roberta Neri, del Direttore centrale Risorse umane del gruppo Fsi Mauro Ghilardi, dell'Ad di Trieste Trasporti Aniello Semplice, del Dg di Atac Bruno Rota, del Direttore del Personale di Anas Alessandro Rusciano, è stata organizzata per effettuare una valutazione, sulla base delle esperienze già realizzate a partire dagli anni '90, sull'opportunità di continuare a privatizzare aziende pubbliche o quote di esse, in particolare nel settore dei trasporti.

Un contributo decisivo sul tema è venuto da alcuni passaggi del "Rapporto 2017 sul Coordinamento della Finanza pubblica" della Corte dei Conti dai quali si rileva che, sebbene tra il 1992 e il 2016 le dismissioni del ministero dell'economia hanno determinato introiti lordi per 132 miliardi di euro, non c'è stato un effetto significativo sul rientro del debito pubblico. Basti pensare che nel 1992 il debito pubblico in percentuale del Pil era pari al 120% e nel 2016 era salito al 132,6%.

Anche le relazioni al parlamento sulle operazioni di cessione delle partecipazioni in società controllate dallo Stato, elaborate dalla direzione finanza e privatizzazioni del dipartimento del tesoro, sono molto utili per comprenderne i reali effetti di tali operazioni.

Si può concludere che, quotando parte delle Frecce e degli Intercity, si otterrebbe un ritorno economico per l'Italia che, rispetto al debito pubblico che a luglio 2017 ha toccato i 2.300 miliardi di euro, sarebbe paragonabile a una goccia nel mare. Meglio quindi per lo Stato incassare i dividendi che Trenitalia, così com'è oggi, può distribuire annualmente e tenersi i gioielli di famiglia.

Per non parlare poi degli effetti sull'occupazione che non depongono a favore delle privatizzazioni! Se si considera quanto accaduto per Telecom si verifica che, prima sua della cessione, i dipendenti erano 120mila e il gruppo era presente in tutto il mondo mentre, a valle della privatizzazione, il personale è dimezzato e il gruppo ridimensionato: pur considerando gli effetti delle innovazioni tecnologiche non si può giustificare una simile riduzione. Si potrebbe continuare con altri esempi ma il risultato non cambierebbe.

Un altro effetto negativo prodotto dalle privatizzazioni da evidenziare riguarda il profilo industriale del Paese che ne è uscito fortemente compromesso in quanto, nel corso degli anni, nei piani di privatizzazione sono finite anche aziende o cessioni di quote di aziende in buono stato di salute e, in più di un'occasione, le stime rispetto al loro valore sono state discutibili.

Non si sono riscontrati benefici per la collettività, in quanto la ricchezza pubblica si è

trasferita al privato.

Per queste ragioni la politica di dismettere aziende di pubblica utilità di proprietà dello Stato non è la strada giusta da percorrere. Pertanto la Fit-Cisl è contraria a privatizzare, anche parzialmente, la società Trenitalia.

Lo spezzatino di Trenitalia

Secondo fonti informali, mai smentite, il gruppo Fsi avrebbe commissionato a una società di consulenza uno studio di fattibilità per smembrare la società Trenitalia in più società.

Dal punto di vista industriale una simile operazione, che determinerebbe un significativo incremento dei costi complessivi e un potenziale conseguente peggioramento dell'offerta commerciale in tutti i segmenti, in particolare per pendolari, lavoratori e studenti, non trova alcuna giustificazione.

Inoltre chi ha ipotizzato lo smembramento non può nemmeno lontanamente immaginare di poter ammortizzare i maggiori costi derivanti dalla duplicazione o triplicazione delle strutture societarie attraverso l'applicazione di contratti di lavoro diversi dal ccnl della Mobilità/Attività ferroviarie e dal contratto aziendale di gruppo Fsi.

Fra l'altro questa ipotesi, oltre a moltiplicare consigli di amministrazione e poltrone, impedirebbe le sinergie e le economie di scala che hanno fatto di Trenitalia una società di successo e trasformerebbe questo unico grande player in piccole aziende poco competitive sia sul piano nazionale che internazionale.

Inoltre in un mercato concorrenziale come

Roma, 25 luglio 2017
Prot. 141/2017

Dott.ssa Gioia Ghezzi
Presidente Gruppo FSI

Ing. Renato Mazzoncini
A.D. Gruppo FSI

Dott. Graziano Delrio
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Pier Carlo Padoan
Ministro dell'Economia e delle Finanze

ORO SEDI

Oggetto: Revisione del modello organizzativo industriale di Trenitalia e quotazione delle "Frecce".

I risultati positivi che il Gruppo FS Italiane (772 milioni di euro) ha conseguito anche nel 2016, sono il frutto delle riorganizzazioni e degli accordi sindacali che ci sono stati negli ultimi anni.

Sempre grazie a tali elementi è stato possibile distribuire, negli ultimi anni, significativi dividendi all'azionista e la scelta, da parte del governo, di creare una sinergia industriale fra il gruppo FSI e l'ANAS attraverso l'integrazione/fusione fra le due società conferma la volontà degli azionisti di rafforzare ulteriormente la centralità di un gruppo integrato qual è quello di FSI.

Contemporaneamente le ipotesi del vertice del Gruppo FSI di revisione del modello organizzativo industriale di Trenitalia (propedeutiche alla quotazione in borsa delle "Frecce" attraverso la trasformazione in società delle attuali Divisioni operative/Direzioni), se fossero attuate, determinerebbero un aumento dei costi; un ritorno alle disfunzioni organizzative e produttive di un lontano passato e, comunque, la sommatoria dei risultati complessivi delle nuove società sarebbe comunque inferiore alle attuali performance di Trenitalia con il conseguente rischio che gli attuali livelli occupazionali e i livelli di reddito, e di qualità del servizio, verrebbero messi in discussione.

Atteso che le scriventi Organizzazioni sindacali non possono consentire che venga bloccata la crescita dell'azienda integrata, iniziata da dieci anni, e che non possono nemmeno permettere che aumenti il gap sulla mobilità integrata con gli altri grandi Paesi europei nel processo di modernizzazione, diffidano i vertici del Gruppo FSI dall'attivare un processo di rivisitazione del modello organizzativo industriale di Trenitalia, in funzione della eventuale quotazione, fra l'altro in contrasto con quanto previsto dal DPCM del dicembre 2015 tuttora vigente. Allo stesso tempo le scriventi manifestano la netta contrarietà alla quotazione in borsa di singoli segmenti di Trenitalia che non porterebbero alcun beneficio all'economia del Paese e nessun miglioramento alla società stessa.

Le scriventi, al fine di approfondire le dichiarazioni rilasciate dai vertici del Gruppo FSI relativamente alle ipotesi di quotazione in borsa delle "Frecce" chiedono la convocazione, in tempi brevissimi, della "Sede di partecipazione e consultazione".

In assenza di convocazione della "Sede di partecipazione e consultazione", anche in considerazione della delicatezza della tematica in discussione, le scriventi si vedranno costrette ad attivare tutte le iniziative del caso.

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

Filt-Cgil Alessandro Rocchi
Fit-Cisl Antonio Piro
Uiltrasporti Claudio Tarascio
Ugl TAF A. D'Amico
Fast-Confina A. D'Amico
Orsa-Ferrovie Andrea Pelle

quello dell'alta velocità ferroviaria le capacità competitive vengono incentivate dalla possibilità di offrire servizi accessori di qualità, dall'attitudine a innovare i processi di organizzazione e di prodotto attraverso investimenti in treni con più carrozze/posti di quelli attuali e sulla formazione e motivazione delle risorse umane impiegate. È innegabile che questi processi trovano una più agevole realizzazione quando è possibile praticare economie di scala.

La posizione del sindacato

A fine luglio scorso la Fit-Cisl, unitamente alle altre organizzazioni sindacali dei trasporti, proprio sulla base delle ragioni evidenziate, ha inviato una comunicazione al Presidente del gruppo Fsi, all'Amministratore delegato, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministro dell'Economia e delle Finanze, per manifestare contrarietà rispetto ai progetti di smembramento di Trenitalia e quotazione delle Frecce e degli Intercity sostenuti da Mazzoncini e Ghezzi.

Sul tema è poi intervenuto a metà settembre il Segretario generale della Fit-Cisl che, commentando le ultime dichiarazioni dello stesso Mazzoncini a valle delle dimissioni della dott.ssa Morgante che, a quanto si apprende dalla stampa, si sarebbero verificate sulla base di divergenze tra l'Ad di Fs e quella di Trenitalia, che ha una lunga esperienza in materie di strategia, pianificazione e sviluppo del gruppo, ha affermato: «Le discutibili prese di posizione dell'Ad del gruppo Fsi cominciano a diventare fastidiose e stanno determinando un forte nervosismo tra i lavoratori».

Piras, rincarando la dose ha sottolineato: «Ci stupisce che l'idea che la revisione del modello organizzativo di Trenitalia e lo scorporo delle Frecce vengano ancora perseguite da Mazzoncini, in un momento in cui tutti gli indicatori e gli studi in materia dimostrano che non c'è alcuna convenienza industriale nel mettere in atto una simile impostazione, soprattutto alla luce dei risultati economici che il gruppo ha raggiunto grazie a Trenitalia. La Fit-Cisl non è contraria a prescindere, perché quando si è trattato di dare prospettive al trasporto merci abbiamo visto con favore la

costituzione di una società ad hoc, cioè Mercitalia. Lo stesso non possiamo dire dello smembramento di Trenitalia, che farebbe tornare Fsi ai tempi in cui era un carrozzone».

«Visto che Mazzoncini non ci sente – ha aggiunto il Segretario generale – nei prossimi giorni faremo valere le ragioni di oltre 60mila ferrovieri nei confronti di tutti gli stakeholder, non escludendo anche iniziative di lotta sindacale. Quanto alla notizia del cambio al vertice di Trenitalia, rimaniamo fortemente perplessi. Perché un cambiamento a metà mandato quando l'azienda si sta mostrando in grado di soddisfare le esigenze sia dei pendolari che degli utenti delle Frecce? Ci saremmo aspettati e ci aspettiamo interventi del gruppo Fsi finalizzati all'ammodernamento di quella rete di circa 17mila km che

vede ancora un'Italia di serie A, nella quale si va da Roma a Milano percorrendo 625 km in poco meno di 3 ore, e una di serie B, in cui i 650 km che separano Bari e Bologna si percorrono nel doppio del tempo. Altrettanto perplessi ci lasciano le intenzioni dell'Ad del gruppo Fs di sostituire entro il 2021 una serie di treni notte con centinaia di bus: Mazzoncini ci dovrebbe spiegare come si concilia questa strategia con la direttiva dell'Unione europea sulla decarbonizzazione».

L'esito dell'incontro che si terrà il 27 settembre in "Sede di partecipazione e consultazione" sarà l'occasione per verificare i reali intendimenti del Gruppo FS e, se del caso, procedere con le iniziative più idonee non escludendo la mobilitazione della categoria.

*Segretario nazionale Fit-Cisl

Siglato accordo con Mercitalia Rail sulla verifica dell'applicazione della normativa contrattuale

Il documento riguarda i riposi, le flessibilità e i pasti. Ecco cosa stabilisce

Con la sottoscrizione del verbale di accordo lo scorso 20 luglio si è concluso il confronto con Mercitalia Rail sulla verifica relativa all'applicazione della normativa contrattuale del personale mobile convenuta il 16 dicembre 2016.

Nell'ambito degli incontri iniziati il 13 febbraio, gli approfondimenti e le verifiche effettuate hanno consentito di giungere a delle soluzioni condivise sulle tre macro questioni che sono state oggetto di confronto tra le parti, ovvero: i servizi con riposo fuori residenza, con durata dell'assenza dalla residenza superiore a 24 ore, la flessibilità in gestione operativa e la fruizione del pasto.

Su questi tre punti sono state chiarite le modalità applicative, anche in considerazione della particolare tipologia del trasporto merci e della produzione di Mercitalia, ponendo un limite oggettivo alle flessibilità che si determinano in gestione fissandole nel numero massimo mensile di 10 (totali tra programmate e in gestione), aumentando l'indennità prevista in caso di mancata riprogrammazione della pausa per la refezione nell'eventualità di ritardo del treno. In ogni caso è confermata l'opzione volontaria del lavoratore come previsto dal contratto. In merito alle flessibilità non esigibili, come nell'evenienza del secondo e terzo riposo fuori residenza diurno e del settimo riposo fuori residenza mensile, è stata confermata la

necessità della contrattazione territoriale e si è concordata solo l'introduzione o l'aumento di specifiche indennità.

L'accordo sottoscritto può essere riassunto in quattro punti.

- 1. Per i servizi con riposo fuori residenza con durata dell'assenza dalla residenza superiore alle 24 ore con servizio di ritorno non caratterizzato da esclusiva attività di condotta**, l'intesa tende a salvaguardare nella fase di programmazione quanto previsto alla lettera r) del punto 2.7.5 dell'articolo 13 del contratto aziendale di Fsi, ribadendo anche che il servizio di ritorno, a seguito di riposo fuori residenza, debba prevedere l'effettuazione di un treno con partenza prevista da uno degli impianti della stessa località di servizio sede del riposo e la cui destinazione realizzi la condizioni per consentire il rientro "verso" l'impianto di residenza del personale.

Qualora non sia possibile la realizzazione del servizio di ritorno con le caratteristiche indicate, ovvero esso non sia caratterizzato da esclusiva attività di condotta, quest'ultima potrà essere preceduta e/o seguita da: attività di viaggi fuori servizio; spostamenti di servizio; attività di condotta di treni di locomotive isolate da utilizzare o utilizzate per l'effettuazione del proprio

treno. Tutto ciò solo se funzionale all'effettuazione di un treno che realizzi la condizione del rientro il prima possibile "verso" l'impianto di residenza: in tali casi la somma delle ore di condotta effettiva programmata e delle attività accessorie/complementari correlate, dovrà essere prevalente rispetto al nastro lavorativo graficato dal turno per il servizio di ritorno, rispetto alle restanti ore di lavoro per attività non di condotta.

In ogni caso, avvenuto il rientro in residenza del personale, allo stesso non dovranno essere programmate e richieste attività lavorative non strettamente collegate al treno effettuato, per esempio attività di riserva o traghettamento.

- 2. Applicazioni delle flessibilità in gestione operativa.** In riferimento a quanto emerso nell'ambito del confronto relativamente alle caratteristiche del trasporto merci e del mercato che influenzano l'offerta commerciale di Mercitalia, che ha come conseguenza la riprogrammazione mensile dei turni del personale che sono interessati in gestione da soppressioni e variazioni di servizio, l'intesa raggiunta consente l'utilizzo delle sole flessibilità rese esigibili dal contratto aziendale di Fsi, fatta esclusione per le 14 ore di riposo giornaliero, anche

in gestione operativa. In particolare l'intesa prevede: l'introduzione di un limite pro-capite mensile di dieci servizi con flessibilità effettuabili nel mese come risultante della somma di quelli previsti dal proprio turno (Modulo TV2) e di quelli eventualmente riprogrammati e assegnati in gestione operativa (totale tra le flessibilità programmate e quelle in gestione). Tale limite è finalizzato a contenere per tutto il personale gli eventi-mese dei servizi effettuati con flessibilità esigibili, limite che non era previsto dal contratto né per il personale inserito in turno né per quello senza turno assegnato.

L'intesa prevede, altresì, il rispetto dei limiti orari, numerici settimanali e mensili previsti dal ccnl mobilità/area

preavviso inferiore alle 48 ore dall'inizio del servizio. In tale caso al personale viene riconosciuta una indennità aggiuntiva di € 8,00 per ogni evento.

3. Fruizione del pasto. Viene confermato l'impianto normativo della lettera w) del punto 2.7.5 dell'art. 13 del contratto aziendale di Fsi, prevedendo solo di incrementare da € 7,70 a € 18,00 il compenso forfettario da riconoscere al personale nei casi previsti al:

- 2° capoverso relativo alla fase di contrattazione a livello territoriale, che solo previa intesa tra le parti potrà prevedere di concordare servizi per i quali non sarà possibile programmare la pausa per il pasto;

lettera w) si intende riferito sia ai servizi programmati in A/R sia ai servizi programmati con riposo fuori residenza.

Inoltre nei casi in cui il servizio non preveda la programmazione della pausa per la refezione nel grafico e a causa del ritardo non sia possibile fruire del pasto in residenza o nella località sede del riposo fuori residenza, resta e spetta al solo personale interessato la facoltà di richiedere la sosta per il pasto oppure di optare per il riconoscimento dell'importo forfettario di € 18,00.

4. Flessibilità da negoziare a livello territoriale. Nell'intesa è stata recepita la disponibilità del sindacato a individuare a livello centrale solo la formulazione di linee guida nazionali che possano favorire la contrattazione territoriale e che ha determinato solamente l'introduzione o l'incremento dei compensi per alcune delle flessibilità di competenza del territorio, a cui resta la titolarità delle trattative inerenti la possibilità di concordare o meno quelle previste dal contratto aziendale di Fsi.

Nella fase negoziale territoriale verrà ricondotto anche il confronto sui turni di servizio e sulla problematica inerente il personale senza turno assegnato, con l'impegno a definire la progressiva riduzione di agenti in queste condizioni, prevedendo l'incremento progressivo delle giornate degli attuali turni con fasce di utilizzazione.

Entro il mese di novembre vi sarà un incontro di verifica sull'accordo, confermando, inoltre, l'effettuazione delle verifiche bimestrali previste all'articolo 13 del contratto aziendale di Fsi.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Mobilità ferroviaria*



contrattuale attività ferroviarie e dal contratto aziendale di Fsi e delle norme che regolano le variazioni del servizio a seguito dell'assegnazione al personale di servizi con flessibilità esigibili riprogrammati in gestione operativa. È prevista, inoltre, l'introduzione di un termine di preavviso che determini in ogni caso che i servizi elaborati in regime di flessibilità in gestione operativa dovranno essere comunicati al personale interessato entro il termine del servizio precedente, con la possibilità di un

- 4° capoverso relativo alla facoltà del personale di optare tra la riprogrammazione della pausa, riposizionandola all'interno della prestazione lavorativa, e il riconoscimento del compenso forfettario di € 18,00.

In ogni caso, abbiamo ribadito la necessità di salvaguardare la fruizione del pasto evidenziando nel complesso di tutti gli aspetti che possono interessare le diverse tipologie di servizio, precisando che quanto previsto ai restanti capoversi 3°, 4° e 5° della stessa

Sono urgenti le assunzioni nella manutenzione rotabili di Trenitalia

Tanto tuonò che piovve, recita l'adagio popolare. Come previsto, con l'arrivo del caldo estivo, in particolare su determinati materiali della Dplh (Divisione passeggeri long haul), facenti parte della recente struttura denominata Esercizio IC, e del trasporto regionale è emerso il malfunzionamento della climatizzazione, seguito dalle problematiche riconducibili alla lateralizzazione, anche se quest'ultime sono in diminuzione.

Va tenuto comunque conto che vi è un maggiore uso del materiale a disposizione, su cui vi è anche in atto un'azione di revamping, ma le problematiche segnalate permangono. Sulla questione della climatizzazione le azioni portate avanti da Trenitalia per ovviare a questo pesante inconveniente risultano insufficienti. In sostanza le assunzioni sono state poche e concretizzate in ritardo.

Per quanto riguarda gli IC sarà importante capire gli effetti degli oltre 300 milioni di euro per gli investimenti sul materiale rotabile derivanti dalla recente firma del contratto di servizio tra Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Economia e Trenitalia. Di certo vi è che l'intera flotta sarà trasformata in convogli reversibili, a composizione bloccata, oltre al cosiddetto upgrading tecnologico, e che gli interventi di revamping si devono completare entro il 2018.

Detto questo i primi due terzi del 2017 sono stati catalizzati dall'ipotesi di scorporo/quotazione del segmento Frecce e IC di Trenitalia, che di fatto ha catalizzato tutte le attenzioni. Ipotesi, è bene ribadirlo, su cui la Fit-Cisl si è dichiarata fermamente contraria.

Questa sorta di gestione ordinaria da parte di Trenitalia ha determinato una sorta di slittamento temporale in avanti di talune problematiche avanzate dalle organizzazioni sindacali. Ci riferiamo in particolar modo agli aspetti relativi alla manutenzione del materiale rotabile, che fa capo alla Direzione Tecnica, alla Dplh e al Trasporto Regionale, come prospettato nell'ambito degli incontri dello scorso febbraio. Si tratta infatti di avere un quadro complessivo su: investimenti e loro finalità, volumi produttivi, internalizzazioni, implementazione della telediagnostica, piani formativi a supporto della concretizzazione delle azioni di sviluppo e assunzioni indispensabili a realizzare gli stessi piani.

A corredo di tutto vi è il tema principale che è quello riferito all'attività manutentiva di Trenitalia alla luce della progressiva introduzione dei nuovi materiali rotabili. Come in più volte evidenziato, vogliamo fare chiarezza e conoscere in maniera esaustiva come intende porsi e organizzarsi Trenitalia in merito. Premesso che per quanto riguarda il trasporto regionale, il tema concerne sia gli elettrotreni sia i bi-modali, elettro-diesel, che per la precisione sono nel numero di 135 e andranno a sostituire progressivamente gli attuali esausti treni diesel.

Intanto vi è da prendere atto della profonda trasformazione che riguarda il materiale rotabile che è passato da una logica di locomotiva più carrozze a una di convogli di tipo bidirezionale, a composizione bloccata e potenza distribuita. Ciò fondamentalmente impone che la manutenzione venga fatta a treno completo e, di

conseguenza, a parte l'adeguamento degli impianti, si tratta di rivedere il modello manutentivo. Trattandosi di treni già attrezzati con tecnologia che permette la telediagnostica, sono necessari alcune azioni. In primis un congruo numero di assunzioni, in modo tale che sia garantito l'affiancamento da parte del personale di Trenitalia alle maestranze delle ditte costruttrici durante il periodo di garanzia, oltre a un piano mirato di formazione che permetta di governare le nuove tecnologie.

La formazione, infatti, avrà un ruolo sempre più rilevante ed è per questo che, in particolar modo come Fit-Cisl, riteniamo che le azioni formative devono far parte di un progetto strutturato, che accompagni la trasformazione in atto coinvolgendo tutto il personale della manutenzione rotabili di Trenitalia.

La ripresa del confronto deve contenere tutti gli elementi che come sindacato abbiamo chiesto: non possiamo permetterci zone grigie.

Come noto recentemente sono state inviate alle associazioni datoriali le linee guida per andare a rinnovare il contratto collettivo nazionale della mobilità che, insieme a quello aziendale di Fsi, scadrà il prossimo 31 dicembre. Ebbene, il prossimo rinnovo dovrà essere l'occasione per aggiornare l'accordo del 23 giugno 2005, in quanto, essendosi trasformato il modello, possiamo parlare di filiera manutentiva a cui partecipano tutte quelle figure che ne permettono la realizzazione.

Vendita Diretta e Customer Service di Trenitalia: i temi sul tavolo

Prosegue il confronto con Trenitalia sul settore Vendita Diretta e Customer Service. Il primo incontro è stato con la Dpr (Divisione passeggeri regionale), che ha portato anche alla sottoscrizione di un verbale quadro sul pool antievasione, per poi consegnare il confronto al livello territoriale. Resta da affrontare la tematica relativa al progetto di riorganizzazione che, oltre a un'ipotesi di razionalizzazione di biglietterie, prevede la creazione dell'attività di Customer Service anche nella Dpr.

Vedremo il riavvio del confronto dopo la pausa feriale, sapendo che su questo tema influiscono anche altri fattori come i rinnovi dei contratti di servizio tra Trenitalia e le Regioni. Sicuramente come Fit-Cisl non riteniamo praticabile una operazione di mero ridimensionamento.

Su questo solco, lo scorso 4 luglio si è tenuto l'incontro sulla Vendita e Assistenza della Dplh (Divisione passeggeri long haul) di Trenitalia. In tale occasione è stata fatta una ricognizione del reticolo, del personale e delle azioni propedeutiche a superare determinate criticità. A seguire abbiamo stipulato un accordo sulla reperibilità, tema molto sentito dal personale. Volendo essere precisi si tratta dell'attuazione di una previsione contrattuale per passare poi il testimone ai territori a cui compete l'onere di addivenire a specifici accordi.

Partendo dal primo elemento registriamo che vi sono 53 stazioni presidiate con circa 1.300 unità di personale, la cui età media è bassa se confrontata a quella di altri settori. A fronte di ciò registriamo un males-

sere tra il personale sulle cui cause è opportuno confrontarsi con la società, sapendo che vi sono comportamenti a volte astrusi da parte dei diretti superiori oltre al fatto, come abbiamo evidenziato chiaramente nel corso dell'incontro, che la stessa società ha un atteggiamento ambiguo. Senno e ponderatezza non possono mancare se vogliamo che vi sia un buon clima in ogni ambiente di lavoro.

Tornando ai contenuti dell'incontro, è emerso che la società intende portare avanti delle azioni che incidono sui costi e sui compiti degli operatori. Si tratta di procedere nella direzione di una smaterializzazione dei titoli di viaggio e delle ricevute contabili; inoltre Trenitalia vuole adottare tecnologie e azioni per incrementare l'integrazione dei servizi con altri vettori.

Per quanto riguarda il cash management, vi sono indubbi vantaggi. Sulla tematica dell'integrazione va fatta un'ulteriore considerazione: l'erosione degli incassi agli sportelli, dovuta anche al largo uso di internet, va compensata con la vendita di titoli di viaggio di altri vettori, come Busitalia. Come sindacato abbiamo chiesto che prioritariamente si faccia una valutazione in merito.

Infine, come sopra anticipato, abbiamo sottoscritto un apposito verbale, in attuazione della previsione contrattuale, di cui all'art. 79 del Ccnl Maf (contratto collettivo nazionale della mobilità/attività ferroviarie) sulla disciplina dell'istituto della reperibilità anche nel settore di Vendita e Assistenza. È una sorta di accordo quadro a cui i territori, salvo quelli che hanno già

un accordo in tal senso, debbono fare riferimento per raggiungere specifiche intese.

Nella costruzione degli accordi bisognerà tener conto di alcuni elementi, partendo da una ricognizione del personale, vigilando affinché non si determinino delle storture. La reperibilità dovrebbe riguardare principalmente il proprio impianto di appartenenza, attenzionando l'aspetto di un'equilibrata turnazione che impegna i fine settimana nell'arco del turno di lavoro, per poi definire il meccanismo che presiede il processo che va dal verificarsi dell'evento alla chiamata del personale. Inoltre occorre prevedere in maniera chiara quali sono i mezzi di intervento e di rientro, a disposizione del reperibile, sapendo che, con l'autorizzazione all'uso del mezzo proprio, scattano la copertura kasco e il rimborso chilometrico in base alle tabelle Aci. Oltre a ciò può verificarsi la necessità di un pernottamento nei casi di estrema complessità, che va previsto: non debbono esserci problemi interpretativi. La turnazione deve tener conto del periodo massimo e dell'orario di inizio e termine del periodo di reperibilità.

Infine, dato anche il moltiplicarsi degli episodi di violenza e intolleranza da parte di estranei, anche se in particolar modo riguarda il personale di bordo, chiediamo che la formazione propedeutica alla gestione di situazioni complesse vada progressivamente estesa anche a tutto il personale che è a contatto con il pubblico.

MM

I nodi delle assunzioni in Rfi sono giunti al pettine

L'azione sindacale attuata con grande determinazione negli ultimi mesi nei confronti di Rete ferroviaria italiana inizia finalmente a dare i primi, attesi risultati, in particolare nel settore della produzione. Infatti sono stati determinati i presupposti per la realizzazione di numerose assunzioni per sopperire alla grave carenza di personale sia in ambito Manutenzione che nella Circolazione.

Dopo una serie d'incontri infruttuosi, prima della pausa estiva si è riusciti ad affrontare la verifica dell'attuazione dell'accordo sulla Manutenzione Infrastrutture del luglio 2015, potendo contare su dati dettagliati delle consistenze di tutte le diverse articolazioni presenti nelle 15 Dtp (Direzioni territoriali Produzione).

Non è stato facile vincere l'atteggiamento ostruzionistico e dilatorio tenuto dall'azienda, che ha sempre evitato di produrre i dati nella forma che abbiamo richiesto, ossia suddivisi per profilo professionale per Unità e Nuclei manutentivi, nel tentativo di evitare di far emergere la realtà di una situazione diventata assai grave. È probabile che la controparte, vedendo che noi della Fit, attraverso un lavoro minuzioso di raccolta dati che ha visto coinvolte tutte le strutture regionali, avevamo un quadro preciso della composizione di ogni struttura, abbia cambiato atteggiamento decidendosi a consegnare la documentazione da noi richiesta.

Già da un primo confronto tra le consistenze di personale presenti negli impianti e i quantitativi minimi previsti dall'accordo, è emersa chiaramente l'esistenza di

una considerevole differenza negativa. Si è avuta, quindi, la conferma ufficiale di quella situazione insostenibile che i lavoratori del settore da tempo sono costretti a subire, dovendo sopperire, in numero insufficiente, con uno straordinario impegno alle aumentate esigenze manutentive ordinarie e alle nuove lavorazioni derivanti dall'imponente volume di investimenti che stanno interessando la rete ferroviaria nazionale.

Una condizione di carenza di personale mai raggiunta nel passato, determinata da una gestione improntata esclusivamente al contenimento dei costi, per nulla propensa a dinamiche di sviluppo o al miglioramento delle condizioni di lavoro. Ciò è in contrasto, tra l'altro, con gli obiettivi prefissati dalla nuova organizzazione del settore ossia aumentare il livello di efficienza della rete ferroviaria e internalizzare un gran numero di lavorazioni affidate a operatori esterni.

Una carenza, quindi, da ripianare con urgenza e per tale ragione abbiamo avanzato la richiesta di procedere subito con almeno 700 assunzioni, esclusivamente di operatori specializzati della manutenzione, iniziando con l'immissione di tutti quei candidati risultati idonei alle ultime selezioni e in attesa di essere chiamati.

Tale numero di assunzioni è stato richiesto al netto di quelle che dovranno essere realizzate come da accordo sul ricambio generazionale sottoscritto nel luglio 2016, in sostituzione dei lavoratori da collocare nel fondo per l'accompagnamento a pensione, che per la Manutenzione Infrastrut-

ture prevede l'uscita di 230 unità. Tale evento oramai dovrebbe essere prossimo in quanto, perché diventi operativo, dopo l'emanazione nel mese di luglio del decreto interministeriale che introduce la suddetta nuova prestazione, è necessario solo che l'Inps concluda la definizione degli aspetti procedurali.

Rispetto all'istanza sindacale, la società ha dato parziale disponibilità a realizzare il numero di assunzioni richieste in quanto di molto superiori a quelle previste a budget per il 2017 e, pertanto, occorrendo per quelle ulteriori l'approvazione da parte del vertice aziendale, si è riservata di dare una risposta definitiva nel prossimo incontro programmato per continuare nella verifica dell'accordo.

Sono, infatti, ancora molte le parti dell'intesa da approfondire che richiedono interventi urgenti come quella relativa all'eccessiva estensione di molte Unità Manutentive - dove è necessaria sicuramente la presenza del secondo specialista cantieri - non escludendo un eventuale loro sdoppiamento.

Tutti gli interventi da attuare in ogni caso vanno ad aumentare le necessità di manutentori e ciò, di conseguenza, richiede un maggior numero di assunzioni ed è bene che Rfi se faccia una ragione e ne programmi la realizzazione.

Gli arrivi di nuovi colleghi a inizio mese, per quanto ci riguarda, rappresentano solo l'inizio di quello che dovrà essere un radicale cambio di tendenza all'interno di Rfi, necessario per lo sviluppo di questo importante settore.

Autotrasporto merci-Logistica

Un settore strategico che va verso l'automazione

I dati di crescita registrati da Confetra suscitano ottimismo, ma il futuro presenta sfide precise



Agosto ci ha portato notizie positive dal punto di vista economico. Sembra che finalmente il motore dell'Italia si sia acceso e finalmente si può ragionare in termini di crescita, come nel periodo che ha preceduto la terribile crisi globale degli ultimi dieci anni. Questo è vero al netto delle inamancabili polemiche faziose attorno ai dati dell'Istat sul Pil, sebbene sia giusto dire che molto resta ancora da fare.

La ripresa la stiamo toccando anche nel mondo dei trasporti: lo testimoniano persino i numeri che semestralmente l'ufficio studi di Confetra elabora. Ebbene, nel primo semestre del 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso gli indicatori rilevati, quali fatturato e volumi, che poi sono quelli ci interessano maggior-

mente, risultano tutti in crescita.

È quello degli express courier e dei corrieri nazionali il comparto che ha evidenziato le migliori performance: sono aumentate sia le consegne che il fatturato, logica conseguenza di un continuo sviluppo dell'e-commerce nel nostro Paese. L'autotrasporto nazionale e internazionale hanno registrato una crescita positiva, sia in termini di volumi che di fatturato. Importante è anche l'andamento all'insù del comparto marittimo e di quello delle spedizioni, che oltre al recupero economico-finanziario registra anche quello di traffici nazionali ma soprattutto internazionali.

In questo scenario ci si appresta a riprendere le trattative per il rinnovo del con-

tratto nazionale di lavoro del trasporto merci e dovrà iniziare anche la contrattazione per rinnovare quello delle agenzie marittime, che scadrà il prossimo trentuno dicembre.

Come detto poc'anzi, i comparti dove si è registrata una forte crescita sono quelli dei corrieri e dell'autotrasporto, considerati da tutti gli analisti economici come in grado di fare da volano per il rilancio dell'economia del nostro Paese, quelli di cui si parla maggiormente in termini di automazione e futuro sempre più digitalizzato, ma anche settori dove è più forte la precarietà e lo sfruttamento del lavoro.

Siamo a conoscenza delle meraviglie future che la tecnologia può apportare nella

gestione dei magazzini, nella consegna urbana - l'ormai famoso ultimo miglio - e nella guida dei tir. Scenari che, se analizzati attentamente e con occhio prettamente sindacale, possono destare preoccupazioni: nei prossimi anni - non sappiamo quantificare, ma il processo sta accelerando in maniera drammatica - si potrebbero avere magazzini completamente svuotati dai facchini e sostituiti con droni

Come procede la vertenza Artoni Trasporti?

Lo scorso 7 settembre presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali è stato firmato il verbale di accordo per la concessione della Cigs (cassa integrazione straordinaria) per i lavoratori della Artoni Trasporti con decorrenza dal 1 agosto e presumibilmente per la durata di un anno.

Infatti, dopo la mancata cessione della totalità del gruppo a Fercam e il conseguente affitto del ramo di azienda solo per un centinaio di lavoratori, il Tribunale di Reggio Emilia ha dichiarato lo stato di insolvenza della Artoni Trasporti il 3 maggio scorso. Subito dopo è stata dichiarata aperta la procedura di amministrazione straordinaria finalizzata alla cessione dei complessi aziendali.

Infine il 28 luglio il Ministero dello Sviluppo economico ha nominato il Commissario straordinario che, conseguentemente, ha presentato istanza al Ministero del Lavoro per la concessione della Cigs.

Durante la riunione al Ministero del Lavoro, il Commissario ha dichiarato che, stante la permanenza dell'attività dei mesi di maggio e giugno, sono stati corrisposti gli stipendi e che le sospensioni in Cigs dei lavoratori ancora in forza, 116 unità, sono avvenute in modo graduale dal mese di agosto.

Il Commissario ha inoltre precisato che sono in corso trattative con società del mondo della logistica atte a consentire la cessione degli asset aziendali.

o altri robot. Amazon ha già i droni in fase di sperimentazione avanzata nella logistica dell'ultimo miglio cioè la consegna della merce a destinazione.

Ecco che fornitori di servizi logistici come DHL, UPS, FedEx e gli altri sono tra i maggiori soggetti d'innovazione nell'ambito del commercio elettronico. La trasformazione delle grandi internet company, Amazon piuttosto che eBay, in logistics company significa investire in nuove basi logistiche dislocate sul territorio, quale ad



esempio quella di Amazon alle porte di Roma. Questo conferma la strategicità del settore e spiega come mai le relative attività sono meno cedute in appalto da parte delle aziende più lungimiranti.

Risalendo la catena della logistica, come si diceva precedentemente, nel processo di automazione è coinvolto anche il settore del trasporto su gomma, il cosiddetto trasporto pesante - anche questo un comparto dove la precarietà insieme al dumping sociale la fanno da padroni. Sebbene proceda speditamente la sperimentazione del camion senza autista, anche per ragioni orografiche, viene difficile pensare a file di camion che senza guida si inerpicano nelle strade tutte curve dei nostri monti o dei nostri paesi: tale automazione sembra di più complicata attuazione rispetto a quella dei magazzini. In questo ambito più preoccupazione la desta la discesa in campo di Uber, ma questo tema merita un approfondimento a parte. Una guida sempre più semi-automatica, in-

vece, potrebbe portare molti benefici, anche in senso fisico, per gli autisti.

In conclusione, le multinazionali stanno provando a creare il mondo per loro perfetto, quello cioè senza lavoratori, dove tutto è gestito in remoto, con le navi senza equipaggio che scaricano in porti automatizzati, i quali caricano camion senza autista che portano i container in magazzini senza facchini, dai quali partiranno droni per consegnare la merce. Tuttavia proprio le multinazionali dovranno aspettare ancora tanti anni.

Nell'attesa, però, come sindacato e soprattutto come Fit-Cisl non staremo fermi, perché dovremo trovare la chiave di volta perché lo sviluppo tecnologico vada di pari passo con quello della forza lavoro, che dovrà essere riqualificata e reimpiegata nelle nuove mansioni che inevitabilmente nasceranno. La soluzione non potrà che essere la formazione assistita da un corposo welfare aziendale o di comparto. Con questi attrezzi fondamentali il sindacalista 4.0 dovrà affrontare il futuro prossimo.

Un'ultima riflessione più di carattere etico-sociale che sindacale. In questi ultimi tempi sempre più spesso viene posto il problema dell'apertura o meno dei centri commerciali durante le feste comandate perché, si dice, anche quei lavoratori hanno una famiglia e quindi in questo modo verrebbe meno un loro diritto. Senza entrare nel merito della querelle su chi ha torto o ragione, pongo la seguente riflessione: quando si fanno acquisti online, magari con la consegna dopo un'ora, o quando si vola con determinate compagnie aeree perché il prezzo del biglietto è sottocosto rispetto a quello delle compagnie tradizionali, sapendo cosa succede dietro il facile "click", ci si pone lo stesso problema di diritti dei lavoratori? Oppure la comodità di acquistare online ci fa chiudere un occhio sui diritti altrui?

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Autotrasporto merci-Logistica*

Anas

Il nuovo modello territoriale aziendale

La trattativa è stata lunga e difficile, ma con il supporto dei lavoratori si è raggiunto un buon accordo. Ecco perché

Il 25 luglio scorso è stato sottoscritto uno accordo tra Anas e sindacato inerente il nuovo modello organizzativo territoriale di Anas. La firma è giunta al termine di una fase di confronto lunga e complessa, che ha visto il sindacato impegnato in un lavoro di elaborazione di un progetto non condiviso, del quale ne aveva richiesto il rinvio al fine di una migliore pianificazione e attuazione.

L'accordo ha un notevole impatto su tutti i lavoratori dell'Anas, che si troveranno a operare non più su scala regionale, ma interregionale. Con la firma di questo documento dovrebbe essere posta la parola fine alle incertezze e ai disorientamenti dovuti a un nuovo modello partito male, con un avvio di primo livello che risale al 9 gennaio scorso, in assenza completa di procedure e organigrammi di secondo livello.

In questi mesi di trattativa, siamo riusciti ad invertire la rotta sino a portare la società a un confronto al tavolo basato su criticità reali rilevate dal sindacato e relative proposte costruttive, mirate a una migliore implementazione del modello, che sono state poi accolte nel documento finale.

Le fasi della trattativa

La Fit-Cisl, tramite un comunicato stampa, ha sottolineato tempestivamente le forti perplessità sull'attuazione del modello per il riassetto territoriale così come era stato prospettato nel piano industriale di Anas del giugno 2016.



A seguire, tutto il sindacato ha espresso una netta contrarietà a tale modello, chiedendone il rinvio dell'attuazione in ragione dell'impostazione non condivisa, nonché per la mancata pianificazione e l'impegnativa attuazione del progetto.

Il sindacato, ha presentato da subito un documento di prima analisi, contenente rilievi e segnalazioni di criticità, nonché proposte condivise nell'ambito degli organismi e con i lavoratori.

I principali punti critici rilevati dal sindacato rispetto al modello proposto dalla società nel 2016:

- ★ L'accorpamento di regioni non omogenee tra di loro, per tipologia e caratteristiche della rete stradale di competenza;
- ★ L'elevata distanza tra le sedi di Area compartimentale e il relativo Coordinamento territoriale;
- ★ La disomogeneità nella distribuzione delle risorse umane e delle professionalità presenti in ogni ex Compartimento;
- ★ L'assenza di una chiara identificazione del ruolo del Rac (Responsabile di Area compartimentale) quale datore di lavoro, anche in relazione alla gestione delle relazioni industriali, nonché l'inefficacia della funzione assegnatagli rispetto alla gestione del personale delle ex aree, Tecniche e Amministrativa.

Sul piano generale, pertanto, è evidente che risulterebbe compromesso proprio il conseguimento di uno degli obiettivi chiave, e cioè il rafforzamento del presidio del territorio, funzione storicamente assicurata da Anas attraverso una struttura organizzativa dedicata, a carattere regionale.

A maggio 2017, finalmente cominciano a trovarsi i punti di incontro. Riparte la trattativa da alcuni elementi di mediazione fortemente richiesti dalla Fit-Cisl.

costi di realizzazione e il coordinamento delle risorse assegnate; la manutenzione ordinaria e straordinaria e la sorveglianza della rete stradale di competenza; le attività amministrative gestionali, nonché di pianificazione e controllo, nel rispetto delle linee guida aziendali.

Sono stati istituiti, quindi, i seguenti Coordinamenti: Nord Ovest (Lombardia, Piemonte, Liguria, Valle

I maggiori punti di avanzamento della trattativa:

- ★ L'attività di "gestione in service" che di fatto raccorda le unità organizzative allocate nell'ex Area amministrativa dell'Area compartimentale con il Rac, il Sag (Supporto amministrativo gestionale) e il Rpr (Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori);
- ★ La gestione di un team di risorse da parte degli attuali responsabili di Amministrazione, Risorse umane, Affari generali e Service e Patrimonio allocate nell'Area compartimentale e dipendenti dai rispettivi processi del Sag;
- ★ La gestione dei processi di coordinamento da affidare a risorse che saranno individuate e valutate in linea con la nuova scala di classificazione oggetto di trattativa. In fase transitoria, i processi saranno presidiati direttamente dal Sag;
- ★ I Responsabili di processo potranno essere allocati in qualsiasi sede di Area compartimentale e non necessariamente nella sede di Coordinamento;
- ★ Come richiesto dal sindacato, sono state prese in considerazione le Sezioni staccate, la cui analisi organizzativa, unitamente a quelle relative alle Sale Operative Compartimentali, saranno affrontate in una successiva sessione di confronto.

L'accordo raggiunto

L'Anas ha avviato nel mese di settembre 2016 un apposito percorso di riqualificazione delle strutture territoriali, anche in correlazione con il progetto sul nuovo modello organizzativo dell'esercizio e a garanzia di un più incisivo presidio delle attività core sul territorio nazionale. A seguito dell'analisi organizzativa effettuata, l'azienda ha individuato otto aree geografiche territoriali, in ciascuna delle quali è stato istituito un Coordinamento territoriale, con l'obiettivo di assicurare, attraverso la rispettive aree compartimentali per l'area geografica di competenza: la progettazione e il presidio sull'esecuzione delle nuove opere; la verifica della qualità dei lavori e del rispetto dei tempi e dei

d'Aosta); Nord Est (Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia); Centro (Umbria, Toscana, Marche); Sardegna (Cagliari, Sassari); Adriatica (Abruzzo, Puglia, Molise); Tirrenica (Basilicata, Campania, Lazio); Calabria (Calabria, Sa/Rc) e Sicilia (Catania, Palermo, Autostrade), tutti gerarchicamente dipendenti dal Presidente e coordinati, a loro volta, secondo i rispettivi ambiti di competenza, dalla Direzione Operation e Coordinamento Territoriale e dalla Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori.

Il sindacato ha rappresentato la propria valutazione critica della decisione aziendale di sviluppare, in assenza di confronto, un progetto di riassetto organizzativo - tra l'altro in una fase in cui Anas è interessata

1	Sicilia	
2	Sardegna	
3	Nord Ovest	Lombardia , Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta
4	Nord Est	Veneto, Friuli V. G. , Emilia Romagna
5	Centro	Toscana , Marche, Umbria
6	Adriatica	Puglia, Abruzzo, Molise
7	Tirrenica	Campania, Lazio, Basilicata
8	Calabria	Calabria , Uff. per l'aut. Sa-Rc.

da un progetto più complessivo di riassetto e ricollocazione societaria - richiedendo un rinvio della fase applicativa, ribadendo la diversa visione circa le modalità di accorpamento delle aree compartimentali nell'ambito dei coordinamenti territoriali, che avrebbe dovuto condurre a una diversa determinazione dei Coordinamenti sia da un punto di vista numerico (9/10) sia nella composizione regionale degli stessi.

Il punto di condivisione, che ha portato all'accordo, è stato la necessità di una riorganizzazione finalizzata a intensificare il presidio della rete aziendale attraverso una maggiore focalizzazione delle attività dell'esercizio, nell'ottica di traghettare la realtà aziendale verso gli obiettivi fissati dal piano industriale e dagli accordi sottoscritti.



Le linee guida del nuovo modello:

- ★ Consolidamento delle attività svolte a livello territoriale, maggior presidio delle attività di esercizio, gestione per processi;
- ★ Rafforzamento del territorio e definizione dei ruoli territoriali di coordinamento delle attività (Coordinamento territoriale, Supporto amministrativo gestionale e Progettazione e Realizzazione Lavori);
- ★ Razionalizzazione e omogeneizzazione della presenza territoriale e delle strutture organizzative presenti;
- ★ Rafforzamento del presidio dei processi amministrativi e di supporto (con particolare attenzione ai processi di Gare e Appalti e Legale);
- ★ Integrazione del presidio tecnico anche a supporto del piano investimenti.

Si è quindi concordato di procedere all'implementazione della struttura organizzativa di II livello, stabilendo, altresì, che il completamento dell'analisi organizzativa relativa alla definizione della microstruttura dei territori, comprensiva dell'artico-

lazione dei profili professionali presenti in ciascuna Unità organizzativa e dell'esplicitazione delle relative attività, sarà realizzato successivamente al confronto inerente le eventuali criticità scaturenti dalla prima applicazione del modello, con-

dividendo quindi l'impegno a incontri da attivarsi entro il mese di giugno 2018. In quell'occasione sarà possibile procedere anche a una valutazione dell'efficacia dei criteri di definizione delle macro-aree e del numero complessivo delle stesse strutture.

Nelle more della finalizzazione del citato processo le parti hanno stabilito che tutte le attività presidiate dalle realtà territoriali coinvolte saranno garantite dalle relative strutture (Unità organizzative) secondo quanto stabilito dall'accordo sul modello organizzativo compartimentale sottoscritto in data 22 giugno 2005.

Si è inoltre condivisa la necessità di avviare un processo valutativo riguardante l'applicazione del nuovo modello e la rispondenza agli obiettivi definiti. Tale valutazione effettuata a livello nazionale, anche sulla base delle evidenze che eventualmente dovessero emergere nei confronti sindacali territoriali, avrà avvio dall'entrata in vigore del nuovo assetto organizzativo e terminerà entro il mese di luglio 2018. Sarà altresì previsto un confronto intermedio a partire dal 1 gennaio dello stesso anno.

In seguito alla sottoscrizione dell'accordo, la fase di implementazione del nuovo modello procederà attraverso la successiva allocazione, in sede di Coordinamento territoriale, delle risorse nell'ambito delle strutture territoriali. Tale allocazione sarà quindi indicata in una apposita comunicazione organizzativa, i cui contenuti saranno oggetto di un preventivo momento di confronto con le organizzazioni locali.

In merito alla configurazione del sistema delle relazioni industriali, nel rispetto di quanto definito nel vigente ccnl, l'azienda ha rappresentato come il sistema procuratorio stabilito preveda l'affidamento della responsabilità delle relazioni industriali al Coordinatore territoriale (Ct) che, per quanto relativo all'area del Coordinamento di riferimento, darà seguito all'attuazione delle politiche aziendali in materia, garantendone l'omogeneità nel-

l'ambito delle Aree compartimentali. Al Responsabile di Area compartimentale potrà essere altresì demandata, previo coordinamento con il CT, la responsabilità nella conduzione delle relazioni industriali relative alle tematiche proprie dell'area geografica di riferimento, anche attraverso l'ausilio tecnico garantito dal Responsabile del Supporto amministrativo gestionale e del Responsabile Risorse umane.

Per quanto riguarda invece il processo di individuazione dei responsabili delle strutture organizzative, introdotte nel nuovo modello e allocate presso i coordinamenti a presidio dei processi di diretta responsabilità del Ct (Controllo di Gestione, Legale, Espropri) e di quelli di diretta responsabilità del Supporto amministrativo gestionale

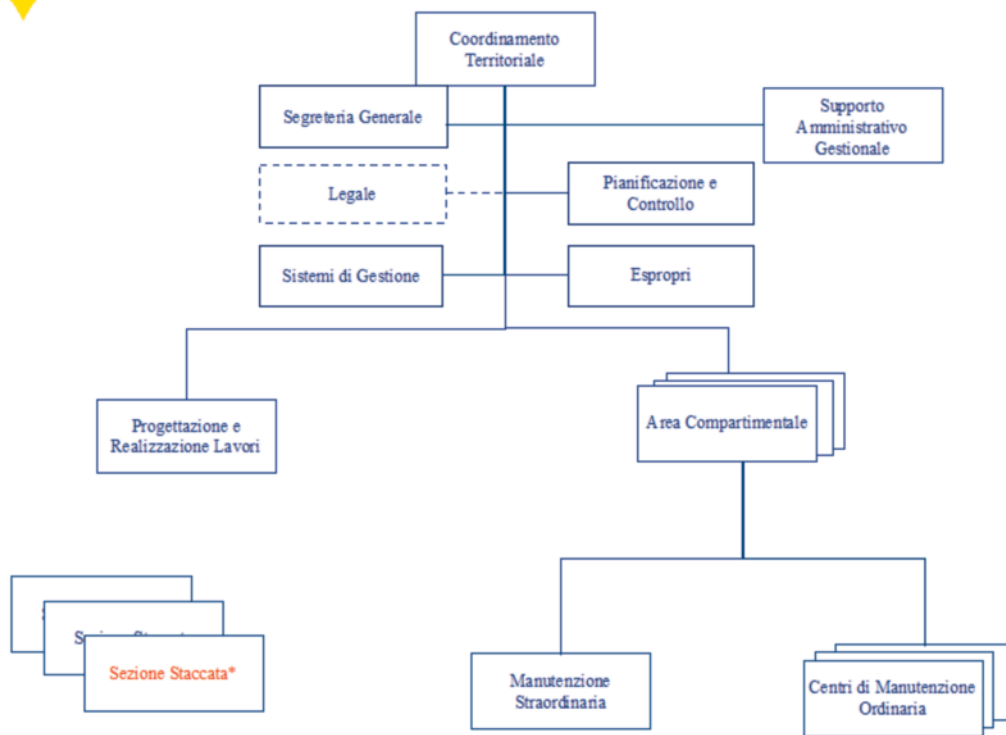
(Amministrazione, Risorse umane, Affari generali e Service e Patrimonio), l'azienda ha illustrato la metodologia utilizzata, focalizzata sulla valutazione dei comportamenti organizzativi da parte dei responsabili di struttura con l'affiancamento della Direzione centrale Risorse umane e Organizzazione e attraverso l'utilizzo di apposite schede di valutazione, che consentiranno la maggiore oggettivizzazione delle misurazioni aziendali, al fine di ottenere la migliore attendibilità nel processo e il riconoscimento ottimale nell'esito delle valutazioni da parte dei soggetti destinatari delle stesse. La citata metodologia utilizzata prevederà, inoltre, la destinazione delle risorse interessate dal

percorso di valutazione a un apposito assessment, al fine di ottenere un ulteriore elemento di riscontro e oggettività nella misurazione delle risorse coinvolte.

sorse, che continueranno a svolgere le medesime funzioni assicurate sino a ora.

Gli approfondimenti e i confronti continui

Modello Organizzativo – Coordinamento territoriale 1° livello



* Analisi organizzativa rinviata a successivo confronto con il sindacato

1

Conclusioni

L'accordo raggiunto quindi, è da valutarsi positivamente, poiché consente da un lato a ricondurre la materia nell'ambito del confronto tra le parti, ribadendo anche il ruolo assegnato alla contrattazione decentrata, dall'altro, garantisce la discussione nell'arco temporale di un anno, con un primo momento di verifica previsto già a gennaio 2018.

Nell'intesa viene inoltre ribadita la funzione strategica dell'articolazione organizzativa di Anas, con compito di maggior presidio del territorio, rafforzando le strutture organizzative delle Aree compartimentali inizialmente proposte e prevedendo la relativa allocazione delle ri-

con gli organismi sindacali e con i lavoratori hanno permesso alle Segreterie nazionali di poter addivenire alla stesura finale di un modello che raccoglie la più ampia condivisione possibile.

Ringraziamo i lavoratori tutti e le strutture sindacali territoriali che hanno consentito, con i loro contributi e il loro supporto, ad addivenire a un accordo che tutela pienamente i lavoratori di Anas in un nuovo contesto organizzativo.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Anas*

Mobilità tpl

La clausola sociale è legge

La Fit-Cisl ha ottenuto che i contenuti dell'accordo del 12 giugno fossero recepiti dalla legge 91/2017

Su La Voce dei Trasporti di luglio 2017, l'articolo della mobilità tpl trattava la questione del regio decreto 148/31 e nello specifico faceva riferimento al percorso dei contenuti dell'accordo del 12 giugno scorso stipulato con il Ministero dei Trasporti da Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Faisa-Cisal e Ugl Autoferrotranvieri, sottoscrittori del contratto collettivo nazionale degli autoferrotranvieri/internavigatori.

Lo scorso 1 agosto, la Camera dei Deputati ha approvato in via definitiva la conversione in legge del d.l. n. 91 del 20 giugno 2017, recante disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno (cosiddetto decreto Mezzogiorno), diventando quindi l. n. 123 del 3 agosto 2017 entrata in vigore il successivo 13 agosto.

Con enorme soddisfazione possiamo, ancora una volta, trovare le risultanze concrete di un enorme lavoro, che in un momento difficilissimo per i lavoratori autoferrotranvieri, strumentalizzato ad hoc, con in testa la vicenda del r.d. 148, ha visto trasferire all'interno di una legge norme che tutelano realmente i lavoratori che saranno indispensabili nello scenario nel quale si dovrà confrontare tutto il trasporto pubblico locale Italiano.

Nella legge vengono quindi recepiti: la clausola sociale in caso di trasferimento del personale per subentro di una nuova azienda; il personale inidoneo, che sarà reimpiegato per il contrasto all'evasione tariffaria; il ripristino del r.d. 148 a seguito della sua recente abrogazione per effetto della legge 96/2017.

**La clausola sociale**

L'art. 9 quater, comma 1 modifica la norma introdotta dall'art. 48 comma 7 lettera e) del d.l. 50/2017 recependo integralmente i contenuti dell'accordo fatto con il Ministero dei Trasporti e di fatto dà a tutti i lavoratori del settore le tutele in caso di cambio del datore di lavoro. Infatti la norma in parola prevede che il trasferimento del personale tra il gestore uscente e quello subentrante avvenga "senza soluzione di continuità" con conservazione del ccnl di settore e del contratto di secondo livello applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime previste dall'art.3 della direttiva 2001/23/Ce.

Il personale inidoneo

l'art. 9 quater, comma 2 modifica la norma introdotta dall'art. 48 comma 12 del d.l. 50/2017 prevedendo che la possibilità per le aziende di rivolgersi ad agenzie "esterne" per la verifica dei titoli di viaggio sia subordinata all'accertamento delle posizioni ricoperte dal personale dichiarato inidoneo, che possa quindi essere adibito a tale mansione.

Il regio decreto 148/1931

l'art. 9 quinquies di fatto sopprime il comma 12 quinquies del d.l. 50/2017 che prevedeva l'abrogazione del r.d. 148.

Sono queste le principali novità che vengono quindi inserite nella legge, in sostanza come da accordi presi con il Ministero dei Trasporti in occasione del citato verbale del 12 giugno scorso, definiti a suo tempo da qualcuno "carta straccia"... Al primo strumento legislativo utile, sono state trasferite all'interno di una legge diventando quindi da applicare in toto.

La clausola sociale rappresenta per il settore e per tutte le lavoratrici e i lavoratori una garanzia rispetto ai livelli occupazionali, mentre l'applicazione della contrattazione di primo (ccnl) e di secondo livello (contrattazione aziendale) rappresenta

A questo si aggiungano gli innumerevoli casi in cui i lavoratori potrebbero cambiare datore di lavoro per fallimenti, cessioni di ramo d'azienda e via elencando. In tale contesto, mettendo in fila le priorità delle tutele, vengono garantite la conservazione del posto di lavoro per tutti i lavoratori interessati, l'applicazione del ccnl di settore e, appunto, l'applicazione delle contrattazioni di secondo livello, che notoriamente nelle aziende del tpl ha sempre recitato - e continua a farlo - un ruolo fondamentale nella costruzione della busta paga, questo tutti i lavoratori del settore sanno bene. Aver ottenuto l'applicazione della contrat-

dove esistono aziende di dimensioni molto piccole, perché è evidente che più grande è l'azienda, più opportunità esistono di ricollocare il personale inidoneo ad altra mansione. La norma originariamente prevista nel d.l. 50, che dava la possibilità alle aziende di rivolgersi ad enti esterni per la verifica dei titoli di viaggio, considerando che questa mansione è tra le più utilizzate per adibire il personale inidoneo, rischiava di chiudere drasticamente questa opportunità anche nelle imprese di grandi dimensioni. Reputiamo quindi un altro importante risultato quello di aver ottenuto un confronto preventivo per individuare i posti disponibili all'interno delle unità produttive dove poter inserire il personale inidoneo e scongiurare che per esso venga messo a rischio il posto di lavoro. Successivamente a questo confronto, resta invariata la possibilità per le aziende di poter rivolgersi ad agenzie esterne per la lotta all'evasione tariffaria, tema per il quale la nostra organizzazione continua a spendersi, perché attraverso questa lotta si possono ottenere risorse da investire in azienda e a favore di lavoratori e utenti.

Per quanto attiene il regio decreto 148/1931, la Fit-Cisl ha già più volte espresso la sua opinione: reputiamo un'opportunità mancata il poter contrattualizzare le norme previste nella legge. È bene chiarire che questa opportunità è sempre possibile, ma certamente, tolta l'abrogazione, nessuno avrà più questa premura, tantomeno le aziende che continueranno a mantenersi (ben strette) le norme disciplinari. Vale la pena chiedersi il perché. Hanno vinto le strumentalizzazioni, politiche e di altri: qualcuno sarà contento. Noi no.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Mobilità tpl*

una assoluta novità rispetto alla normativa in vigore prima dell'accordo del 12 giugno. Vale la pena ricordare, che per effetto delle normative del nostro Paese e di quelle europee, praticamente tutti avranno a che fare con gare di affidamento del servizio, chiaramente con la concreta possibilità, per i lavoratori, di cambiare il datore di lavoro, perché il cosiddetto affidamento in-house (affidare il servizio senza una procedura di gara), anche per effetto di riduzioni delle risorse messe a disposizione con questa soluzione, sarà una pratica sempre meno utilizzata.

tazione di secondo livello per almeno un anno (questo recita la norma europea a cui si riferisce la legge) del datore di lavoro uscente, rappresenta un'importante garanzia per il reddito dei lavoratori ma anche un elemento che nelle fasi di affidamento del servizio dovrà essere tenuto in considerazione da tutti gli attori.

Per quanto riguarda il personale inidoneo, vale la pena ricordare che questo rappresenta un problema rilevante da sempre. Infatti quando un lavoratore perde l'abilitazione alla mansione, la conservazione del posto di lavoro rischia di essere un problema. Il fenomeno è più acuto nel tpl

Trasporto marittimo

Emsa risponde al quesito sui corsi direttivi

Secondo l'Agenzia europea il Ministero dei Trasporti italiano deve consultare preventivamente i sindacati confederali



La lunga attesa è finita e finalmente la risposta alla nostra domanda è arrivata.

Per alcuni è stata una doccia fredda; infatti c'è chi ha tergiversato sulla pubblicazione del responso ricevuto e ha preferito non commentare, mentre qualcun altro ha visto naufragare i facili entusiasmi sorti dall'incontro dello scorso 19 giugno, continuando a considerare la risposta dell'Emsa (Agenzia europea per la sicurezza marittima) una vittoria totale.

Il contenuto del documento firmato dalla dottoressa Christine Berg, Head of Unit Maritime Safety dell'Emsa, è comunque inconfutabile; basta fare riferimento all'ultima frase del secondo paragrafo dove si legge: "Therefore, the Member States have a certain level of discretion in implementing this requirement" (Quindi gli Stati membri hanno un certo margine di discrezione nel soddisfare questa richiesta"), frase con cui l'Emsa salva in calcio d'angolo la nostra Amministrazione dall'ennesima brutta figura.

Tuttavia, la dott.ssa Berg, se con la frase soprariportata "grazia" il nostro Ministero, nel resto del testo della lettera, in modo diplomatico ed elegante, fa un quadro impietoso della situazione italiana in merito alle modalità con cui sono state gestite le problematiche legate alla Stcw e i suoi vari emendamenti.

Le osservazioni dell'Emsa

Nel primo capoverso la dott.ssa Berg liquida il problema della retroattività delle procedure del Ministero dei Trasporti definendolo il risultato di "tentativi" della nostra amministrazione di rettificare l'adeguatezza o la non esistenza di programmi di livello manageriale rilevati dall'Emsa, e ritenuti non adeguati alle leggi europee, cosa questa fatta notare "molti anni fa".

Nel secondo capoverso, dopo aver riportato un estratto della direttiva europea 2012/35/Ue, conclude: «In ogni caso né la direttiva né tantomeno la convenzione Stcw prescrivono specifiche condizioni su cosa un "appropriato" refresh o training di livello superiore o un esame significhi. Quindi gli Stati membri hanno un certo livello di discrezionalità nel soddisfare queste richieste».

In pratica la Commissione a seguito di una verifica, fatta molti anni fa, ha richiesto alla nostra Amministrazione di accertare il livello di competenza dei nostri ufficiali e quest'ultima si è inventata i corsi direttivi per tutti senza fare una valutazione preventiva della preparazione di ciascuno.

Durante l'incontro di Bruxelles la dott.ssa Berg e il suo staff hanno ribadito in più occasioni che la Commissione, quando rileva un problema, non suggerisce o obbliga una determinata "cura", ma semplicemente verifica che le contromisure proposte dallo Stato membro raggiungano l'obiettivo.

Com'è noto in Italia sono stati introdotti i corsi direttivi, come previsti dalla circolare n. 28 del 5 giugno 2014, di 300 ore per comandanti e primi ufficiali, e ben 570 ore per direttori e primi ufficiali di macchina, con programmi a dir poco "vetusti". Il Mi-





EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate D - Logistics, maritime & land transport and passenger rights
D.2 - Maritime safety

Brussels,
MOVE/D.2/KB

Mr. Philippe ALFONSO
Political Secretary for Maritime Transport
European Transport Workers' Federation
Galerie Agora
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
B - 1000 Brussels

Subject: Meeting with ETF and the Italian Unions

Dear Mr Alfonso,

Thank you and your colleagues for your visit on 19 June 2017.

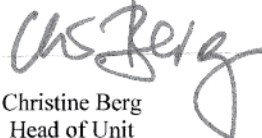
As regards the main issue concerning the management level courses currently required for the revalidation of certificates of competency by the Italian administration, it must be highlighted that the revised requirements are the result of the attempts of the Italian authorities to rectify the shortcomings related to inadequate or non-existent management level programmes in Italy, which were identified by the Commission, with the assistance of EMSA, as non-compliant with EU law several years ago.

As far as revalidation of certificates at EU level is concerned, under Art. 12(3) of Directive 2008/106/EC on minimum level of training of seafarers, as amended by Directive 2012/35/EU, the Member States, including Italy, are required to "*compare the standards of competence which are required of candidates for certificates of competency issued until 1 January 2017 with those specified for the relevant certificate of competency in Part A of the STCW Code, and shall determine the need to require the holders of such certificates of competency to undergo appropriate refresher and updating training or assessment*". This is in line with Regulation I/11 of the STCW Convention and Section A-I/11 of the STCW Code. However, neither the Directive nor the STCW Convention prescribe specific requirements for what "appropriate" refresher or updating training or assessment may mean. Therefore, the Member States have a certain level of discretion in implementing this requirement.

However, under Art. 12(4) of Directive 2008/106/EC, "each Member State shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and updating courses as provided for in section A-I/11 of the STCW Code".

The Commission will contact the Italian authorities in order to inquire about the implementation of this article, in particular with regard to the consultation with the parties concerned, in the context of new Italian Circular 33 of 2 May 2017.

Kind regards,


Christine Berg
Head of Unit

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Office: DM28 03/64 - Tel. direct line +32 229-91922 - Fax +32 229-69066
christine.berg@ec.europa.eu



«There is no reason why the Italian Government should be more papist than the Pope»

Ministero, invece di coinvolgere il sindacato confederale preventivamente come richiesto, attraverso un tavolo di lavoro, ci ha sempre e solo convocato a decisioni già prese. Inutile ricordarvi che il più delle volte le loro scelte unilaterali hanno avuto la conseguenza di “punire” i marittimi italiani “rei”, a loro dire, di non aver studiato come richiesto dall’Europa. Per questi motivi la dott.ssa Berg auspica che in futuro le decisioni vengano prese coinvolgendo le parti sociali come previsto dalla Direttiva 106/2008.

Conclusioni

Il Segretario per i trasporti marittimi della Etf Philippe Alfonso, che ci ha fatto da tramite con l’Emsa, commentando l’accaduto ha detto: «There is no reason why the Italian Government should be more papist than the Pope», ovvero: «Non c’è motivo per cui il Governo italiano debba essere più realista del re», frase che non ha bisogno di commenti.

In tutta questa faccenda volendo vedere un qualche elemento positivo, l’unico potrebbe essere che, nonostante da più parti, incluso “qualche” sindacato confederale, sia stata richiesta la sospensione o l’annullamento dell’efficacia della circolare 33 del 2 maggio 2017, il Ministero non ha aderito alle proposte, in quanto detta circolare oggi, giusta o sbagliata che sia, rimane l’unico mezzo per evitare i corsi direttivi, soft o integrali, a tantissimi ufficiali italiani.

In ultima analisi, anche se non ha soddisfatto a pieno le nostre aspettative, la risposta dell’Emsa ha dimostrato che il sindacato - se non in sede nazionale, sicuramente in quella internazionale - è da sempre ritenuto parte fondamentale, autorevole e indispensabile del dialogo, al pari dell’Amministrazione che si è sempre fatta un vanto e uno scudo dei rapporti

esclusivi che aveva con la Commissione europea e con l’Emsa.

Purtroppo il problema dei corsi direttivi ha scatenato gli “appetiti” di varie sigle riconducibili al sindacato autonomo e a varie associazioni, alcune delle quali hanno anche indirizzato i propri associati a rivolgersi, a pagamento, a avvocati per un mega ricorso al tar per “l’annullamento previa sospensione dell’efficacia” della sopracitata circolare 33 ma, purtroppo per i ricorrenti, il Tar del Lazio ha respinto la richiesta.

Però la bandiera italiana “funziona” e questo è dimostrato anche dall’ottima performance ottenuta in sede Paris Mou che mostra come siamo saliti, nel rapporto sulle ispezioni fatte nel 2016, al 6° posto della white list, della classifica mondiale sull’affidabilità delle bandiere pubblicata. Ricordiamo che nel 2015 la nostra bandiera era al 9° posto e molti, incluso qualche sindacato, speculavano sulla sua prossima “retrocessione” nella grey list con conseguente fuga degli armatori verso bandiere più performanti, vedi Malta, dove qualche operatore di settore aveva già aperto l’ufficio. Questo risultato è frutto solamente dell’impegno degli armatori e della professionalità e affidabilità dei marittimi imbarcati sulle navi italiane, nonostante una burocrazia soffocante e un Ministero non proprio “performante” nel recepimento delle normative internazionali, il quale, anzi, mette armatori e marittimi italiani in situazioni a dir poco critiche. La bandiera italiana è riuscita a superarne altre molto blasonate come quella inglese, la norvegese e la gettonatissima maltese.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Trasporto marittimo*

nistero, trincerandosi dietro la impossibilità di tracciare il programma formativo, ha portato i candidati a sostenere presso le Direzioni marittime gli esami previsti ispirati al vecchio ma sempre valido Regio Codice della Navigazione. Potremmo dire che la cura è stata peggio della malattia.

Quello che c’è di certo è che di sicuro la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti avrebbe avuto l’obbligo di rispondere più che celermente alle precise richieste della Commissione europea e dell’Emsa, invece di complicare ulteriormente le cose inserendo l’elemento della retroattività.

La lettera si conclude con una nota dolente e richiama l’articolo 12(4) della Direttiva 2008/106/Ce che recita: «Each Member State shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and updating courses as provided for in section a-I/11 of the Stcw Code», ossia: «Ogni Stato membro, previa consultazione delle realtà coinvolte, prepari o promuova la preparazione di una struttura di corsi di ripasso e aggiornamento come prescritto dalla sezione a-I/11 del Codice annesso alla Stcw».

Da quanto si legge emerge che il nostro

Trasporto marittimo

Che cosa conterrà il prossimo ccnl?

L'attivo della Fit-Cisl ha approvato le linee guida per il rinnovo: ecco tutte le novità

Le linee guida per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori del trasporto marittimo sono state approvate. La votazione si è svolta lo scorso 13 settembre a Roma in un attivo unitario aperto a dirigenti e delegati.

I contenuti delle linee guida

Come già concordato in occasione dell'ultimo rinnovo, verrà mantenuta la formula del contratto unico come contenitore delle sezioni che regolamentano le varie specificità presenti nel settore. La validità sarà triennale, 2018-2020, e si spera in un rinnovo celere entro la scadenza di quella vigente.

È ribadita la necessità di individuare e sviluppare forme di rappresentanza e rappresentatività, in linea con quanto previsto dai protocolli interconfederali, in modo da dare una maggior forza al coinvolgimento del sindacato e dei lavoratori sia nelle scelte organizzative che nei riflessi sul lavoro che tutto ciò potrebbe determinare.

In linea con la normativa vigente occorre rivedere il rapporto di lavoro nel settore marittimo. Dopo aver definito nell'ultimo rinnovo lo strumento dell'organico aziendale, inteso come il personale stabilmente impiegato dalle aziende, visto anche lo stesso tipo di rapporto di lavoro a tempo indeterminato, risulta alquanto obsoleto continuare a differenziare il personale nelle due tipologie di rapporto cioè personale in CrI (Continuità di rapporto di lavoro) e personale in Tp (Turno particolare).

A seguito dell'introduzione delle tabelle minime di sicurezza in sostituzione di quelle di armamento si è verificato, sia per cattiva interpretazione delle normative internazionali sia per la necessità di ridurre i costi, una graduale e costante riduzione della forza lavoro a bordo delle navi. L'adozione di tabelle di esercizio, da discutere con il sindacato, potrebbe superare il problema che su alcune tipologie di navi, vedi cabotaggio, sta assumendo toni drammatici.

Sempre più allarmante è la carenza di personale specializzato, problema molto sentito anche a livello internazionale, tanto che nel luglio 2015 è stato firmato l'accordo per l'imbarco degli allievi ufficiali, sottufficiali e comuni. A fine anno dovrà essere ridiscusso, previa verifica, tale accordo. I numeri sull'imbarco degli allievi ufficiali sono confortanti: questa figura è tornata su quasi tutte le navi e ciò potrebbe in un prossimo futuro ridurre, almeno in parte, la carenza di ufficiali.

Nell'ultimo rinnovo era stata introdotta la sezione 2 per i marittimi europei imbarcati su navi di bandiera italiana impegnate in traffici internazionali. Purtroppo da una prima verifica fatta questa sezione non è stata quasi usata, pertanto si potrebbe rimuovere. Invece è sempre più pressante

la necessità di introdurre a livello nazionale una sezione dedicata agli equipaggi delle navi adibite alle operazioni di bunkeraggio nei porti, vista l'atipicità del servizio svolto e visto anche l'allargamento del mercato al bunkeraggio di navi alimentate a gas naturale, quindi con tutte le problematiche collegate al trasporto e dalla movimentazione di carichi criogenici. Altra sezione da inserire è quella relativa agli equipaggi delle imbarcazioni antinquinamento presenti nei porti italiani. Finora la sezione di riferimento è stata quella fino a 151 grt, in alcuni casi addirittura si è usata quella per i rimorchiatori portuali. Visto l'incremento della dimensione dei mezzi e una sempre più elevata specializzazione dei marittimi imbarcati su di essi, la mancanza di un contratto specifico ormai è molto sentita. Un discorso a parte merita la sezione 13 dedicata ai marittimi "non doms" che dovrà essere elevato a una sorta di minimo applicabile adeguandolo agli standard internazionali.

L'evoluzione delle normative internazionali sulla sicurezza della navigazione e sulla certificazione dei lavoratori marittimi, ad esempio quella sui corsi direttivi, ha comportato per le lavoratrici e i lavoratori uno sforzo economico non indifferente. Pertanto si ritiene necessario inserire nel contratto di primo livello re-

Verrà mantenuta la formula del contratto unico come contenitore delle sezioni che regolamentano le specificità presenti nel settore



Circa la parte economica, la percentuale di aumento potrebbe andare anche oltre i valori statistici usati per il recupero della perdita di potere di acquisto

gole ben precise sull'individuazione di criteri di sostenibilità dei costi dei corsi obbligatori di aggiornamento/adeguamento di titoli e certificati a carico delle aziende.

Come previsto nella contrattualistica internazionale, l'introduzione della clausola del "non-seafarers work" in tutte le sezioni del ccnl è ormai inevitabile. Pertanto anche per la sicurezza dei marittimi le operazioni portuali di imbarco/sbarco di merci e persone venga demandato a personale specializzato di imprese autorizzate a questo servizio, come previsto dalla legge 84/1994.

Il welfare aziendale è sempre più presente nei contratti, perciò tra le materie da delegare alla contrattazione di secondo livello ci sarà anche l'istituzione di tale sistema. Sempre in materia di welfare saranno da aggiornare tutte le coperture del Fanimar e l'introduzione, nel caso non fosse già fatta dall'armatore, di quelle assicurative previste dagli emendamenti alla Mlc del 2014 alla regola "Standard A 2.5".

Come ogni rinnovo contrattuale che si rispetti, durante la discussione la protagonista è stata la parte economica, ovvero l'incremento retributivo tabellare. Visti gli aumenti dei traffici marittimi sia su scala nazionale che internazionale, confermati dagli indicatori di crescita più diffusi, secondo i quali stanno migliorando le performance economico/finanziarie e conseguentemente i ricavi delle società armatoriali, la percentuale di aumento po-

trebbe andare anche oltre i soliti valori statistici usati per il recupero della perdita di potere di acquisto.

Il punto di vista delle associazioni datoriali

Se da parte sindacale si sta lavorando serenamente per l'approvazione delle linee guida nei vari organismi delle federazioni e per la successiva elaborazione della piattaforma tecnica con la costituzione di appositi gruppi di lavoro, stando alle notizie sui media, sul versante parte datoriale tira aria di tempesta. Tanto che il rinnovo del ccnl sembra già una corsa a ostacoli, viste le ultime vicende che hanno interessato la principale associazione datoriale, Confitarma, a seguito della nomina del candidato Presidente che dovrebbe succedere all'uscente Manuel Grimaldi. Queste vicende hanno creato un clima di forte preoccupazione anche presso i partecipanti all'attivo.

Quanto sta accadendo dentro l'associazione aderente a Confindustria ha provocato non pochi mal di pancia. Questo scontento tra gli associati di Confitarma sta provocando la fuoriuscita di alcuni di essi dal peso non indifferente, come ad esempio la Fratelli d'Amico, una delle società fondatrici di Confitarma medesima, o come le due società in "area" Msc Grandi Navi Veloci che aveva la presidenza della commissione cabotaggio e Messina che aveva la titolarità delle relazioni sinda-

cali di Confitarma.

In autunno, che visto i presupposti sarà abbastanza caldo, l'assemblea dell'associazione datoriale dovrà eleggere il nuovo Presidente, al cui ruolo unico candidato è Mario Mattioli, il quale una volta eletto dovrà trovare un degno successore di Stefano Messina alle relazioni sindacali. Considerato che ad ottobre c'è l'assemblea pubblica dell'associazione confindustriale i tempi si fanno abbastanza stretti.

Se le vicissitudini di Confitarma stanno "colorando" la stampa specializzata ormai da qualche mese, l'altra associazione firmataria di ccnl, Fedarlinea, che raggruppa aziende di cabotaggio, purtroppo è totalmente assente dallo scenario e non ha ancora terminato la definizione finale del contratto, che è stato rinnovato nel 2015, visto che sono ancora da definire due argomenti non secondari come il contratto per i mezzi veloci/Hsc e la malattia degli amministrativi, articolo 110 del ccnl. Forse è anche a causa di questa staticità di Fedarlinea che all'interno di Confcommercio, a cui essa è affiliata, si parla della costituzione di una nuova associazione, Confmare, per allargare le attività marittime anche fuori dal cabotaggio. Ma questa è un'altra storia di cui ripareremo molto presto.

*Giovanni Olivieri
Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Trasporto marittimo*

Portualità

Le problematiche della riforma della legge 84/94

Ettore Torzetti, nuovo Coordinatore nazionale, spiega le proposte della Fit per migliorare la norma

Shipping e portualità mantengono la rotta e non affondano, come avvenuto invece negli anni della grande crisi. Questa resistenza rappresenta un'occasione da cogliere al volo per far ripartire economia e occupazione proprio da questi settori, anche per l'enorme indotto che vi ruota attorno.

In qualità di neo Coordinatore nazionale della Fit-Cisl per i Porti sono fortemente convinto di questa tesi. Tuttavia ciò è possibile solo a condizione che si metta mano, in maniera decisa, a questioni come la semplificazione delle norme, la sburocra-tizzazione, la possibilità di dare strumenti

Oggi non si può dare ancora un giudizio sui risultati prodotti dalla riforma, tuttavia il suo iter e alcuni commissariamenti di Ap hanno comportato una stasi negativa

Il Governo deve prendere iniziative mirate: tasse troppo alte, troppa burocrazia, aumento di costi ed intoppi che potrebbero impedire al comparto di dare una spinta a tutta l'economia. I porti italiani hanno una posizione geografica eccellente, molto favorevole, e vantano un'alta professionalità di chi ci lavora. Fatti importanti, ma occorre permettere che il lavoro funzioni bene, non abbia ostacoli sul piano fiscale e burocratico, anche perché bisogna tener presente che attorno agli scali italiani ruota un indotto di dimensioni enormi che coinvolge molti settori produttivi. La portualità è un settore importante per l'economia nazionale e va incentivato.

C'è inoltre un'altra importante questione, costituita

dal sistema delle infrastrutture. Occorre un sistema adeguato con servizi per spedizionieri, dogane e quanto può velocizzare i container fuori dal porto, dal sistema

ferroviario a quello del trasporto su gomma. Qualcosa si sta facendo, ma ancora non è sufficiente.

La riforma della legge 84/94

Il veicolo normativo, cioè il decreto legislativo n. 169/2006, utilizzato per riorganizzare e semplificare la disciplina concernente le autorità portuali e istituire le autorità di sistema portuale, non mi sembra del tutto funzionale rispetto a obiettivi di breve e medio periodo che si intendono perseguire con i contenuti del piano generale della portualità e della logistica. Infatti, oltre a un appesantimento procedurale per l'adozione del suddetto decreto, cioè proposta del Ministro della Pubblica Amministrazione di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e con quello dell'Economia, si sono introdotte talune prescrizioni che, ad esempio in materia organizzativa e di personale (vedansi commi 5 e 6 nuovo testo dell'art. 6 della l. 84/94), obbligano le Adsp ad adeguare i propri ordinamenti ai principi desumibili dalle norme contenute negli artt. da 4 a 9 del d.lgs. n. 165/2001, tenendo conto nel contempo del non modificato art. 10 della legge n. 84/94, che conferma il rapporto di lavoro di diritto privato del personale delle Adsp.



agli operatori come avviene negli altri porti europei. Ma soprattutto sul versante della fiscalità occorre intervenire in modo massiccio.

La suddetta operazione non è priva di difficoltà e va coniugata, peraltro, con il processo di razionalizzazione degli uffici di varie autorità portuali accorpate.

Oggi non si può dare ancora un giudizio sui risultati prodotti dalla riforma, tuttavia il suo iter e alcuni commissariamenti di Ap hanno comportato una stasi negativa.

Inoltre, l'assunzione da parte della Adsp di iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali scontrerà presumibilmente l'immutato assetto di competenze esistente tra Stato, Regioni ed Enti locali, vista la mancata riforma costituzionale.

Speriamo che ciò non renda difficile il percorso di cui al comma 3 del nuovo art. 11 ter (Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp) della citata legge, cioè l'approdo a un accordo quadro nazionale, volto a "sostenere attività di interesse comune in materia di sviluppo logistico di area vasta a supporto del sistema delle Adsp, in ambiti territoriali omogenei, anche interregionali".

Prendo per intanto atto con favore della dichiarazione resa dal Ministro Delrio di considerare la Conferenza luogo in cui far lavorare le autorità portuali come un unico sistema portuale in un'ottica di cooperazione.

Poi, considerata la scelta politica di escludere le categorie socio-economiche dall'organo deliberante delle Adsp, è augurabile che la funzionalità dei nuovi organismi consultivi di partenariato della risorsa mare venga effettivamente orientata ad acquisire i legittimi punti di vista e contributi dei rappresentanti delle categorie economiche e sociali su tutte le questioni di rilievo che connotano le varie attività portuali, oltretutto naturalmente in tema di: adozione del piano regolatore di si-

stema portuale; adozione del piano operativo triennale; progetto di bilancio preventivo e consuntivo dell'Adsp.

Venendo quindi agli assetti operativi, si pongono, anche dall'angolo di visuale dei lavoratori, alcuni interrogativi quali ad esempio gli impatti generati o che genereranno in futuro le seguenti questioni: grandi navi e riverberi sulle organizzazioni



dei cicli operativi; alleanze tra carrier e grossi operatori internazionali; nuove tecnologie e automazioni; conflittualità espresse o latenti tra qualche operatore, ove il fattore umano assiste inerme; più soggetti pubblici che, a dispetto della semplificazione burocratica, si occupano della stessa materia, talvolta senza coordinamento tra di loro.

Forse qualcuno di questi interrogativi, se si coinvolgessero le rappresentanze dei lavoratori, potrebbe tradursi in opportunità per innovazione e sviluppo nelle attività e nei processi lavorativi, ove capitale e lavoro possano sperimentare nuove forme di confronto e collaborazione atte al perseguimento di obiettivi comuni condivisi-

È utile ricercare confronti innovativi con il mondo della politica e con le strutture del Mit

bili, nell'interesse dei lavoratori e delle imprese portuali.

Oltre che impegnarsi su argomenti trasversali a tutti i settori, sollevati da tempo dalle Confederazioni, quali ad esempio la riduzione del cuneo fiscale, l'agevolazione per le forme di previdenza complementare e integrativa, nonché misure strutturali di riduzione contributiva sul salario di

produttività, un tema sul quale attenzionare il Governo mi pare sia quello dei lavori cosiddetti usuranti e/o gravosi, poiché anche nel settore portuale, che mantiene le proprie specificità, esistono talune mansioni che andrebbero annoverate tra quelle alle quali sia da riconoscere il beneficio al pensionamento con requisiti di anzianità agevolata.

Resta inteso che noi dirigenti del sindacato dobbiamo riflettere sul

nostro ruolo in prospettiva e su come le nostre azioni possano essere sia di tutela dei legittimi interessi dei lavoratori sia di stimolo per sperimentare e accettare percorsi in tema di relazioni sindacali e industriali che trovino nuove formule, al fine di evitare conflittualità; del pari è utile ricercare confronti innovativi con il mondo della politica e con le strutture del Mit.

Ci aspetta un futuro di sfide e di opportunità, ma con alcune incertezze: è d'obbligo non perdersi d'animo e fare appello alle migliori forze e sensibilità sindacali.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl Portualità*

Trasporto aereo

Svolta in vista per il trasporto aereo italiano?



Crisi? Quale crisi? La copertina del memorabile album dei Supertramp "Crisis? What crisis?" riassume ciò che potrebbe essere la congiuntura che il trasporto aereo italiano sta attraversando: un gioco di specchi, una percezione. Chi crea l'illusione e perché?

L'ultimo ventennio, malgrado gli "stop and go" imposti dall'escalation terroristica, è stato caratterizzato da un imponente sviluppo del traffico aereo mondiale: la globalizzazione economica, commerciale e turistica sono di fatto fenomeni sinergici che si alimentano uno con l'altro e hanno portato a un incremento del numero di passeggeri e merci sia su scala nazionale che internazionale, senza precedenti nella storia del trasporto aereo. Nel mondo il traffico aereo ha mostrato un raddoppio del "payload" (passeggeri e merci paganti) ogni venti anni; negli ultimi dieci in Europa sono raddoppiati i passeggeri portati dalle

È del tutto evidente che il trasporto aereo rappresenta un business in costante crescita e costituisce una dorsale industriale, economica e culturale fondamentale per tutti quei paesi che ne hanno intuito l'importanza

low cost. Solo negli ultimi dodici mesi, in Italia, passeggeri e merci trasportate sono aumentati del 5%, mentre i movimenti degli aeromobili del 3%.

È del tutto evidente, dunque, che il trasporto aereo rappresenta un business in costante crescita e costituisce una dorsale industriale, economica e culturale fondamentale per tutti quei paesi che ne hanno intuito l'importanza e hanno organizzato il settore, agevolandone l'integrazione con gli altri sistemi di trasporto sia per mezzo di strategie di pianificazione pubblica di medio/lungo respiro che stimolando l'iniziativa privata. A maggior ragione tale

ruolo strategico del settore dovrebbe valere per lo Stivale, visto il combinato disposto della sua peculiare geografia e della concentrazione di siti di interesse artistico e naturalistico.

Accendiamo un riflettore sul nostro Paese: l'exploit di Alitalia nei mitici anni del boom economico, quelli con le hostess vestite dalle divise create dalle sorelle Fontana e i passeggeri facenti parte di ciò che allora si chiamava il "jet set", portò la compagnia di bandiera a primeggiare nel mondo. Poi, con il noto effetto trascinamento, arrivarono anche in Italia le politiche economiche della Thatcher e di Reagan, gli anni

della deregulation, l'apertura più o meno selvaggia dei mercati e il non facile riaspetto dei grandi vettori che si devono confrontare con quelli nativi del "nuovo corso".

In un Paese che storicamente si organizza localmente più che a livello nazionale, le compagnie tradizionali Alitalia, Meridiana e la già ibrida Airone reagirono con lentezza alla veloce trasformazione del mercato impressa dalla liberalizzazione. Gli altri grandi vettori storici cominciarono a costituire giganti multinazionali in una logica di resistenza che combina sinergie e dimensioni: gruppi come Iag, nata dalla fusione tra British Airways e Iberia, l'unione tra Delta e Northwest negli States, senza dimenticare la fusione tra Air France e Klm, hanno le loro radici proprio in quegli anni. Le dimensioni contano.

E Alitalia? La ex compagnia di bandiera perse la sua occasione storica, che avrebbe dato origine a un grande "global carrier" integrato proprio alla fine degli anni '90, quando il "piano Cempella", che si reggeva su un equilibrato e innovativo riassetto aeroportuale e industriale, una volta tanto su scala nazionale e mitteleuropea, avrebbe portato Alitalia a fondersi con Klm e i voli del nuovo carrier a ruotare, come in un sistema binario, attorno agli aeroporti di Malpensa 2000 (nato proprio per supportare l'operazione) per il centro-nord europeo e Fiumicino per il sud, lasciando l'aeroporto di Linate alle tratte "punto-punto", anticipando perfino il "core business" delle low cost.

Come ultimamente raccontato da una efficace intervista, un piano innovativo, di ampio respiro e già ampiamente finanziato vide il suo fallimento sotto forma di beghe di bassa politica campanilistica e una telefonata dell'allora Ministro dei Trasporti Tiziano Treu ad un amareggiato Amministratore di Alitalia, Domenico Cempella, costretto a farsi ambasciatore di una figuraccia planetaria che ha probabilmente contribuito alla retrocessione dell'Italia nella classifica delle potenze culturali ed economiche mondiali, relegandola gra-

**Nel frattempo, mentre le compagnie aeree italiane
si dibattono nella palude nostrana,
figure professionali altamente specializzate
stanno dando luogo a migrazione economica d'élite imponente**

dualmente a dimensioni regionali.

Le low cost, e una su tutte, hanno d'altro canto trovato terreno fertile proprio in quell'assenza di integrazione a livello nazionale (e perché no, europeo) nella quale annaspa l'Italia. Aziende capaci di aprire e chiudere basi di armamento in pochi giorni, che trattano direttamente con gli amministratori locali sfruttando i famigerati accordi di co-marketing comprimendo i diritti dei lavoratori e contestualmente utilizzando con disinvoltura i bizantinismi delle normative europee.

Il trasporto aereo e i trasporti in generale, dunque, come mostrano tutti gli indicatori, sono tutt'altro che stagnanti, ma come ogni business complesso necessitano di una precisa e capillare organizzazione del territorio che ne usufruisce. Come un orologio meccanico, funziona al meglio se tutti gli ingranaggi sono ben progettati, bilanciati e lubrificati.

Da decenni aeroporti europei come Parigi, Francoforte, Londra, che vengono utilizzati come hub (il mozzo della ruota dal quale si dipanano gli spokes, raggi) sono naturalmente connessi da treni, più recentemente dall'alta velocità, che creano una sinergia perfetta, alla fine della quale c'è di solito una linea di metropolitana, una fermata di autobus, o addirittura, come a Londra, una cabinovia.

Nell'Italia dei campanili, invece, si sono costruiti aeroporti più per il prestigio dell'amministratore del momento che per effettiva necessità. Basti pensare che lungo l'autostrada A4, che collega Torino a Trieste attraversando da est ad ovest l'intera pianura Padana, ci sono ben otto aeroporti, alcuni a non più di cinquanta chilometri uno dall'altro. Pianificazione o egocentrismo politico misto ad affarismo

predatorio? A farne le spese naturalmente i contribuenti e, alla fine, il sistema Italia.

Nel frattempo, mentre le compagnie aeree italiane, Alitalia in primis, si dibattono nella palude nostrana, complice il grande sviluppo delle compagnie aeree nel mondo, figure professionali altamente specializzate, come tecnici aeronautici, ingegneri, esperti di software e naturalmente piloti di linea, stanno dando luogo a migrazione economica d'élite imponente. Società interinali intercontinentali reclutano i più appetiti professionisti dell'aria non tanto o non solo puntando sulle loro necessità, quanto sull'attrattiva esercitata da migliori condizioni lavorative, emolumenti adeguati, sedi di lavoro in paesi più aperti al futuro e all'innovazione.

L'ex Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi aveva presentato un piano di razionalizzazione con il quale, all'interno di dieci bacini di traffico, si individuano una serie di aeroporti di interesse nazionale che, ad eccezione di dieci considerati strategici, avrebbero dovuto "esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino" e inoltre "essere in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario". Un buon inizio, finalmente che, dopo la decadenza del Ministro, è stato ripreso dal suo successore, Graziano Delrio, che l'ha portato avanti. Gli aeroporti strategici sono diventati dodici, tre dei quali, Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, rivestono il ruolo di gate intercontinentali.

Con un qualche ritardo il Belpaese sta finalmente prendendo il treno giusto?

Trasporto aereo

I rischi dalle radiazioni ionizzanti

Uno degli aspetti che caratterizzano la vita del personale navigante è l'esposizione alle cosiddette radiazioni cosmiche. Volando, infatti, per lunghi periodi a quote superiori a 10mila metri, fuori da quello scudo naturale che è la Troposfera, piloti e assistenti di volo vengono interessati dal fenomeno delle radiazioni ionizzanti.

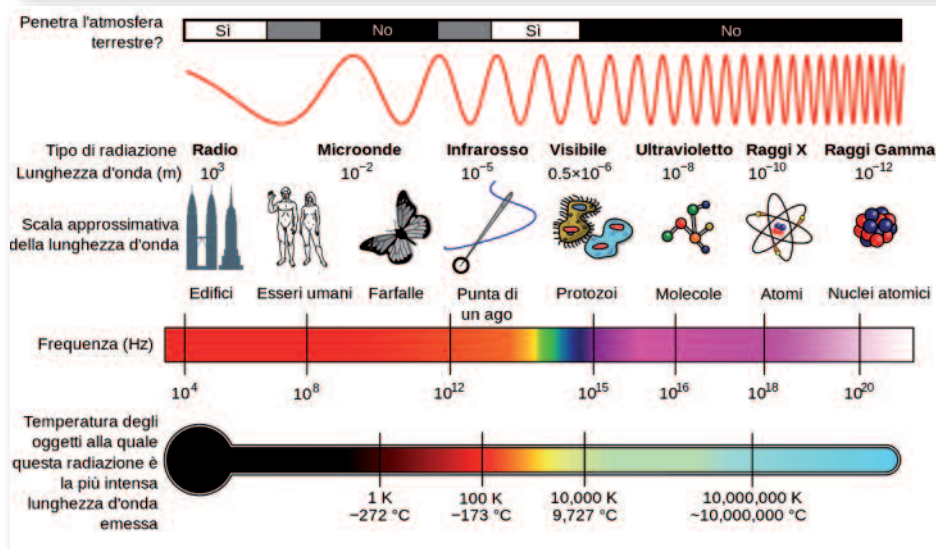
Per meglio comprendere questo tema specifico, è bene ricordare che le radiazioni costituiscono una componente naturale dell'ambiente in cui viviamo e anzi alcune di esse, come la luce e il calore, sono essenziali per la nostra sopravvivenza.

Con il termine radiazione si indica il prodotto di un processo di trasformazione di alcuni atomi che, resi instabili dalla loro particolare struttura, tendono a raggiungere una configurazione più stabile emettendo energia e materiale corpuscolare. Tra le varie radiazioni, si distinguono le non ionizzanti e le ionizzanti. Queste ultime hanno una tale energia per cui, nelle loro interazioni elettriche, si produce una perdita di elettroni che innesca appunto il fenomeno definito ionizzazione.

Le radiazioni fanno parte della vita quotidiana di ogni essere umano. Esistono infatti un'attività radioattiva naturale al livello della crosta terrestre, prodotta da materiali quali il Radon, e attività artificiali, prodotte ad esempio da reattori nucleari, da ricadute esplosive atomiche o sorgenti radioattive causate dall'uomo, tra cui quelle utilizzate in campo sanitario a fini diagnostici o terapeutici, come i raggi x.

Oltre a queste a livello del suolo, come di-

Con il termine radiazione si indica il prodotto di un processo di trasformazione di alcuni atomi che, resi instabili dalla loro particolare struttura, tendono a raggiungere una configurazione più stabile emettendo energia e materiale corpuscolare



cevamo prima, il personale navigante è sottoposto alle radiazioni cosmiche, originate da sorgenti stellari, galattiche e dal sole.

A causa del campo magnetico terrestre, le radiazioni cosmiche sono modificate e deviate verso i poli, in proporzione all'intensità del campo magnetico stesso. Poiché il sole influenza in maniera determinante il campo magnetico, quando l'attività solare è al massimo, minore sarà la quantità di radiazioni che colpirà l'atmosfera terrestre.

Il fenomeno delle radiazioni cosmiche è visibile alle alte latitudini quando produce gli spettacolari effetti delle aurore boreali, che ne sono una manifestazione "romantica". Meno romantico è il risultato provocato sull'essere umano. Hanno origine negli anni '90 i primi studi che hanno cominciato a far luce sui danni da esse causati.

Le radiazioni ionizzanti sono costituite da particelle elementari ad alta energia conosciute come particelle Alfa, da particelle Beta e da raggi X e Gamma di natura elettromagnetica non corpuscolare. Quelle di



origine cosmica presentano in atmosfera anche una componente secondaria di neutroni. I componenti delle radiazioni hanno effetti diversi sulla materia organica e inorganica in base ai diversi livelli di energia, e quindi di penetrazione, e alle cariche elettriche che li caratterizzano. Le radiazioni Alfa, con la loro componente pesante di neutroni e protoni, possono essere intercettate da un foglio di carta, le particelle Beta da un sottile foglio di alluminio, i neutroni, le particelle Gamma e i raggi X possono invece attraversare le pareti dell'aeromobile senza impedimenti. Purtroppo questa elevata energia contribuisce a causare delle aberrazioni cromosomiche, cioè delle rotture e dei riaggiustamenti nei filamenti di Dna che costituiscono i cromosomi umani.

Nel 1991, a cura di Icrp (International Commission for Radiological Protection) viene emessa una raccomandazione affinché gli equipaggi di volo vengano considerati professionalmente esposti a sorgenti naturali di radiazioni. Nel 1992 viene costituito un gruppo di lavoro a cura di Eurados (European Radiation Dosimetry Group) incaricato di verificare la dosimetria che interessa il personale navigante. Finalmente nel 2000 lo Stato italiano, recepisce la direttiva europea ed emana il decreto legge n. 241 del 26 maggio 2000. Da quel momento in poi anche in Italia cominciano gli studi per identificare le soglie di rischio e le dosi annue massime a cui può essere

esposto il personale navigante.

L'unità di misura per le radiazioni ionizzanti è il Sievert, dal nome del fisico svedese che per primo ne studiò il comportamento, e valuta l'energia ceduta alla materia dalla radiazione stessa. Considerando i bassi dosaggi in gioco, si utilizzano i sottomultipli quali il milliSievert (un millesimo di Sievert). A fronte di tutte le misure effettuate si è resa disponibile una grande quantità di dati che sono stati elaborati su base statistica dal programma di calcolo Cari sviluppato negli Usa dalla Faa (Federal Aviation Authority).

Nello specifico, per quanto riguarda l'Italia, Alitalia ha avviato uno studio di citogenetica condotto su un campione di personale navigante tecnico con almeno cinque anni di attività di lungo raggio, verificando l'assorbimento sulle rotte Fiumicino-Los Angeles, Milano-Tokio, e Fiumicino-Rio de Janeiro. Nel rapporto finale, si affermava che, per 700 ore di volo nell'anno, le dosi assorbite erano comprese nei valori tra 1mSv e 6mSv. La differenza dei risultati era naturalmente dovuta sia alla quota di volo utilizzata sia alla latitudine attraversata. Veniva pertanto identificato il limite di 20mSv quale massima dose annua di assorbimento.

Gli studi fin qui condotti, hanno dimostrato che i tessuti biologici più sensibili alle radiazioni ionizzanti, sono quelli in cui

è presente un notevole ricambio cellulare, quindi i più radiosensibili sono il midollo osseo, le gonadi maschili e femminili, la tiroide e i tessuti che rivestono l'intestino e il cristallino dell'occhio. Studi epidemiologici rilevano tuttavia che gli effetti prodotti, sono tanto maggiori quanto minore è il tempo in cui la dose viene somministrata, in quanto minori sono i processi riparativi che il tessuto biologico può attuare. Infatti nelle nostre cellule sono presenti particolari enzimi specificamente dedicati a favorire la riparazione dei filamenti del Dna eventualmente danneggiati dalle radiazioni.

Poiché da soli 30 anni sono iniziate le sperimentazioni e le reali valutazioni del possibile danno prodotto dalle radiazioni ionizzanti, aderendo in pieno alle specifiche previsioni contenute nel decreto, per tutti i membri di equipaggio che volano a quote uguali o superiori a 8mila metri, la compagnia in applicazione dello stesso attua, tra le altre, le seguenti misure: fornisce ai lavoratori i risultati della valutazione individuale della dose; assicura con periodicità annuale la sorveglianza sanitaria dei lavoratori.

Tramite i rappresentanti della sicurezza sul lavoro, il nostro lavoro di controllo rimane il punto focale perché le previsioni dei decreti attuativi siano immediatamente applicate e rispettate nella loro filosofia di interpretazione.

Dopo i voucher: spazio al libretto famiglia e al contratto di prestazione occasionale



Con l'approvazione della cosiddetta "manovrina" è entrata in vigore la nuova normativa che regola il lavoro occasionale, mettendo fine all'epoca dei voucher. La velocità con cui il Governo ha provveduto alla loro abrogazione, finalizzata ad evitare il referendum popolare, non ha consentito il coinvolgimento delle parti sociali che sarebbe stato utile per elaborare soluzioni condivise. Il risultato è che ci si trova di fronte a delle misure che per quanto riguarda le famiglie non si discostano molto dalle precedenti, mentre per le altre fattispecie vengono inserite restrizioni all'utilizzabilità e alcune maggiori tutele.

Come di consueto procediamo con l'approfondimento delle novità.

Per le persone fisiche, le famiglie, non cambia molto. Potranno ricorrere alle pre-

stazioni di lavoro occasionale per far svolgere i piccoli lavori domestici, inclusi quelli di giardinaggio, pulizia o manutenzione, l'assistenza domiciliare ai bambini e alle persone anziane, ammalate o con disabilità, l'insegnamento privato supplementare. Il pagamento di questo tipo di prestazioni avverrà con l'acquisto, attraverso la piattaforma informatica dell'Inps, oppure presso gli uffici postali, di un libretto nominativo prefinanziato, denominato "Libretto Famiglia". Ciascuno di essi contiene i titoli di pagamento, il cui valore nominale è fissato in 10 euro che servono per compensare prestazioni di durata non superiore a un'ora. Per ciascun titolo di pagamento erogato rimangono a carico dell'utilizzatore la contribuzione alla gestione separata Inps, pari a 1,65 euro, il premio dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, pari a 0,25 euro, e il contributo per gli

oneri gestionali pari a 0,10 euro; il compenso netto orario che riceverà il prestatore risulta, così, di 8 euro. Da tenere presente che un'ora di lavoro potrebbe essere remunerata con più di un titolo di pagamento.

Mediante il Libretto Famiglia potrà essere erogato anche il contributo per l'acquisto di servizi di baby-sitting, ovvero per fare fronte agli oneri della rete pubblica dei servizi per l'infanzia o dei servizi privati accreditati.

L'utilizzatore, attraverso la piattaforma informatica Inps o avvalendosi dei servizi di contact center messi a disposizione dall'ente, entro il terzo giorno del mese successivo allo svolgimento della prestazione, deve comunicare i dati identificativi del prestatore, il compenso pattuito, il luogo di svolgimento e la durata della presta-

zione. Il prestatore riceverà, quindi, contestuale notifica attraverso sms o posta elettronica.

I grossi cambiamenti riguardano le aziende, le associazioni, le onlus, i professionisti e via elencando. Tali soggetti potranno far ricorso alle prestazioni occasionali solo se hanno alle dipendenze un massimo di cinque lavoratori subordinati a tempo indeterminato e utilizzando il "contratto di prestazione occasionale" (CpO o PrestO).

Non tutte le aziende potranno ricorrere al lavoro occasionale. Resta il divieto di utilizzo nell'ambito dell'esecuzione di appalti di opere o servizi; mentre viene introdotto il divieto per le imprese dei settori: edilizia e affini, escavazione o lavorazione di materiale lapideo, minerario miniere, cave e torbiere. Da tenere presente che non potranno fare ricorso alle prestazioni occasionali quei soggetti con i quali l'utilizzatore abbia in corso o abbia cessato da meno di sei mesi un rapporto di lavoro subordinato o di collaborazione coordinata e continuativa con il soggetto prestatore.

In agricoltura le prestazioni di lavoro occasionale, fatto salvo il limite di imprese dei cinque dipendenti, possono essere svolte esclusivamente da lavoratori appartenenti alle seguenti categorie: titolari di pensione di vecchiaia o di invalidità; giovani con meno di venticinque anni, se regolarmente iscritti a un ciclo di studi presso un istituto scolastico di qualsiasi ordine e grado ovvero a un ciclo di studi presso l'università; disoccupati ai sensi dell'articolo 19 del d.lgs. n. 150/15; percettori di prestazioni integrative del salario, di reddito di inclusione (Rei) ovvero di altre prestazioni di sostegno del reddito.

In agricoltura si aggiunge il divieto di utilizzare quei prestatori che nell'anno precedente siano risultati iscritti negli elenchi anagrafici dei lavoratori agricoli.

Le prestazioni di lavoro occasionale hanno un limite orario annuale di 280 ore. Men-



tre in agricoltura tale limite è il risultato del rapporto tra il limite di importo di denaro ricevibile dal utilizzatore presso un singolo prestatore (2.500 euro) e la retribuzione oraria individuata dal ccnl di riferimento.

Altro limite introdotto è quello prestazionale. Nel caso di utilizzo del contratto di prestazione occasionale il valore della remunerazione non potrà risultare inferiore all'equivalente di 4 ore (36 euro) anche se l'effettivo servizio ha avuto una durata inferiore. Infatti la misura minima oraria del compenso netto è pari a 9 euro (fatto salvo che nel settore agricolo per il quale il compenso minimo è pari all'importo della retribuzione oraria individuata dal ccnl).

Sono interamente a carico dell'utilizzatore, i costi aggiuntivi ai 9 euro per ora, come la contribuzione alla gestione separata Inps, nella misura del 33% del compenso, e il premio dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, nella misura del 3,5% del compenso. L'1% degli importi versati è destinato al finanziamento degli oneri gestionali.

L'utilizzatore dovrà versare i compensi all'Inps che provvederà al loro pagamento al prestatore entro il quindicesimo giorno del mese successivo attraverso accredito

su conto corrente bancario o mediante bonifico bancario domiciliato pagabile presso gli uffici di Poste Italiane. Attraverso la piattaforma informatica l'Inps si provvederà anche all'accreditamento dei contributi. Da tenere presente che l'Inps declina ogni responsabilità sulla correttezza dell'Iban comunicato dal prestatore per l'accredito di quanto spettante. Nel caso in cui il prestatore non comunichi l'Iban, l'Inps provvederà a erogare il compenso mediante un bonifico bancario domiciliato pagabile presso gli uffici delle società Poste Italiane, addebitando un costo di 2,60 euro.

Per l'accesso alle prestazioni occasionali gli utilizzatori e i prestatori sono tenuti a registrarsi e a svolgere i relativi adempimenti, anche utilizzando come intermediario un consulente del lavoro, all'interno di un'apposita piattaforma informatica, gestita dall'Inps. Le persone fisiche possono effettuare la registrazione e i relativi adempimenti facendosi aiutare dal patronato Inas.

Il ricorso al lavoro accessorio prevede che, almeno un'ora prima dell'inizio della prestazione, l'utilizzatore trasmetta, attraverso la piattaforma informatica Inps oppure avvalendosi dei servizi di contact center messi a disposizione dall'ente, una dichiarazione contenente: i dati anagrafici

e identificativi del prestatore; il luogo di svolgimento della prestazione; l'oggetto della prestazione; la data e l'ora di inizio e di termine della prestazione oppure, se imprenditore agricolo, la durata della prestazione con riferimento ad un arco temporale non superiore a tre giorni; il compenso pattuito.

Il prestatore riceverà contestuale notifica della dichiarazione attraverso sms o posta elettronica.

Nel caso in cui la prestazione lavorativa non abbia luogo, l'utilizzatore è tenuto a

conto che ogni singolo utilizzatore potrà erogare compensi contenuti entro il limite di 2.500 euro annui.

I compensi sono esenti da imposizione fiscale, non incidono sullo stato di disoccupato e sono computabili ai fini della determinazione del reddito necessario per il rilascio o il rinnovo del permesso di soggiorno.

I limiti sopra citati sono calcolati al 75% per le seguenti categorie di prestatori: titolari di pensione di vecchiaia o invalidità; giovani al di sotto dei 25 anni, se regolar-

stesso anno civile, il relativo rapporto si trasforma in un rapporto di lavoro a tempo pieno e indeterminato. In caso di violazione dell'obbligo di comunicazione (previsto solo per utilizzatori diversi dalle famiglie) o di uno dei divieti di utilizzo, si applica la sanzione amministrativa da euro 500 a euro 2.500, per ogni prestazione lavorativa giornaliera in cui risulta accertata la violazione.

Giova ricordare che tutti i prestatori di lavoro occasionale dovranno rispettare le norme su salute e sicurezza con l'esclusione di quelle svolte per le persone fisiche. Inoltre, godono del diritto all'assicurazione contro l'invalidità, alla pensione di vecchiaia e alla reversibilità, con iscrizione alla gestione separata Inps, all'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, al riposo giornaliero, pause e riposi settimanali.

Oltre alle persone fisiche, alle famiglie, alle imprese e via elencando, anche le amministrazioni pubbliche potranno fare ricorso al contratto occasionale nel rispetto dei vincoli previsti dalla vigente disciplina in materia di contenimento delle spese di personale, esclusivamente nei seguenti casi: nell'ambito di progetti speciali rivolti a specifiche categorie di soggetti in stato di povertà, di disabilità, di detenzione, di tossicodipendenza o di fruizione di ammortizzatori sociali; per lo svolgimento di lavori di emergenza correlati a calamità o eventi naturali improvvisi; per attività di solidarietà, in collaborazione con altri enti pubblici e/o associazioni di volontariato; per l'organizzazione di manifestazioni sociali, sportive, culturali o caritatevoli.

Nonostante siano state approvate norme senza sentire le parti sociali, è previsto che entro il 31 marzo di ogni anno il Ministro del Lavoro, previo confronto con le parti sociali, trasmetta alle Camere una relazione sullo sviluppo del lavoro occasionale. L'auspicio è che almeno in quella occasione si tenga conto delle indicazioni che emergeranno dal confronto con i sindacati.



comunicare, attraverso la piattaforma informatica Inps o tramite i servizi di contact center dell'ente, la revoca della dichiarazione già trasmessa entro i tre giorni successivi al giorno programmato di svolgimento della prestazione. In mancanza della predetta revoca, l'Inps provvede al pagamento delle prestazioni e all'accredito dei contributi previdenziali e dei premi assicurativi.

Come già per i voucher anche per le nuove prestazioni occasionali esistono delle limitazioni per il cumulo delle prestazioni. Nello specifico ciascun prestatore, con riferimento alla totalità degli utilizzatori, non potrà percepire compensi di importo complessivo ai 5mila euro annui, tenendo

mente iscritti a un ciclo di studi anche universitario; disoccupati; percettori di prestazioni di sostegno al reddito.

Da segnalare che ai soggetti che percepiscono prestazioni di sostegno al reddito, come quelle erogate dai fondi di accompagnamento a pensione, l'Inps provvederà a ridurre l'eventuale contribuzione figurativa derivante dalla prestazione di sostegno al reddito, del valore dei contributi derivanti dalla prestazioni occasionali.

In caso di superamento dei limiti dei 2.500 euro per le prestazioni complessivamente rese da ogni prestatore in favore del medesimo utilizzatore o di durata della prestazione oltre le 280 ore nell'arco dello

Donne

Stalking: il “no” dei sindacati alla depenalizzazione

*Scelta incomprensibile del Governo.
Prenderemo iniziative contro la violenza di genere*

Cgil, Cisl e Uil metteranno in campo tutte le iniziative necessarie per modificare la norma che depenalizza di fatto il reato di stalking.

Infatti, il 3 agosto scorso è entrata in vigore la legge di riforma del Codice penale, che all'art. 162 ter prevede l'estinzione dei reati a querela remissibile attraverso condotte riparatorie. Tra i reati in questione sono ricompresi anche le forme meno gravi di stalking che potranno così essere estinte con un semplice risarcimento e senza il consenso della vittima.

Si ricorda che lo stalking consiste in un insieme di condotte persecutorie ripetute nel tempo (come telefonate, molestie, pedinamenti, minacce) che provocano un danno alla vittima costringendola a cambiare le sue abitudini di vita per evitare lo stalker oppure gettandola in un grave stato di ansia o di paura o, ancora, spingendola a temere per la propria incolumità o per quella di una persona cara.

Il reato di stalking (dall'inglese to stalk, letteralmente "fare la posta") è entrato a far parte dell'ordinamento penale italiano mediante il d.l. n. 11/2009 (convertito dalla l. n. 38/2009) che ha introdotto all'art. 612-bis del Codice penale il reato di "atti persecutori".

La notizia della possibilità che il reato di stalking potesse essere ricompreso tra quelli per i quali è possibile la condotta riparatoria emergeva nei giorni del XVIII Congresso confederale Cisl e ha immediatamente generato la reazione del Coordinamento Donne Cisl, manifestato al Congresso attraverso la presentazione di



un ordine del giorno, approvato all'unanimità, con il quale, riconfermando l'impegno di tutta l'organizzazione per prevenire e contrastare ogni forma di violenza contro le donne, si chiedeva ufficialmente chiarezza alle istituzioni preposte su un tema così delicato come quello della sicurezza delle donne. Nonostante le rassicurazioni pervenute da diverse parti politiche, oggi tale sicurezza è meno garantita.

Infatti, Liliana Ocmin, Responsabile del Coordinamento nazionale Donne Cisl, Lorelana Taddei, Responsabile nazionale delle Politiche di genere della Cgil, e Alessandra Menelao, Responsabile nazionale dei Centri di ascolto della Uil avevano espresso "forte preoccupazione" e richiesto un incontro al Ministro della Giustizia che in più occasioni aveva dichiarato il proprio impegno a valutare attentamente le possibili incongruenze della legge rispetto al reato di stalking.

Purtroppo, a oggi non si sono registrati esiti positivi. È quanto dichiarato con una

nota congiunta dalle tre sindacaliste le quali hanno aggiunto che, a nome di Cgil, Cisl e Uil: «metteranno in campo tutte le necessarie iniziative per giungere nel più breve tempo possibile alle giuste modifiche di una norma che tende ad allentare le briglie della tutela nei confronti delle tantissime vittime di stalking».

La Fit-Cisl, come è ovvio e doveroso, è accanto alla Cisl e agli altri sindacati in questa battaglia. L'impegno della nostra Federazione contro ogni forma di violenza di genere è noto e non da ieri. Basti pensare, solo per fare un esempio, al nostro questionario – il primo del suo genere – rivolto alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti per provare a misurare il fenomeno nel nostro settore.

Come da nostra prassi abituale, vi terremo aggiornati anche sulle prossime iniziative nostre e della Cisl contro la depenalizzazione di questo odioso reato.

**Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento donne*

Donne

Bonus nido a favore dei bimbi affetti da gravi patologie croniche

*Ecco chi ne ha diritto e come si può ottenere:
domande solo per via telematica*

A partire dal 17 luglio scorso è possibile presentare la domanda per accedere a due bonus: quello per il pagamento di rette relative alla frequenza di asili nido pubblici e privati e quello per l'introduzione di forme di supporto presso la propria abitazione a favore dei bambini affetti da gravi patologie croniche.

È quanto previsto dalla circolare Inps n. 88 del 22 maggio scorso, in applicazione dell'intervento introdotto dall'art. 1 comma 355 della l. n. 232/2016 e dalle disposizioni attuative previste dal successivo dpcm n. 90 del 18 aprile scorso.

Contributo asilo nido

Il bonus consiste nel pagamento di mille euro, parametrato per ogni anno di riferimento a 11 mensilità da corrispondere in base alla domanda del genitore richiedente. Il contributo sarà erogato dall'Inps, dietro presentazione da parte del genitore della documentazione attestante l'avvenuto versamento delle singole rette, e sarà corrisposto con il pagamento di rette mensili di importo massimo di euro 90,91 (1.000 euro ÷ 11 mensilità).

Il contributo non potrà comunque eccedere la spesa sostenuta per il pagamento della singola retta. Pertanto nel caso in cui la retta mensile sia inferiore a 90,91 euro il richiedente avrà diritto a un versamento pari alla spesa sostenuta (a esempio: una retta mensile di 80 euro darà diritto ad un contributo mensile di 80 euro).

Il bonus asilo nido non è cumulabile con le detrazioni fiscali per la frequenza degli asili nido.

Contributo per l'introduzione di forme di supporto presso la propria abitazione

È inoltre previsto un bonus di mille euro annui per forme di supporto presso la propria abitazione in favore dei bambini fino a 3 anni, che non possono frequentare gli asili nido in quanto affetti da gravi patologie croniche.

Il bonus sarà pagato dall'Inps in unica soluzione direttamente al genitore richiedente, dietro presentazione di un'attestazione rilasciata dal pediatra, che dichiara per l'intero anno di riferimento "l'impossibilità del bambino a frequentare gli asili nido in ragione di una grave patologia cronica".

Requisiti del soggetto richiedente

La domanda di assegno può essere presentata dal genitore di un bimbo nato o adottato a decorrere dal 1° gennaio 2016 in possesso dei seguenti requisiti:

- cittadinanza italiana, oppure di uno Stato dell'Unione europea oppure, in caso di cittadino di Stato extracomunitario, permesso di soggiorno Ue per soggiornanti di lungo periodo ovvero una delle carte di soggiorno per familiari extracomunitari di cittadini dell'Unione europea. Ai fini del presente beneficio ai cittadini italiani sono equiparati i cittadini stranieri aventi lo status di rifugiato politico o di protezione sussidiaria.
- residenza in Italia;
- relativamente al solo bonus asilo nido il richiedente deve essere il genitore che sostiene l'onere del pagamento della retta;
- in merito al solo bonus per forme di supporto presso la propria abitazione il

richiedente deve coabitare con il figlio e avere dimora abituale nello stesso Comune.

Presentazione della domanda per l'anno in corso

La domanda potrà pertanto essere presentata dal 17 luglio al 31 dicembre 2017 esclusivamente in via telematica mediante una delle seguenti modalità:

- WEB – Servizi telematici accessibili direttamente dal cittadino tramite pin dispositivo attraverso il portale dell'ente. Parimenti, il cittadino potrà utilizzare, per l'autenticazione, il Sistema pubblico di Identità digitale (Spid) o la Carta nazionale dei Servizi (Cns);
- Contact Center Integrato - numero verde 803.164 (numero gratuito da rete fissa) o numero 06 164.164 (numero da rete mobile con tariffazione a carico dell'utenza chiamante);
- Enti di Patronato attraverso i servizi da loro offerti (www.inas.it).

Per agevolare la compilazione della domanda on line, nella sezione moduli del sito www.inps.it sarà disponibile una scheda informativa. Nella domanda il richiedente dovrà indicare a quale dei due benefici intende accedere. In caso di più figli sarà necessario presentare una domanda per ogni figlio.

Il Bonus richiesto potrà essere erogato, nel limite di spesa che per il 2017 è pari a 144 milioni di euro, secondo l'ordine di presentazione telematica della domanda.

Per ulteriori approfondimenti, si invita alla lettura della circolare Inps n. 88 del 22 maggio 2017.

Francesca Di Felice

Giovani

Tanti “mi piace” per i ragazzi della Fit-Cisl su Facebook

La pagina è interamente gestita da under 35 e riscuote un successo crescente

Uno dei progetti per dare più visibilità alle nostre iniziative per i giovani e della Fit in generale, che è stato portato avanti nel tempo da parte del gruppo giovani progettuale, riguardava i cosiddetti nuovi media, tra i quali spiccavano i social media.

In particolare il social più importante dal punto di vista del successo di pubblico è Facebook. Nato nel 2004 e attualmente il più utilizzato al mondo con oltre 2 miliardi di utenti, è un sito web che fornisce agli utenti un punto di incontro virtuale e un'occasione di dialogo su tutta una serie di tematiche: dalla ricerca di vecchi o nuovi amici alla condivisione di fotografie o video (i gatti vanno molto di moda!), passando per la partecipazione a gruppi specifici dedicati a un singolo tema, che può essere la politica o lo sport o qualsiasi altra cosa, ma è anche uno spazio per condividere notizie interessanti e aprire discussioni in merito.

Per quanto riguarda il gruppo giovani, ci siamo, ovviamente, focalizzati su quest'ultima opportunità. Il nostro spazio virtuale, denominato “Giovani Fit-Cisl” è nato con l'intento di dialogare sia con gli iscritti al nostro sindacato sia con chi (ancora) non lo è e fornire loro una bacheca “sindacale” (lo metto tra virgolette ma fra poco spiego perché) nella quale trovare tutta una serie di informazioni e potersi anche scambiare idee o discutere su avvenimenti più o meno importanti. La nostra pagina Facebook è tutta gestita dai giovani.

Dicevo sindacale tra virgolette perché al nostro spazio virtuale abbiamo dato un ta-

glio un po' meno politico rispetto ad altre pagine Facebook della Cisl (e, credetemi, se ne cercate ne trovate molte!): vengono riportate le comunicazioni più importanti da parte dei nostri uffici, di Federazione e confederali, che possono interessare i giovani: dai comunicati sulla disoccupazione con necessità di intervento a quello che otteniamo, fino alle norme quali ad esempio il bonus bebè, passando per le notizie importanti del coordinamento donne, inserendo anche le offerte di lavoro in ambito regionale e nazionale del mondo dei trasporti, senza tralasciare quei post (questo è il nome dei messaggi pubblicati sulle bacheche virtuali di Facebook) con foto e video dell'attività svolta dal gruppo giovani sia a livello nazionale che internazionale.

Siamo molto orgogliosi di aver passato di recente i 1.100 follower o, in lingua nostrana, seguaci. Che sembra un termine da “setta”, ma che in realtà identifica il numero di persone (anche molti non più under 35, e ciò ci fa piacere!) che seguono costantemente gli aggiornamenti della pagina, visualizzando i post e anche condividendoli a loro volta sul proprio profilo Facebook personale perché vengano visualizzate da altri. Ciò porta alla conseguenza che qualcuno di “esterno” decide di cliccare sulla nostra pagina (che è quella originaria della notizia), mettendo un bel “mi piace” alla pagina stessa (avete presente quel pollice all'insù blu?), e diventando quindi un ulteriore sostenitore del nostro spazio.

Il lavoro da fare è ancora molto, nono-



stante la bacheca non sia più in fase embrionale - anzi è molto visualizzata. La palla passa al nuovo coordinamento giovani che, nella sua prima riunione, dovrà stabilire come renderla ancora più attrattiva, quando e quali notizie visualizzare e magari decidere di inserire degli aggiornamenti regionali (dei maggiori eventi) per dare più spazio alle regioni e alle iniziative dei loro coordinamenti giovani.

Se volete saperne di più, vi invito ad accedere al vostro profilo Facebook e nella casella di ricerca inserire @giovani.fitcisl. Vi apparirà la nostra pagina. Apritela e metteteci un bel like (il “mi piace”)! Le notizie vi appariranno poi in automatico e, se di vostro gradimento, potete condividerle.

**Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento giovani*

Trasporto aereo

Il diritto di sciopero e la Commissione Europea



La Commissione europea riconosce al trasporto aereo un ruolo strategico fondamentale nella crescita economica dell'Unione europea. Il settore dà lavoro a quasi 5,5 milioni di persone nell'Ue e ha un peso economico rilevante in Europa pari a circa a 300 miliardi di euro. Nonostante l'attuale crisi economica, in base agli studi promossi dalla Commissione Europea nel documento "Open and Connected Europe", il trasporto aereo nel lungo periodo dovrebbe crescere di circa il 5% annuo fino al 2030.

I documenti della Commissione Europea

Nel dicembre 2015 la Commissione, nel documento "Aviation Strategy for Europe", pubblicato per promuovere l'economia europea, ha identificato una serie di azioni

da porre in campo perché il settore del trasporto aereo rimanga competitivo in Europa all'interno dello sviluppo globale dell'economia. Il documento evidenzia la necessità che il settore possa sfruttare nuovi mercati in espansione e prevedere la possibilità di nuovi accordi commerciali con regioni chiave nel mondo. Inoltre, continuando l'analisi del documento, viene evidenziato come la principale sfida per il trasporto aereo nell'Ue consista nel superare i vincoli di capacità, efficienza, connettività e frammentazione dello spazio aereo che è a oggi un costo sia dal punto di vista industriale sia ambientale poiché comporta l'emissione di tonnellate di anidride carbonica, uno dei gas inquinanti responsabili del riscaldamento globale. Nell'interesse dei cittadini e delle aziende è essenziale mantenere standard

elevati in materia di safety, security, ambiente, aspetti sociali e diritti dei passeggeri.

La proposta contenuta in questa "strategia" è di mantenere standard elevati di sicurezza in concomitanza con un traffico aereo in espansione e un quadro normativo efficace, per assicurare all'industria maggior flessibilità per rimanere competitivi nel panorama globale. La Commissione prevede, inoltre, di rafforzare il dialogo sociale e le condizioni occupazionali con particolare attenzione all'aspetto tecnologico e all'innovazione che, con il progetto Sesar e gli investimenti previsti, consolideranno il ruolo di punta del trasporto aereo e porteranno alla creazione di nuovi posti di lavoro.

In questo scenario globale e complesso i

servizi alla navigazione aerea sono fondamentali per garantire un regolare e sicuro svolgimento dei flussi di traffico, con particolare attenzione ai costi e all'impatto ambientale, mantenendo standard di sicurezza elevati e un alto livello di innovazione tecnologica.

La visione della Commissione Europea sugli scioperi dei controllori di volo

Nel documento intitolato "Open and Connected Europe" la Commissione Europea analizza nel dettaglio quali possano essere le cause che influiscono sull'efficienza e la continuità dei servizi della navigazione aerea e del traffico aereo come, ad esempio, le condizioni atmosferiche, gli aggiornamenti tecnologici, gli eventi eccezionali, le situazioni di crisi e gli scioperi.

Il documento stesso fornisce una descrizione dell'impatto dello sciopero Atm (Air Traffic Management), sottolinea l'importanza del dialogo sociale e suggerisce misure per migliorare la continuità del servizio. Etf (European Transport Workers' Federation) si oppone alle raccomandazioni contenute nel pacchetto in quanto ledono i diritti fondamentali dei controllori del traffico aereo e tentano di limitare il diritto di sciopero.

Infatti questo diritto, garantito dall'articolo 28 della Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione europea, è indirettamente limitato proponendo misure come la notifica individuale di sciopero, la protezione dei sorvoli per garantire la continuità del servizio, la protezione dei periodi di picco di traffico durante le ore del giorno e durante i diversi periodi dell'anno. Le misure proposte ostacolano in modo significativo la sovranità degli Stati membri e contraddicono l'articolo 153 del Trattato delle Funzioni dell'Unione europea, il quale chiaramente afferma che il diritto di sciopero è escluso dalle competenze dell'Unione europea. Tale diritto deve essere organizzato a livello nazionale.

Secondo il presidente del Comitato Atm di

Etf, Charles André Quesnel, le misure proposte sono in contrasto con i trattati dell'Ue e quindi il sindacato europeo si riserva il diritto di contestarle alla Corte europea di Giustizia.

È da sottolineare inoltre che Etf insieme ad Atceuc (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) hanno fatto un'analisi utilizzando dati ufficiali Ue e hanno dimostrato come le compagnie aeree stesse siano responsabili di oltre il 50% dei ritardi dei voli in Europa; oltre a ciò, hanno dimostrato che i servizi minimi garantiti, in vigore in diversi Stati membri, non sono una misura sufficiente a ridurre il livello di conflittualità o ad assicurare un migliore sviluppo delle relazioni industriali.

In aggiunta Etf si oppone alla proposta di usare controllori del traffico aereo situati in altri paesi per tentare di evitare le restrizioni di flusso di traffico aereo generata da un'azione di sciopero. Questo rappresenta infatti un tentativo di eludere il diritto di sciopero e inoltre potrebbe anche avere gravi conseguenze in termini di sicurezza, a causa della mancanza di formazione su settori specifici per questi controllori "universali".

Il segretario politico della Civil Aviation di Etf, François Ballester, ritiene deplorabile che la Commissione Europea indichi come auspicabili misure che sono state proposte dalle lobby delle compagnie aeree europee, riferendosi alla nuova associazione delle compagnie aeree A4E di cui fa parte anche Ryanair.

Dietro il pretesto populistico di proteggere i passeggeri da eventuali disagi quali ritardi e cancellazione dei voli, che possono essere generati da azioni di sciopero, c'è ancora una volta la scelta del profitto piuttosto che della persona. Invece di attaccare i diritti fondamentali, occorre che la

Commissione proponga raccomandazioni alle compagnie aeree per generare lavoro dignitoso piuttosto che propagare il dumping sociale in tutta Europa.

La parola

La **Commissione europea** è una delle principali istituzioni dell'Unione europea, suo organo esecutivo e promotrice del processo legislativo. È composta da un delegato per ogni Stato membro (chiamato Commissario). A ciascun delegato è però richiesta la massima indipendenza dal governo nazionale che lo ha indicato.

L'attuale Commissione è presieduta dal lussemburghese Jean-Claude Juncker, è stata nominata nel 2014 e terminerà il suo mandato nel 2019.

Etf ritiene che, a fronte di questo scenario così complesso, la chiave per superare le difficoltà e avere un mercato dell'aviazione aperto e connesso, capace di garantire benefici ai cittadini, ai lavoratori e alle imprese dell'unione europea, sia migliorare il dialogo sociale. Esempari sono in tal senso le iniziative che Etf insieme con Atceuc e Canso (Civil Air Navigation Services Organisation) ha preso, primo tra tutte il "Toolbox for Successful Social Dialogue in Air Traffic Management", con l'obiettivo di migliorare il dialogo sociale.

È quindi opinione condivisa che le uniche azioni tangibili e concrete, come un dialogo sociale efficace, un continuo confronto con le istituzioni nazionali e sovranazionali e una serena e proficua relazione tra le parti sociali e le parti datoriali, da perseguire in maniera decisa a livello sia europeo sia nazionale, siano le uniche che permetteranno al settore dell'aviazione di operare in modo efficiente ed efficace nel panorama globale.

Trasporto marittimo

Sarà più facile ricostruire il percorso pensionistico

All'interno della Federazione e con la Confederazione è stata sempre sottolineata l'importanza e l'esigenza di accentramento organizzativo e amministrativo dei marittimi

I contributi pensionistici per i marittimi sono un rebus ma la Fit-Cisl sta lavorando per semplificare la vita ai lavoratori.

Più volte è stato sottolineato come la condizione del lavoro marittimo sia del tutto particolare. Proprio per questo all'interno della Federazione e con la Confederazione è stata sempre sottolineata l'importanza e l'esigenza di accentramento organizzativo e amministrativo dei marittimi. Questo principio, peraltro presente in delibere di nostri Consigli generali, a volte viene dimenticato, ma l'argomento non è oggetto di questo articolo. Ci interessa solo sottolineare che, anche in materia di lavoro in bandiere diverse, la parte pensionistica necessita sul piano anche informativo una forma di centralizzazione che eviti la confusione che col decentramento potrebbe certamente nascere.

La mobilità del lavoratore verso altri paesi comunitari o extracomunitari in teoria riguarda tutti i prestatori di mano d'opera e in particolare un numero elevato di marittimi, con la caratteristica che questo operare all'estero coinvolge moltissimi cambiamenti di paese ovvero, nel caso specifico, di bandiera.

Oggi sappiamo che i marittimi che operano in bandiera estera sono molto più numerosi di quelli impiegati in quella nazionale e che ogni volta che imbarcano

su navi di bandiera diversa sono paragonabili a un lavoratore di terra che cambia continuamente il paese ove va a lavorare. Ciò anche perché l'armatore, per svariati motivi, muta spesso bandiera alle proprie navi. Questo avviene anche in grandi gruppi come per esempio Msc che passa da Liberia a Panama e, per le ultime navi da crociera, a Malta.

Ecco perché il marittimo sempre più spesso ci chiede cosa avviene dei suoi contributi e della sua anzianità nel momento in cui fa domanda di pensione per il fatto di aver lavorato "formalmente" in molti paesi diversi. Come vedremo la stessa Inps (partiamo dal presupposto che il marittimo richieda la pensione in Italia) si sta dando in questo campo una forma di accentramento attraverso un "Organismo di contatto" al centro, che si collega a eventuali istituti simili di altri paesi per ricostruire il percorso pensionistico. Ciò è in linea con le disposizioni comunitarie in materia. Sembrerebbe quindi in questo senso che le strutture periferiche dell'istituto abbiano un ruolo marginale sulla materia. Usiamo il condizionale perché non abbiamo al momento notizie della creazione del suddetto Organismo che dovremmo certamente al più presto

incontrare. Vediamo ora di entrare un po' più nel merito.

La prima fondamentale distinzione va fatta per i marittimi che hanno periodi di imbarco su navi di bandiera extracomunitaria, ricordando poi che i paesi dello Spazio economico europeo (Norvegia, Svizzera, Islanda e Liechtenstein) per la materia che trattiamo vanno considerati Ue.

In questo caso la materia è abbastanza semplice in quanto regolata dalla legge 413 del 26/7/1984. Praticamente, senza voler scendere nei particolari, i periodi di navigazione sono trattati come quelli maturati su nave di bandiera italiana per il personale non in CrI (Continuità di rapporto di lavoro). Nello specifico quelli effettuati prima del 1 gennaio 1980 vengono maggiorati ai fini dell'anzianità del 40%,



quelli successivi maggiorati di ferie, festività, sabati, domeniche e via elencando. Ciò per voler dare solo un'idea del meccanismo. La particolarità consiste nel fatto che, così come regola l'art. 47, i contributi possono esser versati dal datore di lavoro, dal raccomandatario o dal marittimo stesso.

Notiamo casi in cui il marittimo preferisce non versare all'Inps e spendere diversamente quelle risorse per poi trovarsi in difficoltà al momento della pensione. Vi sono anche situazioni in cui l'armatore versa meno del dovuto pur restando nei minimi previsti dall'Inps per quel grado.

Passando ora al marittimo che naviga in bandiera Ue, spesso non sempre la stessa, vediamo che la situazione è molto più complessa in quanto è legata alla residenza del marittimo, della società armatrice e di chi eroga il salario. In aggiunta occorre tener presente la durata del sin-

dall'Europa.

Per chiarezza facciamo un esempio con la bandiera maltese: il marittimo risiede in Italia e l'armatore anche; quest'ultimo o qualcun altro per lui eroga le paghe, ma la nave batte bandiera maltese. In questo caso, indipendentemente dal periodo lavorato, i contributi devono essere versati all'Inps.



golo periodo di imbarco. Al momento poi non sappiamo cosa avverrà con la Brexit per quanto attiene il Regno Unito, anche in riferimento agli imbarchi già effettuati prima del famoso referendum per l'uscita

Immaginiamo ora un caso più complesso: il marittimo risiede in Italia e ha lavorato tre anni in bandiera olandese, nove in maltese e 30 in italiana e in aggiunta 10 mesi – quindi meno di un anno nella vita lavo-

rativa, in bandiera cipriota. Facendo domanda in Italia il marittimo potrà far valere una anzianità riferita alla verifica del diritto pari a 42 anni e 10 mesi, ma il conteggio verrà fatto solo su 30 anni e 10 mesi. Nel calcolo della pensione saranno inseriti i 10 mesi di Cipro come "quantum" salariale. Quando maturerà i diritti di quei paesi avrà una pensione dall'Olanda e una

da Malta riferite una ai 3 anni e l'altra ai 9 anni. Quindi quel marittimo sarà titolare di tre pensioni.

In altre parole i periodi rispetto all'anzianità per maturare eventuali diritti si sommano per il paese di residenza (nel caso 42 anni e 10 mesi), ma non per il conteggio cui nel caso sono assunti solo i 30 anni e 10 mesi. I periodi di lavoro nella vita lavorativa inferiori a 12 mesi vengono di fatto trasferiti all'Inps.

Come si vede da questi pochi esempi si tratta di una situazione non semplice che va affrontata caso per caso. Ecco quindi l'importanza di capire ulteriormente come opererà l'"Organismo di contatto" e condividere le regole per poi offrire ai marittimi una puntuale e precisa informazione.

Trasporto marittimo

Ecco perché la vertenza per il rinnovo del contratto Ibf è in stallo

La trattativa per il rinnovo del contratto Ibf dei marittimi ha subito un nuovo stop per via delle attività di competenza dei portuali. Ma cominciamo dall'inizio per capire cos'è accaduto.

Il ruolo dell'Itf nel trasporto marittimo

Com'è noto, da molti decenni la Itf (Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti) conduce una forte campagna contro le bandiere di convenienza (Foc - flag of convenience) al fine di garantire agli equipaggi condizioni complessive di impiego a bordo - dai salari, alle normative, al welfare - accettabili e dignitose senza discriminazione alcuna di nazionalità, religione o genere. Per essere più precisi occorre dire che la campagna sin dalla sua nascita è finalizzata a riportare le navi Foc alla loro bandiera nazionale agendo sulla leva dei costi equipaggio.

Oggi, se da un lato questo scopo non è stato appieno raggiunto per motivi che vanno dalla internazionalizzazione del trasporto marittimo alla globalizzazione passando per la crisi del settore, dall'altro si sono comunque create condizioni medie per i marittimi a livello globale che non trovano esempi in altri rami delle attività industriali.

Dobbiamo precisare a completamento che le condizioni che la Itf persegue per i marittimi sono superiori a quelle previste dalla recente convenzione Ilo (International Labour Convention) Mlc 2006. La Federazione internazionale, per raggiungere

gli obiettivi che si è data, utilizza l'ispettorato ovvero un gruppo di circa 150 ispettori (coordinatori e assistenti) che dipendono direttamente dalla sede di Londra - e non dai sindacati nazionali - e che operano nei principali porti del mondo; il loro lavoro è finalizzato a sensibilizzare gli equipaggi e spingere gli armatori a riconoscere ai propri marittimi le condizioni Itf. Gli stessi ispettori, organizzati in ogni paese da un coordinatore, si occupano anche della parte vertenziale, delle navi abbandonate e naturalmente anche dei marittimi nazionali imbarcati in bandiera estera.

I contenuti contrattuali Itf sono di vario tipo: abbiamo l'Std (Standard, contratto molto oneroso), il Tcc (total crew cost) entrambi con criteri fissati dall'Fpc (fair practice committee) della Itf. È bene

diale una aggregazione di armatori con cui trattare le condizioni da applicare ai marittimi. L'idea, proposta e portata avanti da Remo Di Fiore della Fit-Cisl e da Roberto Aglietta dell'associazione datoriale Confindustria, fu intelligentemente recepita dalla controparte armatoriale, oltre che ovviamente all'interno degli organismi della Itf, in particolare dall'attuale Segretario generale Steve Cotton. Per facilitare queste aggregazioni si concepì un contratto che prese il nome di Ibf - International Bargaining Forum (Tavolo negoziale internazionale). All'idea aderì sin da subito l'Imec, una sigla che aggrega armatori e agenti europei. Nel tempo le adesioni armatoriali aumentarono sino a giungere ad una loro aggregazione definitiva, un soggetto unico che prese il nome di Jng (Joint negotiating group).

Le condizioni che la Itf persegue per i marittimi sono superiori a quelle previste dalla recente convenzione Mlc 2006

sottolineare come in questi due tipi di contratto le regole siano stabilite unilateralmente dalla Itf senza confronto diretto con la parte armatoriale; ciò avviene, proprio come si accennava poc'anzi, per contrastare il fenomeno Foc.

Intorno agli anni 2000 è maturata l'idea da parte della Federazione internazionale di operare perché si creasse a livello mon-

L'ibf dunque prese forma uniformando le condizioni dei lavoratori marittimi a livello globale con più certezze di corrette applicazioni. Il primo storico accordo tra Jng e Itf fu firmato a San Francisco il 13 novembre del 2003 e coinvolgeva 50mila marittimi. Oggi i contratti Ibf sono oltre 8.500 coinvolgendo circa 200mila marittimi.

Con orgoglio possiamo affermare che

parte del merito di aver creato un tavolo negoziale unico del suo genere a livello mondiale è anche delle parti sociali italiane che hanno perseguito l'obiettivo con pazienza e perseveranza in un mondo che conosceva solo contrapposizione e assenza di dialogo di confronto.

La vertenza in stallo

Fatta questa dovuta premessa, senza entrare in dettaglio nella strutturazione del contratto lbf, è importante capire perché l'ultima trattativa di rinnovo svoltasi a Tokio sia saltata. I marittimi in campo internazionale a differenza di quanto avviene in Italia sono strettamente legati ai portuali, i quali sono spesso l'arma che permette agli ispettori Itf di bloccare una nave in caso di vertenze. Per questo al tavolo lbf vi è una parte sindacale portuale molto attiva e influente. I marittimi nel contratto lbf hanno una clausola che vieta ai portuali di effettuare lavori tradizionalmente da loro svolti nei vari porti.

Prima dei vari incontri sia Jng che Itf preparano dei punti di discussione, una lista che viene portata poi al tavolo congiunto. Conosciamo tutti la pesante situazione di crisi che nei vari paesi stanno vivendo i lavoratori dei porti, anche a causa delle automazioni sempre più spinte che portano effettivamente via lavoro agli operatori portuali. Mentre in passato il lashing/unlashing (rizzaggio/derizzaggio) era un aspetto secondario non determinante per i portuali e quindi spesso veniva effettuato dai marittimi a bordo delle navi (autoproduzione), oggi con questa crisi ogni singola attività del lavoro in porto viene monitorata per non esser persa dai portuali stessi. Per questo un claim avanzato dalla Itf a Tokio prevede una penalizzazione economica per l'armatore (16mila Usd) nel caso i marittimi su una nave facessero operazioni di competenza dei por-

Certamente i vertici di Jng e Itf si incontreranno ancora in maniera tale da provare a chiudere entro la fine dell'anno questo rinnovo contrattuale

tuali. La discussione a Tokio è andata avanti su questo punto per giorni con il Jng fermo sulle sue posizioni con un "no" de-

rebbe al bordo di fare il lavoro di lashing/unlashing come precedentemente spiegato; non esiste la penale certamente



ciso su questo punto, mentre c'è da dire che per gli altri claims l'intesa è raggiungibile.

La trattativa si è dunque arenata e devo dire che la nostra delegazione parte marittimi alla fine ha avuto da dire con i colleghi dei portuali. Infatti il contratto lbf riguarda i marittimi e non si possono perdere interi giorni (di fatto quasi una settimana) su una questione che in termini di solidarietà ha ragione d'essere, ma certamente con un limite. Strumentalmente voglio sottolineare come già nel contratto lbf esista una clausola di garanzia per i portuali (dockers clause) che non permette-

rispetto alla quale restano problemi aperti di interpretazione legale. Per contro in nessun contratto dei portuali esiste una clausola di supporto al lavoro dei marittimi e degli ispettori Itf nelle loro vertenze contro le navi Foc.

Certamente i vertici di Jng e Itf si incontreranno ancora. Dall'incontro di Tokio si sono formati due gruppi di lavoro che hanno il compito di approfondire ulteriormente la discussione in maniera tale da provare a chiudere entro la fine dell'anno questo rinnovo contrattuale.

**Coordinatore Itf*

Lazio

Atac al bivio: basta parole, ora i fatti

È da mesi che i fari della cronaca sono accesi sulle vicende dell'Atac, l'azienda dei trasporti urbani di Roma, la più grande d'Italia e una delle più importanti d'Europa. La sua crisi finanziaria, che si trascina da anni, ha determinato il collasso del servizio pubblico trasporti della città, con devastanti effetti sulla popolazione, sull'immagine della capitale, punto di attrazione dei flussi turistici da tutto il mondo. Per stare alla cronaca, lo stato dell'azienda si è ulteriormente aggravato in questo ultimo anno, nel quale si sono alternati quattro assessori e altrettanti direttori generali. Nessuno di questi ha avuto il tempo di affrontare di petto la situazione. Di essi Bruno Rota, proveniente dall'Atm di Milano, pareva avesse individuato il bandolo della matassa molto complicata ma, considerate le incomprensioni con la proprietà, ha preferito lasciare l'incarico.

Con la giunta capitolina, in oltre un anno, non vi è stato nessun coinvolgimento delle organizzazioni sindacali in questa partita, nonostante che i lavoratori dell'azienda abbiano fatto l'impossibile per assicurare almeno il galleggiamento del servizio, affrontando rilevanti sacrifici e subendo, a rischio dell'incolumità, le esplosioni di collera degli utenti.

Qualcosa si è mossa nello scorso agosto: esattamente l'8, insieme alle altre organizzazioni confederali, chiediamo un incontro urgente e, dopo due settimane di silenzio dei destinatari della missiva, attiviamo le procedure di raffreddamento per dare un chiaro segnale all'azionista della nostra determinazione. Finalmente squilla il tele-

fono e il tavolo di confronto, con la partecipazione anche della nostra Confederazione, si apre il 30 agosto con l'Assessora ai Trasporti Linda Meleo, la quale ci traccia un quadro puntuale della situazione e l'ipotesi del ricorso al concordato preventivo.

In quella sede, cogliamo l'occasione di precisare sin da subito le nostre richieste e tutele per i lavoratori, che semplifichiamo nei seguenti punti: tutela occupazionale per tutto il personale dell'azienda e dell'indotto; garanzia sul rigoroso mantenimento degli accordi retributivi sottoscritti; rinnovo del contratto di servizio, in scadenza nel 2019, con una prospettiva di certezza di investimenti.

L'11 settembre, unitamente alla Cisl e alle altre organizzazioni sindacali, sottoscriviamo un verbale che rispecchia fedelmente i tre punti che avevamo indicato nel precedente incontro. Si concorda, inoltre, di costituire un tavolo permanente di confronto, una vera e propria regia, per poter seguire attivamente il percorso che si intendeva praticare.

Seguiamo la vicenda con grandissima attenzione. Il 18 settembre è presentata in tribunale la richiesta di concordato preventivo, di cui si possono comprendere bene i diversi e complessi risvolti. Auspichiamo ovviamente che il tribunale accolga la richiesta, perché darebbe avvio all'amministrazione straordinaria, con la cristallizzazione di tutte le diverse partite debitorie, chiudendo ogni possibile spiraglio ai decreti ingiuntivi e all'inevitabile fal-

limento. Così si avvierà una gestione ordinaria del complesso dell'azienda, che dovrebbe presentare poi un bilancio del primo anno di attività, possibilmente almeno in pareggio, obiettivo possibile solo con una gestione saggia e prudente.

Siamo, dunque, a un bivio. E ne affrontiamo le diverse fasi, con il coinvolgimento della Cisl, delle Rsu e dei lavoratori, ai quali vogliamo assicurare una informativa costante e molto puntuale. Abbiamo costituito, fin dal 13 settembre, specifici gruppi di lavoro sulle diverse tematiche, assistiti dai nostri legali per meglio affrontarle, al fine anche di essere pronti al confronto sul piano industriale che salvaguardi l'azienda e ne avvii il rilancio.

Daremo ogni nostro possibile apporto per conseguire alti livelli di efficienza e di produttività, anche attraverso una nuova organizzazione del lavoro, certamente senza scaricare sui lavoratori le conseguenze di una gestione fallimentare, sotto ogni profilo.

L'obiettivo di tutta la nostra organizzazione è quello di contribuire al risanamento finanziario e al rilancio dell'Atac nell'interesse dei lavoratori e di tutta la comunità romana.

L'alternativa? Il fallimento, con tutte le conseguenze nefaste che si verrebbero a determinare.

*Eliseo Grasso
Subcommissario Fit-Cisl Lazio*

Lazio

Rilanciare Ama per dare una nuova immagine di Roma

L'immagine della città eterna, polo potente di attrazione del turismo, è di abbandono, incuria e desolazione. Tanti problemi affliggono la capitale. Uno tra tutti è davvero insopportabile: un tappeto di rifiuti copre vie e piazze, con cataste che trabordano dai cassonetti, con la raccolta differenziata che non decolla. Una situazione che rimarca l'inesistenza di un servizio efficiente di pulizia e di raccolta.

Si possono individuare diverse cause su questo stato di abbandono. Sicuramente pesano anche l'inerzia e la cattiva educazione degli stessi romani, poco attenti al decoro della loro città, e la pressione dei turisti che non hanno alcun ritegno nell'abbandonare ogni sorta di mondezze, anche negli angoli più suggestivi. Ma la causa più evidente è da ricercare, in primo luogo, nella mancanza di un servizio efficiente della raccolta dei rifiuti, affidata all'Ama, il cui azionista è l'amministrazione della città.

La più grande azienda di igiene ambientale d'Italia è stata tante volte da noi sollecitata per aprire il confronto con le organizzazioni sindacali, allo scopo di mettere a nudo le criticità del servizio, perché occorre dare risposte adeguate alle attuali e non più differibili emergenze e delineare un organico processo di ammodernamento e una profonda riorganizzazione strutturale dell'azienda per rispondere alle esigenze dei cittadini ed offrire al mondo una nuova immagine della città.

Alle nostre costanti sollecitazioni, alle disponibilità formali non è seguita nessuna

vera apertura di confronto nonostante il termometro del malessere si fosse ormai assestato su livelli prossimi al collasso. Un malessere sempre più acuto espresso dai lavoratori dell'azienda, sui quali, nonostante il loro impegno e sacrificio, finiva per scatenarsi la reazione emotiva dei cittadini, compromettendo sovente la loro incolumità fisica nell'esercizio lavoro.

Qualcosa si è mossa e, il 19 settembre, l'Ama ha presentato alle organizzazioni confederali il piano industriale 2017-2021. In proposito abbiamo espresso un giudizio non positivo, con l'esigenza da noi fortemente sottolineata di un necessario approfondimento sui diversi capitoli, soprattutto sugli aspetti relativi agli investimenti e alle pressanti esigenze che sono poste dalle diverse articolazioni dell'intera filiera, dalla raccolta al trattamento dei rifiuti. Abbiamo, inoltre insistito, una volta definito il progetto, per fissare degli incontri periodici, ad esempio ogni semestre, in modo da poter verificare lo stato dell'avanzamento del piano e la sua coerenza rispetto agli obiettivi fissati.

Nel corso dell'incontro abbiamo ribadito il nostro fermo impegno sulla tutela e valorizzazione del patrimonio delle risorse umane e sulla conseguente garanzia dei livelli di occupazione, con il rispetto degli accordi sui trattamenti retributivi e le necessarie iniziative per l'ampliamento degli organici.

Abbiamo molto insistito sulla carenza nel



progetto di una visione davvero organica di una moderna azienda efficiente e competitiva; infatti il piano industriale è troppo concentrato per i prossimi quattro anni sulla pur necessaria ristrutturazione del debito. E inoltre è assolutamente urgente adottare misure per la gestione dell'attuale stato di emergenza, mettendo i lavoratori in condizioni adeguate allo svolgimento della loro attività.

Affronteremo i diversi temi nel previsto calendario degli incontri, a partire da quello con l'Assessore all'ambiente. Ci sarà allora chiara la volontà dell'azionista su tutta la complessa gestione del ciclo dei rifiuti di Roma e il ruolo che vuole affidare ad Ama, in termini di obiettivi, di strumenti e di mezzi finanziari. Ed è su quel terreno che svilupperemo, con tutta la Fit e la Cisl, la nostra iniziativa. Da oggi e non in un orizzonte incerto e lontano. Né i lavoratori, infatti, né la città possono sopportare ulteriormente l'attuale stato di disagio.

Marino Masucci
Subcommissario Fit-Cisl Lazio

Lombardia

Linate e Malpensa: i perché di una protesta spontanea

Cosa è accaduto davvero lo scorso 1 agosto a Linate e Malpensa?

Per capire le ragioni della protesta dei lavoratori, occorre tornare al 1 dicembre 2015 quando Ryanair, la regina dello sfruttamento, ha iniziato a operare con i propri voli.

Nei mesi precedenti si è svolta la gara per lo svolgimento dei servizi a terra, che Ags si è aggiudicata con un'offerta al massimo ribasso al di fuori da ogni logica di mercato, che ha spiazzato anche gli operatori più aggressivi. I problemi con Ags sono iniziati subito. Infatti, nei primi giorni di novembre 2015, quindi prima dell'inizio del servizio, tale azienda ha convocato i sindacati, ha comunicato che riusciva a sostenere i costi e ha chiesto pesanti deroghe al ribasso sul ccnl sezione Assohandling, in particolare relativamente a: maggiorazioni sul lavoro notturno, maggiorazioni sul lavoro straordinario, restringimento della fascia oraria notturna, percentuali di lavoratori part-time e percentuali di lavoratori stagionali.

Praticamente Ags sapeva già prima dell'inizio dell'attività di avere preso un appalto in perdita e voleva recuperare tagliando i diritti, le condizioni di lavoro e i salari dei dipendenti ancor prima di assumerli.

Inoltre Ags ci comunicava l'intenzione di "esportare" il modello Bergamo sullo scalo di Malpensa, cioè di gestire come Ags il lavoro che si svolge in area passeggeri e subappaltare alla cooperativa Alpina il lavoro nell'area rampa, praticamente il carico/scarico degli aerei. Alpina a Bergamo applica il contratto del merci non solo a chi carica e scarica gli aerei ma anche agli autisti che

trasportano con i bus i passeggeri.

Il 23 novembre 2015 le organizzazioni sindacali hanno firmato un accordo in cui Ags, a fronte di alcune flessibilità, si impegnava a gestire direttamente il servizio, ma qualche settimana dopo l'azienda cominciava a utilizzare personale in distacco da Alpina; questo provocava un ricorso presso il tribunale di Busto Arsizio che alcuni mesi dopo condannava Ags ad assumere direttamente il personale utilizzato in distacco dalla cooperativa.

L'art. 9 del regolamento Enac prevede il ricorso al subappalto da parte del prestatore certificato per un valore fino al 30% del fatturato globale annuo realizzato sul singolo aeroporto. In merito all'affidamento dei servizi di rampa in subappalto e all'applicazione della clausola di protezione sociale all'aeroporto di Malpensa, Enac con la con nota prot. 69257-P del 6 luglio 2017 ha chiarito che sul tema la norma di riferimento è rappresentata dal d.lgs. 18/99 art. 14 che prevede l'applicazione della clausola sociale, ma secondo la stessa nota la clausola sociale va attivata ed applicata solo fra handler certificati. In parole povere la società che prende l'appalto deve essere certificata, ma chi svolge concretamente il lavoro sul campo non necessariamente deve esserlo perché il prestatore certificato, nel qualificare il subappaltatore, è responsabile del fatto che esso possieda standard di sicurezza, di qualità e di tutela ambientale pari a quelli propri. Praticamente con questo regolamento il soggetto certificato può subappaltare a chiunque e chi prende il subappalto non deve applicare la clausola sociale e neanche il ccnl. Prati-

camente Enac ha emanato un regolamento che se non verrà modificato porterà il far west sui piazzali degli aeroporti italiani.

Negli scali Linate e Malpensa è in fase di emanazione da parte del gestore aeroportuale Sea un bando di gara per limitare il numero di handler che possono operare nell'aria rampa dei due aeroporti e, nonostante questo, l'Enac ha autorizzato la cooperativa Alpina a operare sullo scalo di Malpensa il 1 agosto. Contro l'autorizzazione la Sea ha presentato un ricorso al Tar che si pronuncerà entro la fine di settembre.

Dal giorno dell'autorizzazione c'è stata una mobilitazione generale che ha coinvolto tutti i sindacati e i lavoratori di tutte le società di handling operanti a Linate e Malpensa. Ci sono state una serie di riunioni con Enac, Prefettura, Sea e Ags, che hanno visto quest'ultima rifiutare tutte le mediazioni possibili.

A fronte del rischio di un blocco spontaneo dei due aeroporti, che sarebbe stato complicato da gestire da parte di chiunque, tutte le organizzazioni sindacali hanno deciso di indire un assemblea per il 1 agosto dalle 5 alle 7, che a Malpensa si è protratta spontaneamente fino a quando Enac non ha sospeso temporaneamente l'autorizzazione ad Alpina.

Dei problemi con Ags, sia Enac, sia Sea, sia il Ministero dei Trasporti che la Prefettura sono a conoscenza dal primo giorno, ma stranamente oggi tutti sembrano colti di sorpresa.

*Alfredo Rosalba
Segretario regionale
Fit-Cisl Lombardia*

Piemonte

La vertenza Gtt e lo strumento dello sciopero

La Fit-Cisl del Piemonte è impegnata in una delicata vertenza che riguarda Gtt, l'azienda torinese del trasporto pubblico locale. La sfida può essere vinta ma ognuno deve fare la propria parte e non sembra che tutti lo abbiano compreso. Ma cominciamo dall'inizio.

Nel corso di questi ultimi anni, mentre il Paese era in difficoltà economica, con riflessi pesanti a partire dai servizi e dal tpl, come Cisl insieme alle altre organizzazioni sindacali abbiamo perseguito con il Governo l'obiettivo di una minor tassazione sui redditi di lavoro dipendente legati al recupero di produttività e ai risultati aziendali, con l'intento di determinare un reddito disponibile per i lavoratori.

Il Governo Renzi per l'anno 2015 non ha riconosciuto tale opportunità ai lavoratori. L'interpello richiesto da Gtt alla Agenzia delle Entrate ha confermato che per tale annualità i redditi conseguiti dai lavoratori a titolo di premio di risultato non potevano essere tassati alla aliquota agevolata del 10%.

Poiché Gtt aveva applicato l'aliquota agevolata del 10% anziché quella riferita allo scaglione di reddito di ciascun lavoratore, ne è conseguito un debito Irpef che con il conguaglio di fine anno è stato saldato nei confronti dell'erario di Stato.

Gtt non ha proceduto al recupero della differenza Irpef dovuta a ogni lavoratore a seguito dell'avvio di un confronto sindacale sollecitato dalla Fit-Cisl Piemonte con le altre organizzazioni sindacali, che aveva come obiettivo quello di determinare la compensazione della differenza fiscale

come maggiore premio di risultato. Considerata la delicata e complessa situazione del bilancio aziendale, Gtt ha continuato a sollecitare la restituzione dell'anticipo fiscale da lei sostenuto nei confronti dei dipendenti: circa 800mila euro.

Nell'ultimo incontro sindacale dello scorso 31 agosto, dopo 20 mesi di negoziato, a seguito della ferma determinazione aziendale, anziché permettere alla Gtt il recupero in unica soluzione delle somme dovute fiscalmente da ciascun lavoratore, che avrebbe fortemente decurtato la retribuzione mensile, abbiamo proposto la rateizzazione di tale debito con la minore trattenuta possibile: 20-30 euro al mese. E in tal senso Gtt lo scorso 4 settembre ci ha comunicato di voler procedere.

Non siamo soddisfatti delle condizioni economiche dei lavoratori della Gtt, e tanto meno della attuale situazione aziendale dove è evidente che si naviga a vista, non esiste una prospettiva certa di sviluppo e crescita della nostra azienda ed è sempre più evidente la speculazione politica.

Riteniamo indispensabile un confronto immediato con la dirigenza aziendale e con la proprietà, ovvero il Comune di Torino, per affermare da un lato il completo mantenimento nell'alveo del sistema pubblico, dall'altro la ripresa di un confronto sindacale che riconosca anche dal punto di vista economico i sacrifici che i lavoratori in questi anni hanno sopportato in tutti i settori aziendali, come l'immenso monte ore straordinario svolto dal personale di esercizio oppure la grande disponibilità

espressa dal personale occupato in ferrovia, dal personale di manutenzione, come dell'intero e complesso comparto, molte volte trascurato, del personale amministrativo. Riteniamo però che le questioni debbano essere distinte tra loro, che ogni vertenza abbia un proprio nome, un proprio ambito, una propria soluzione.

Questa è la nostra posizione sindacale, che ci porta a non condividere le procedure di raffreddamento indette da altre organizzazioni sindacali sul conguaglio fiscale per l'anno 2015. La fiscalità è un tema del quale dobbiamo essere protagonisti non per cercare scorciatoie, ma perché sia giusta, rapportata alla capacità contributiva di ciascuno, trasparente e i denari raccolti siano ben spesi per fare migliore la nostra vita.

Usare lo sciopero in questa situazione non è solo una scorciatoia rispetto al tema fiscale, ma rischia di cancellare l'efficacia dello strumento. Scioperare senza un progetto, solo per affermare la propria presenza e per raccogliere l'applauso populista non è difendere nessuno, ma rappresentare solamente il proprio protagonismo sterile.

La Fit piemontese vuole incontrare le altre organizzazioni sindacali per confrontarsi sulle strategie più opportune da mettere in atto in questa vertenza. Solo successivamente chiederemo un incontro a Gtt e al Comune.

Claudio Furfaro
Segretario generale
Fit-Cisl Piemonte

Toscana

20 posti a rischio all'aeroporto di Firenze



Ormai è deciso: va avanti la protesta per i lavoratori addetti al trasporto dei bagagli all'interno dell'aeroporto e della gestione del nastro portabagagli sotto bordo degli aerei. Un altro servizio sarà esternalizzato da Toscana Aeroporti con il rischio concreto che ai lavoratori sia applicato un contratto peggiorativo o addirittura che perdano il posto di lavoro.

La decisione è stata confermata a valle dell'esito negativo dell'incontro in Prefettura a Firenze.

«In ballo ci sono il salario e il posto di lavoro per una ventina di persone, che da anni svolgono questa attività, con contratti a termine, direttamente per Toscana Aeroporti», spiega Franco Fratini, Segretario regionale della Fit-Cisl Toscana. Ora però la società ha bandito una gara per l'affidamento del servizio all'esterno. L'aggiudicazione è prevista in autunno; il cambio di gestione a inizio 2018. Il rischio, molto concreto, è che ad aggiudicarsi l'appalto sia qualche cooperativa che ha già personale da impiegare. Il che significherebbe

che chi da tempo, anche quattro anni in qualche caso, svolge questo lavoro con contratti rinnovati via via e nella speranza di una stabilizzazione, si trovi per strada all'improvviso.

«Un altro aspetto che non convince è che oggi ai lavoratori viene applicato il contratto collettivo nazionale del trasporto aereo, ma c'è il rischio che chi vincerà l'appalto voglia applicare il ccnl multiservizi, che significa 2 o 300 euro in meno di stipendio mensile - osserva Fratini - Temi su quali come sindacato abbiamo chiesto, invano finora, un impegno da parte di Toscana Aeroporti, perché non è accettabile che chi lavora spalla a spalla e svolge attività simili non abbia stipendio e diritti simili. Inoltre è necessario anche regolamentare tutti i processi di esternalizzazione in quanto direttamente collegati allo sviluppo e all'occupazione. La società Toscana Aeroporti gode di performance ragguardevoli sia in termini di personale trasportato sia per volumi di merci che per bilanci in positivo con utili ormai consolidati da anni e, quindi, non possiamo

abbassare la guardia davanti a processi di espulsione di manodopera ma, anzi, rilanciamo con la richiesta di assunzioni, in quanto le stabilizzazioni fatte finora non sono assolutamente sufficienti. Insomma non ci possono essere figli di un dio minore tra quanti operano, in modo diretto o indiretto, per Toscana Aeroporti.

Per questo come sindacato unitariamente siamo pronti, al termine del periodo di franchigia estiva nel quale non è consentito scioperare, a indire lo stato di agitazione e protestare. Il primo sciopero si è svolto l'8 settembre ed è durato quattro ore, registrando un'ampia adesione con notevole risalto su tutti i media, in particolare tv e carta stampata.

L'azienda non ha voluto trovare mediazioni ed è stata elusiva nelle risposte. Ma noi non ci arrendiamo: non possiamo abbandonare questi lavoratori in mezzo alla strada».

*Franco Fratini
Segretario regionale
Fit-Cisl Toscana*

Brevetti italiani in calo, ma più “verdi”

Italiani poeti, viaggiatori e... inventori con a cuore il benessere dell'ambiente circostante. Gli Archimede nostrani sono sempre più verdi: in 10 anni, il numero dei brevetti green concepiti in Italia (e pubblicati in Europa) è aumentato complessivamente del 22%, andando così a rappresentare il 10% delle 3.645 domande di brevetto registrate nel 2015. Si tratta in sostanza di oltre 3.500 invenzioni registrate tra il 2006 e il 2015, che introducono innovazioni a basso impatto ambientale nei processi o nei prodotti realizzati.

Come mostra l'analisi effettuata a fine agosto 2017 da Unioncamere (l'ente pubblico che rappresenta il sistema delle camere di commercio italiane), sulla base dei brevetti pubblicati dall'European Patent Office (EPO), il medicale e gli imballaggi restano i settori in cui si esercita maggiormente la capacità innovativa di imprese, enti e singoli inventori del nostro Paese. Essi continuano infatti a occupare i primi posti della graduatoria per classi tecnologiche delle invenzioni italiane in Europa.

Sono in crescita nel periodo di riferimento gli elettrodomestici/casalinghi e arredo, che recuperano ben tre posizioni rispetto al 2006, rubando il podio ai veicoli stradali. In calo del 60%, invece, i brevetti legati a una parte delle tecnologie che compongono la Digital economy e communication, che passano dal sesto posto occupato nel 2006 al diciottesimo del 2015.

Sebbene con forti oscillazioni nel corso del decennio, si mantiene infine pressoché costante e sull'ordine dei mille brevetti l'anno

il trend delle innovazioni legate alle cosiddette Key Enabling Technology (KET), le tecnologie abilitanti a più alta intensità di conoscenza, associate alla ricerca applicata e allo sviluppo sperimentale, che richiedono investimenti elevati e lavori altamente specializzati. Le KET (che contemplano biotech, fotonica, manifattura avanzata, materiali avanzati, nano/micro-elettronica e nanotech) rappresentano il 29% circa del totale dei brevetti italiani pubblicati dall'EPO nel 2015.

La “svolta” green delle imprese nazionali è tanto più interessante se si considera che nel decennio la capacità brevettuale del nostro Paese ha subito un calo del 10%. Un trend che comunque non modifica la posizione nella graduatoria europea dell'Italia, quarta dopo la Germania (che brevetta 5 volte di più), la Francia (il doppio), e l'Olanda. Alle nostre spalle, ma sempre più vicine, la Svezia e la Spagna che nello stesso periodo hanno registrato performance davvero positive.

Le differenze tra i sei Paesi si esaltano, però, prendendo in considerazione il dato relativo alla produzione di brevetti per milioni di abitanti. In questo caso emerge l'alto tasso di innovazione dell'Olanda con 418 brevetti per milione di abitanti nel 2015, seguita dalla Svezia con 391, dalla Germania con 307, dalla Francia con 162, dall'Italia con 64 e infine dalla Spagna con 32.

Il Nord Ovest riduce la sua spinta all'innovazione ma resta leader. Il motore dell'innovazione italiana, rappresentato dai ter-



ritori del triangolo industriale tra Milano, Torino e Genova, pur confermando la sua leadership rispetto alle altre aree del Paese, ha avuto però anche un ruolo chiave nel calo generalizzato della brevettazione italiana in Europa, con un caduta che nei 10 anni ha raggiunto i 23 punti percentuali complessivi. Ciò nonostante, alle regioni del Nord-Ovest si devono 26mila brevetti europei registrati nel decennio, contro i 19mila circa del Nord Est, i 9mila del Centro e i poco più di 2mila del Mezzogiorno.

A livello provinciale, confrontando il numero dei brevetti pubblicati nel 2006 con quelli del 2015, in vetta alla classifica delle province più innovative si posiziona Treviso (41 brevetti in più del 2006), seguita da Firenze (+37) e Parma (+30). Sul fronte opposto, a risentire di più della congiuntura negativa del decennio mostrano di esser state Monza-Brianza (i cui brevetti pubblicati all'EPO nel 2015 sono stati 53, contro i 247 del 2006), Milano (-126) e Torino (-88).

Geivù

Intervista al Sen. Francesco Aracri

«Per ridurre gli scioperi si guardi al malessere dei lavoratori»

Dirigente pubblico, 65 anni, umbro di nascita ma eletto nel Lazio per il Centrodestra, Francesco Aracri è membro della VIII Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato. È stato anche Assessore ai Trasporti della Regione Lazio.



MINISTERO DEI TRASPORTI. Graziano Delrio è ormai da tre anni alla guida del Mit ed è stato confermato anche nel Governo Gentiloni del post-referendum costituzionale. Come ne valuta l'attività strettamente ministeriale? Inoltre, ora sembra assumere anche un ruolo politico contrapponendosi alla linea dura del Ministro dell'Interno Marco Minniti sul codice delle ong (organizzazioni non governative) per i salvataggi dei migranti in mare.

«Inviterei il Ministro dei Trasporti ad occuparsi più delle materie di sua competenza e non di migranti e ong. Anche perché in termini di opere varate o di rilancio dei trasporti, in particolare di quello pubblico, siamo prossimi allo zero».

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. Renato Mazzoncini, nominato ai tempi del Governo Renzi, è stabilmente insediato alla guida del gruppo. Non molto tempo fa alla stazione di Roma Tiburtina ha presentato un impegnativo piano industriale che prevede investimenti decennali per 93 miliardi di euro. In ogni caso svolge un ruolo molto attivo anche sul fronte mediatico. Fra l'altro dovrà gestire anche la partita del "matrimonio" con Anas. Si propone anche per acquisire anche l'Atac di Roma. Come valuta?

«Per il piano industriale pluridecennale credo che i cittadini italiani abbiano necessità di qualche cosa nell'immediato. Anche qui vediamo variare su tanti fronti ma il livello delle nostre Ferrovie non è tra i più all'avanguardia dell'Europa. Dopodiché, se Mazzoncini vorrà provare ad acquisire Atac, speriamo che lo fac-

cia con esiti diversi rispetto ad altre operazioni da lui stesso poste in essere».

ATAC. Paolo Simioni è stato nominato nel triplice ruolo di Presidente, Amministratore delegato e Direttore generale. Secondo alcuni la nomina sarebbe avvenuta senza bando pubblico. L'azienda è indebitata e per salvarla la soluzione prevalente sembra essere quella del concordato preventivo, adottata a Livorno dal binomio Nogarini-Lemmetti per la partecipata di igiene ambientale Aamps. Ora Lemmetti è stato nominato Assessore al Bilancio del Comune di Roma proprio con l'obiettivo di salvare e rilanciare Atac. Come andrà a finire?

«Per quanto riguarda Atac proponemmo di far adottare la legge Marcora per salvare la società. Su questo la Sindaca Raggi non ha risposto e oggi, dopo l'ennesimo cambio di manager e asses-

sori, si parla di concordato preventivo, per fare il quale hanno chiamato uno di Livorno. L'iter di un concordato dura circa 7 mesi: nel frattempo qualcuno vuole spiegare come andrà avanti l'Atac?

Non è che poi questa faccenda del concordato serva solamente a licenziare qualche migliaio di lavoratori piuttosto che a far saltare le trattative di II livello? Siccome poi la Raggi non vuole fare le gare e prorogare in-house l'Atac fino al 2024, questo significa far perdere all'azienda di tpl 60 milioni di euro che è la cifra che deriva dal 15% del contratto di servizio messo a gara».

AUTORITA' GARANTE DEGLI SCIOPERI. Il nuovo Presidente Giuseppe Santoro Passarelli ha commentato positivamente il recente accordo Fsi-sindacati sulla rappresentatività. Le Rsu devono raggiungere il 50% + 1 per scioperare. Servirà anche una legge specifica sulla reale rappresentanza sindacale?

«Gli scioperi nel settore pubblico e nei trasporti già prevedono una regolamentazione. Io mi preoccuperei di più del malessere che porta i lavoratori a scioperare».

AUTORITA' PER I TRASPORTI. Come valuta i primi risultati della nuova Authority, presieduta da Andrea Camanzi, che dovrà dire la sua su questioni importanti, come ad esempio il "divorzio" tra Trenitalia e Rfi (Rete ferroviaria italiana)? In ogni caso prende posizione sulle principali tematiche del trasporto. Come valuta?

«Fino a oggi ha svolto un'attività di osservazione; ora che ci sarà da risolvere i problemi si vedrà».

AUTORITA' ANTITRUST. Il Presidente Giovanni Pitruzzella ha preso posizione sulla riforma della mobilità non di linea (Ncc e Uber), sollecitando una maggiore liberalizzazione del settore che darebbe spazio ai servizi che adottano le nuove piattaforme tecnologiche. Come valuta?

«Non ho niente contro la liberalizzazione, purché avvenga all'interno di un quadro di regole tali da consentire a tutti i soggetti interessati le stesse condizioni di partenza. Altrimenti sarebbe un fa west con alcuni penalizzati e altri no».

NUOVO CODICE DEGLI APPALTI. Ossia il decreto legislativo 50/2016 e relativi 220 articoli. I motivi di contrasto alla corruzione sono comprensibilissimi. Tuttavia, in audizione in Parlamento, il rappresentante dell'Anci (Associazione dei Comuni) ha espresso critiche perché le nuove regole starebbero penalizzando i lavori di manutenzione nei Comuni medi e piccoli (che sarebbero privi di personale adeguato).

Sotto accusa l'obbligo di redazione dei progetti esecutivi prima della pubblicazione dei bandi. L'effetto sarebbe paralizzante.

Non è che con l'acqua sporca si butta anche il bambino?

«È indubitabile che il nuovo Codice degli appalti, che ha avuto una serie di modifiche, sotto il profilo operativo rappresenta un grosso fermo, tant'è che una serie di opere sono ferme al palo e la preoccupazione del Presidente sta a dimostrare che c'è una necessità di maggior equilibrio».

ALITALIA. Prosegue la gestione commissariale della triade Gubitosi-Laghi-Paleari. Ogni giorno si affaccia un pretendente diverso. Ora sembrerebbe avvantaggiata la tedesca Lufthansa rispetto alla irlandese Ryanair e all'inglese Easyjet. Salvataggio in extremis o fallimento? Come andrà a finire? Non è che dovremo rimpiangere i tempi di Umberto Nordio e della vecchia Iri?

«Come andrà a finire non lo so ma senza dubbio i manager degli ultimi anni non hanno dato il meglio di sé».

RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Prevede la trasformazione delle vecchie autorità portuali in autorità di sistema, con un "taglio" da 24 a 15. In pratica, la riforma della mitica legge 84 del 1994. Alcune autorità accorpate lamentano di aver perso la loro centralità. Alcune Regioni hanno chiesto una moratoria di 24 o 36 mesi prima di procedere agli accorpamenti. Nel frattempo, Delrio ha proceduto con tutte le nomine non senza difficoltà a livello locale. Ci sono resistenze inconfessate? Come andrà a finire?

«È chiaro che in uno Stato come l'Italia, che è bagnato da tre mari, è fondamentale l'autorità portuale. Snellire può essere, ma è fondamentale che sia funzionante».

ADEGUAMENTI TARIFFE PEDAGGI AUTOSTRADALI. Il Ministero dei Trasporti ha reso noto l'aggiornamento delle tariffe. Secondo il Mit l'adeguamento del 2017 deriva solo dalla quantificazione dei parametri maturati nel corso del 2016. Per i lavoratori autostradali è stato difficilissimo avere un rinnovo contrattuale con un aumento di 150 euro. Per le concessionarie invece è sempre festa. Come andrebbe regolata la materia?

«Il Governo ha rinnovato tutte le concessioni ai soliti noti; il tutto senza gare alla faccia della normativa. Peraltro, questi concessionari dovevano fare degli investimenti che sono stati fatti parzialmente o per niente. Evidentemente, sono amici degli amici».

A cura di Chiara Campanella

Per chiarezza verso i suoi iscritti, la Fit-Cisl fa presente che, come è ovvio, le opinioni espresse dagli intervistati di questa rubrica dedicata alla Politica non necessariamente coincidono con le posizioni della Fit medesima.

Africa, il continente crocifisso

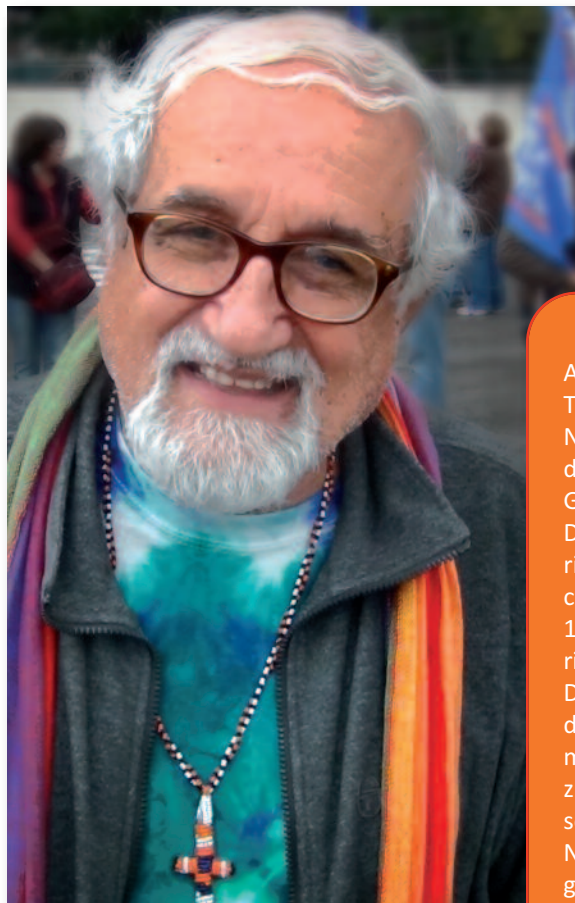
*La Voce dei Trasporti raccoglie l'appello di padre Zanotelli:
«Spiegate da cosa fuggono i migranti»*

Fa più rumore il razzismo di pochi del lavoro silenzioso di tanti per l'integrazione degli immigrati africani nella società italiana. In questa distorsione una parte di responsabilità va anche ai media, che volentieri parlano di casi isolati di violenti e criminali e meno spesso delle tante storie di chi lavora e studia onestamente in Italia pagando le tasse.

Visto che gli sbarchi non si fermano, anche se ora appaiono rallentati (ma non durerà), non bisogna dimenticare da cosa fuggono i migranti: dalla morte. Sono persone come noi, nate in paesi distrutti da dittature, carestie e sfruttamento alimentati dalla speculazione degli Occidentali e delle loro multinazionali. «L'Africa è il continente crocifisso: per ragioni storiche e attuali. Continuiamo a deprenderla e farla soffrire come ai tempi dello schiavismo», parole di padre Alex Zanotelli, celebre missionario comboniano che dal 1965 si batte per dare dignità e voce agli africani.

L'appello di padre Alex: raccontiamo la vera Africa

Padre Zanotelli ha lanciato un appello a tutti i media perché la smettano di parlare solamente degli immigrati che delinquono e di raccontare gli sbarchi dei disperati come "invasione": «Mi appello a voi –



scrive il missionario – perché abbiate il coraggio di rompere l'omertà del silenzio mediatico che grava soprattutto sull'Africa.

È inaccettabile per me il silenzio sulla drammatica situazione nel Sud Sudan (il più giovane stato dell'Africa), ingarbugliato in una paurosa guerra civile che ha già causato almeno trecentomila morti e milioni di persone in fuga.

È inaccettabile il silenzio sul Sudan, retto da un regime dittatoriale in guerra contro

il popolo sui monti del Kordofan, i Nuba, il popolo martire dell'Africa e contro le etnie del Darfur.

È inaccettabile il silenzio sulla Somalia in guerra civile da oltre trent'anni con milioni di rifugiati interni ed esterni.

Padre Alessandro Zanotelli, più noto come Alex Zanotelli è nato a Livo, in provincia di Trento, il 26 agosto 1938.

Nel 1964 viene ordinato sacerdote nell'ordine dei Missionari Comboniani del Cuore di Gesù.

Dal 1965 al 1973 è missionario nel Sudan meridionale, martoriato dalla guerra civile. A causa della sua forte denuncia sociale, nel 1973 il governo locale gli negò il visto per rientrare nel paese.

Dal 1978 al 1987 dirige una delle due riviste di punta dei Comboniani, Nigrizia, trasformandola da pubblicazione di pura informazione religiosa a un mensile di informazione socio-politico sulla situazione africana.

Nel 1989 si reca in missione in Kenya, a Koro-gocho, una delle baraccopoli di Nairobi, dove rimane fino al 2001.

Oggi Padre Alex Zanotelli vive nel rione Sanità di Napoli, in una piccola casa ricavata dal campanile della chiesa del quartiere. Sebbene il contesto sia diverso, il missionario ha sempre un obiettivo primario: «Aiutare la gente a rialzarsi, a riacquistare fiducia».

È inaccettabile il silenzio sull'Eritrea, retta da uno dei regimi più oppressivi al mondo, con centinaia di migliaia di giovani in fuga verso l'Europa.

È inaccettabile il silenzio sul Centrafrica

che continua ad essere dilaniato da una guerra civile che non sembra finire mai.

È inaccettabile il silenzio sulla grave situazione della zona saheliana dal Ciad al Mali dove i potenti gruppi jihadisti potrebbero costituirsi in un nuovo Califfato dell'Africa nera.

È inaccettabile il silenzio sulla situazione caotica in Libia dov'è in atto uno scontro di tutti contro tutti, causato da quella nostra maledetta guerra contro Gheddafi.

È inaccettabile il silenzio su quanto avviene nel cuore dell'Africa, soprattutto in Congo, da dove arrivano i nostri minerali più preziosi.

È inaccettabile il silenzio su trenta milioni di persone a rischio fame in Etiopia, Somalia, Sud Sudan, nord del Kenya e attorno al Lago Ciad, la peggior crisi alimentare degli ultimi 50 anni secondo l'Onu.

È inaccettabile il silenzio sui cambiamenti climatici in Africa che rischia a fine secolo di avere tre quarti del suo territorio non

così tanta gente stia fuggendo dalle loro terre rischiando la propria vita per arrivare da noi».

La Voce dei Trasporti dà voce all'Africa

La Voce dei Trasporti, storica testata della Fit-Cisl, su impulso del Segretario generale Antonio Piras, ha raccolto l'appello del missionario e lo ha intervistato per conoscere la verità.

Padre Alex, l'Africa è un continente enorme, il secondo più grande e popoloso al mondo, e quello che più di tutti sta soffrendo. Perché secondo lei?

«Questa sofferenza ha ragioni precise, storiche prima di tutto. L'impatto dell'Africa con l'Occidente è avvenuto tramite il trauma della schiavitù che è stata un'incredibile "botta" antropologica sul continente. Noi non ci rendiamo conto di quanto sia stata devastante. Gli Africani sono stati schiavizzati e dissanguati dal-

quotidiani economici italiani e non solo parlano della crescita economica di alcuni paesi, ma i benefici di tale crescita vanno alle élite, mentre le masse sono emarginate e sempre più impoverite».

Anche le popolazioni locali hanno le loro responsabilità: là dove ci sono democrazie, eleggono politici corrotti.

«Certamente. Non solo adesso ma anche prima. La schiavitù in Africa è stata resa possibile dalla collaborazione dei capi africani. Oggi le élite collaborano con lo sfruttamento del continente.

Ma non dobbiamo fare i farisei di turno: la corruzione l'abbiamo portata noi. Si veda ad esempio la politica estera italiana in Somalia e la corruzione importata con Craxi. Nessuno può dirsi a posto con la coscienza».

Come valuta la politica estera italiana odierna in Africa?

«In modo estremamente negativo. Mi spiego: prima di tutto mi riferisco alla legge 49/87 sulla cooperazione, riformata solo di recente con la legge 125/2014. Con queste modifiche legislative i soggetti non sono più le organizzazioni non governative ma le banche e le imprese.



abitabile.

È inaccettabile il silenzio sulla vendita italiana di armi pesanti e leggere a questi paesi che non fanno che incrementare guerre sempre più feroci da cui sono costretti a fuggire milioni di profughi. (Lo scorso anno l'Italia ha esportato armi per un valore di 14 miliardi di euro!!).

Non conoscendo tutto questo è chiaro che il popolo italiano non può capire perché

l'Occidente e dal mondo arabo e islamico.

Il secondo aspetto è costituito dal colonialismo e poi dal neo colonialismo e dalla globalizzazione di oggi. L'Africa è il continente più ricco di materie prime del pianeta e ciò è la sua maledizione. Importanti



Altro esempio concreto: l'ex Primo Ministro Matteo Renzi è andato in Africa nel

2014. È stato in Mozambico, Angola e nel Congo-Brazzaville per il petrolio e il gas. Ha annunciato investimenti dell'Eni per 50 miliardi di euro in gas in Angola. Questa materia prima non va a noi ma in Asia, quindi sono stati investiti soldi nostri che non ci vengono restituiti e impoveriscono i locali.

Altro esempio è la Libia, che ci odia a causa dell'occupazione italiana in Africa. In quel periodo storico, degli 800 mila abitanti ne abbiamo impiccati e fucilati 100 mila. Nel 2011 abbiamo combattuto Gheddafi, nostro alleato, lo abbiamo ucciso e ora pretendiamo di tornare per salvare la Libia che è nel caos.

In sintesi la nostra politica estera è assurda. Se vogliamo il bene di questo continente dobbiamo cambiare atteggiamento. Meno sfruttamento e più "aiutiamoli a casa loro", ma veramente:

simo per i motivi che ho illustrato. Soffrono enormemente. Cito sempre il teologo martire africano, ucciso dal governo camerunense di Paul Bia, Padre Hebga il quale ha affermato che l'Africa soffre di povertà economica e antropologica: "Noi africani ci disprezziamo per quello che abbiamo patito". Se la gente non recupera fiducia in se stessa e non cammina sulle proprie

Per esempio ho seguito da vicino l'esodo dalla Libia di 20mila profughi dopo l'uccisione di Gheddafi. Per loro sono stati stanziati 1 miliardo e 300 milioni di euro, che sono andati agli albergatori: è un business. I profughi non hanno avuto un euro. Se questi fondi fossero stati consegnati direttamente ai rifugiati, magari si sarebbero rimessi in piedi».



non come dice la Lega».

Cosa possiamo fare noi per aiutarli?

«Occorre un lavoro di lungo periodo. Inutile parlare di progresso: sono tutte "parolacce" secondo me. Dobbiamo aiutare il popolo a crescere come tale. C'è un'élite ricchissima e corrotta e davanti ad essa una massa sempre più povera e sofferente. Dobbiamo badare soprattutto al popolo. Dobbiamo partire da loro, aiutarli a reggersi sui propri piedi altrimenti non se ne esce. Devono avere il loro futuro nel rispetto della loro cultura e delle loro esperienze storiche.

Siamo profondamente razzisti verso di loro: gli Africani più di altri pagano il razzi-

cani si sentono in colpa per essere stati schiavizzati e sfruttati? Se mi consente un paragone, è un po' come certe donne vittime di stupro che si sentono corresponsabili e sporche.

«È vero. C'è tutta la colpevolizzazione, la rabbia. Dobbiamo assolutamente tener presente del loro passato».

Il lavoro dell'Onu dà i suoi frutti?

«È un lavoro utile, ma da quanto so io l'80% dei fondi dell'Onu va nelle tasche di chi lavora per l'Organizzazione: i salari, gli alloggi, uno stile di vita occidentale. Però il loro lavoro è importante e andrebbe fatto in modo più vicino alla gente.

gambe non potrà vivere nel proprio ambiente».

Sta dicendo che gli Afri-

E le ong?

«Anche le ong devono stare molto attente. Va tutta la mia solidarietà a chi salva vite nel Mediterraneo. Tuttavia, devono essere altrettanto capaci di fare una politica con la gente, mettersi dentro i contesti, camminare con loro con pazienza, dando fiducia e rimettendo le persone in piedi. Solo così si ricostruisce un popolo».

Una sfida difficile ma possibile, quindi.

«Le migrazioni non sono un'emergenza, ma sono strutturali al nostro sistema. Le statistiche Onu prevedono entro il 2050 ben 250 milioni di rifugiati a causa dei cambiamenti climatici, di cui 50 milioni provenienti dall'Africa. Ecco l'importanza di aiutare la gente a capire quello che succede».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

della rete ferroviaria italiana - Soc. Coop.

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



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

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

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

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

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

ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

**Dal 1954, polizze assicurative
ad alto valore sociale
per i lavoratori dei trasporti
e i loro familiari.**

NUOVA POLIZZA CONVENZIONE TRASPORTI

Inidoneità temporanea o definitiva al servizio per malattia o infortunio.

- **Diaria: € 25,00 al giorno** (max 365 giorni) a decorrere dal 20° giorno.
- **Indennità forfettaria** per inidoneità definitiva da infortunio o gravi eventi:
 - € 60.000,00 una tantum per assicurati fino a 40 anni.
 - € 40.000,00 una tantum per assicurati dai 41 ai 59 anni.
- **Premio mensile: € 18,00**

Le prestazioni suindicate sono cumulabili con indennità di altre polizze.

NB: le presenti informazioni hanno carattere esemplificativo,
fermo restando quanto previsto dalle condizioni contrattuali di polizza.



- **INFORTUNI DIPENDENTI E FAMILIARI**
- **INFORTUNI DIPENDENTI LIGHT**
- **RICOVERI DIPENDENTI E FAMILIARI**
- **RICOVERI - INDENNITÀ PER INTERVENTI CHIRURGICI E
DIARIA DI CONVALESCENZA**
- **RICOVERI DIPENDENTI LIGHT**
- **RICOVERI FAMILIARI LIGHT**
- **CURE DENTARIE**
- **R.C. DANNI CAUSATI DAL CONDUCENTE AD AUTOMEZZI
DEL DATORE DI LAVORO E TUTELA LEGALE**
- **INCENDIO E FURTO ABITAZIONE**
- **INIDONEITÀ TEMPORANEA** **NOVITÀ 2017**
- **PENSIONATI INFORTUNI E RICOVERI**
- **POLIZZA CONVENZIONE VITA**

La polizza pensata per la tua sicurezza
e quella dei tuoi familiari.

**Da oggi ancora più conveniente
con le nuove garanzie di Tutela Legale.**

Premio mensile per i Dipendenti: **€ 43,00**

I danni causati dal lavoratore per sua colpa
all'automezzo da lui condotto di proprietà
dell'azienda, sono oggi coperti dalla nostra
polizza RC che opera nei termini contenuti
nell'art. 34 del CCNL del Trasporto Pubblico
Locale e nelle modalità previste dall'accordo
sottoscritto tra Organizzazioni Sindacali e
Aziende.

**Inoltre, la garanzia di Tutela Legale copre
anche il caso di "omicidio stradale"
(art. 589 bis C.P.).**

Scopri tutte le novità e le condizioni a te riservate su www.inat.it

DOMANDE?

CHIAMACI AL **06.51.57.41** OPPURE MANDACI UNA MAIL A **INFO@INAT.IT**

SAREMO FELICI DI RISPONDERTI NEL MINOR TEMPO POSSIBILE

Ufficio Sinistri:

- Tel 06.515741 *selezione 4*
- F.S. 970.65130
- Fax F.S. 970.65104
- sinistri_inat@agenziaspecialefl.it

Assistenza clienti:

- Tel. 06.515741 *selezione 1*
- Fax 06.5137841
- info@inat.it

Largo Salinari, 18
00142 Roma

