

La VOCE dei Trasporti 6

Giugno 2018

LXVIII anno dalla fondazione

Alitalia serve all'Italia



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

- 2 Buon lavoro al nuovo Governo. Noi coopereremo e vigileremo

In Evidenza

- 4 Alitalia è una leva per il rilancio della nostra economia
6 «I nostri valori ci guidano in questo momento difficile»
8 La premiazione della II edizione del concorso Sono Stato io
9 Troppi infortuni sul lavoro, aggressioni incluse
11 Il binomio inscindibile lavoro-sicurezza
13 Il contratto Easyjet, modello positivo di lavoro nel trasporto aereo
15 Empowerment femminile: percorsi, modelli e pratica

Mobilità Ferroviaria

- 16 I contratti di servizio con Trenitalia e il caso della Valle d'Aosta
18 Ansf: al sistema è richiesto un salto di qualità
19 Il futuro di Ferservizi e le proposte della Fit-Cisl
21 Un piano straordinario di interventi per evitare che incidenti come quello di Caluso si ripetano

Sindacato e Strategie

- 22 Il quadro della gestione dei rifiuti urbani in Italia
24 La sicurezza stradale riguarda tutti
26 Facciamo chiarezza sulle tabelle di armamento
28 Intermodalità: il piano per collegare i porti alla rete ferroviaria

Politiche Sociali

- 30 L'assegno di ricollocazione entra a regime

Generi e Generazioni

- 32 Il nostro impegno continua. Per le lavoratrici e i lavoratori
34 Diamo risposte ai nostri ragazzi, riders sottopagati

Fit International

- 36 La Fit-Cisl e la spagnola Fesmc-Ugt firmano accordo di cooperazione
37 Il nuovo spazio aereo riservato ai droni
39 Etf: «No al dumping, sì alla rimunicipalizzazione»

Regioni

- 41 Al santuario di Pizzo per un momento di riflessione comunitaria
42 Fit-Cisl vince le elezioni negli enti aziendali di Fnm e Trenord
43 Avanti tutta sul Ccnl unico della Mobilità
44 Un corso di autodifesa per sentirti più sicura
45 Gruppo Fsi, dissipiamo i dubbi sul tasso alcolico consentito

Opinioni e Colloqui

- 46 Riprende la spesa odontoiatrica dopo la crisi
47 Intervist all'On. Luca Squeri

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

N. 6 Giugno 2018

LXVIII 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: Salvatore Pellecchia, Maurizio Diamante, Emiliano Fiorentino, Monica Mascia, Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig

Impaginazione e grafica: Fabio Grassini

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 - Fax 06-44286361

federazione_fit@cisl.it

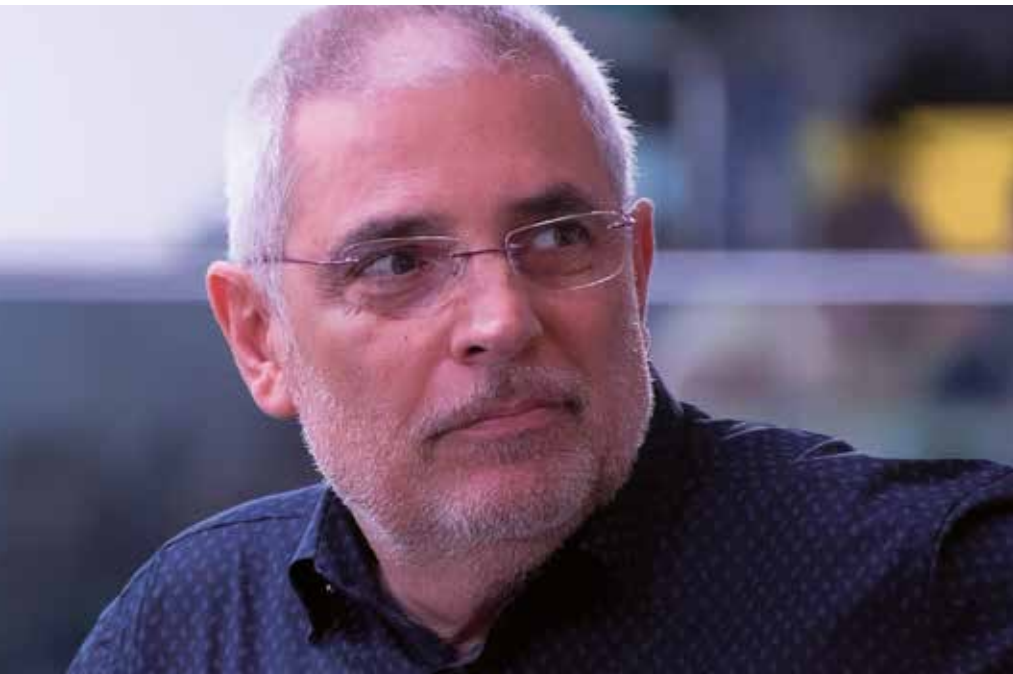
Stampa: Tipografia CSR

Via di Salone, 131/c - Roma - Tel. 06-4182113

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

Chiuso in redazione il 18/06/2018
Finito di stampare nel mese di giugno
Tiratura: 28.000 copie

Buon lavoro al nuovo Governo. Noi coopereremo e vigileremo



di **Antonio Piras**
Segretario generale Fit-Cisl

Quanta sofferenza per il brancolare nel buio delle forze politiche che avevano vinto le elezioni dello scorso 4 marzo. Ci hanno abituato al desolante spettacolo di scenari e di narrazioni ben lontani dai fasti della commedia italiana. Solo la saggezza del Presidente Sergio Mattarella ha evitato che il sistema politico scivolasse inesorabilmente nel baratro dell'inconcludenza, prigioniero di logiche incomprensibili, nell'affannoso susseguirsi della "bramosia" di assestarsi al governo e del prepotente richiamo di una corsa inesorabile a un nuovo ricorso alle urne. Abbiamo vissuto il momento più basso di tutta la storia repubblicana, per la tutt'altro che velata minaccia di una frontale aggressione all'equilibrio tra gli organi costituzionali, che si è spinta fino all'attacco frontale, davvero inquietante, sulle prerogative che

la Costituzione affida al Presidente della Repubblica.

In questo tortuoso passaggio la Cisl ha avvertito tempestivamente che si stava superando ogni possibile soglia di civile confronto per approdare alla deriva drammatica della contrapposizione frontale, che "spaccava" in due il Paese e minava alla radice le basi profonde che regolano i rapporti tra i poteri costitutivi dello Stato. L'atto di grande coraggio e lucida determinazione, che la Segretaria generale Annamaria Furlan ha trasfuso nella lettera inviata all'organizzazione lo scorso 29 maggio, ha dato l'immagine di una Cisl tutt'altro che silente e immobile ma che, al contrario, forte della sua autonomia e facendo leva sui grandi valori che la distinguono e caratterizzano, prosegue nel suo impegno a rafforzare e tutelare l'unità del Paese, espressa dal

Presidente della Repubblica e delle istituzioni democratiche. A tal fine, la nostra organizzazione preannunciava le opportune iniziative di mobilitazione per arginare ogni possibile avventura antidemocratica.

Fortunatamente, la veloce evoluzione del quadro politico si è nei giorni successivi incanalata nella giusta direzione portando alla formazione del nuovo Governo ed evitando che si arrivasse in occasione del 2 giugno, festa della Repubblica, all'impetoso spettacolo di un Paese lacerato dallo scontro fra opposte fazioni.

Il Governo si è quindi costituito e ha iniziato a percorrere i primi passi. Mi pare importante richiamare l'intervento programmatico del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. Non inseguo, ovviamente, le interpretazioni, peraltro molto articolate che sono state date dai diversi commentatori. Richiamo il giudizio espresso dalla nostra Confederazione e, anche in questa circostanza, la nostra Segretaria generale ne ha sottolineato gli aspetti più significativi che sintetizzo.



Toninelli in una recente intervista al Sole 24 Ore, dichiarando che: «un paese come l'Italia, se vuole puntare ad innovarsi e cavalcare il futuro, non può fare a meno di un continuo miglioramento delle proprie infrastrutture», aggiungendo che: «bisogna fare in modo che il sistema nazionale integrato dei trasporti sia sempre più efficiente e razionale», per aiutare la competitività delle imprese e migliorare la qualità di vita dei cittadini. Se è così, la più immediata conside-

Tanti i punti condivisibili, su altri si esprimono delle perplessità. Partiamo dai primi: Conte ha rilanciato l'idea del dialogo sociale, nella consapevolezza che i grandi problemi del Paese - crescita, lavoro, occupazione per i giovani - vanno affrontati con l'attivo coinvolgimento delle parti sociali. Anche per la Cisl la riforma del fisco è una priorità, con criteri a favore dei lavoratori dipendenti, dei pensionati, con un occhio di riguardo per i redditi più bassi. Con scelte, pertanto, di segno contrario a quello che sembra sostenere l'impianto della Flat Tax. È un terreno sul quale pare emergere anche in Conte la volontà di ricercare e individuare, nel confronto, sintesi e intese. Le perplessità sono concentrate, in particolare, sull'esigenza di indicare una strategia per il Mezzogiorno, la parte del Paese più "bisognosa" di interventi concreti ed efficaci per favorire la crescita economica e occupazionale.

Occorre di conseguenza parlare degli investimenti che stimolino lo sviluppo, ma anche di ricerca, formazione, innovazione, infrastrutture materiali e immateriali. In buona sostanza è su questi "dossier", come sulla previdenza e sul welfare, che occorre avviare per la Cisl un confronto costruttivo, profondo e

di merito, per una organica politica economica, di stimolo e sostegno ad un reale e duraturo processo di crescita economica e sociale.

Anche Annamaria ha fatto riferimento alle infrastrutture. È un asset decisivo per dare continuità, maggiore qualità e valenza all'urgenza di costruire basi solide per un disegno di sviluppo. Nella lunghissima campagna elettorale una delle forze politiche, il Movimento 5 Stelle, in diverse occasioni ha insistito molto sull'esigenza di una inversione di tendenza, con la revisione e anche con la messa in mora di importanti progetti infrastrutturali: la Nuova Linea Torino-Lione, il Terzo Valico, il gasdotto Tap. È difficile capire la logica del perché si apra la strada alla messa in discussione del disegno di una effettiva interconnessione fra tutte le realtà del nostro Paese. Se questo è il governo del cambiamento, la Fit con tutta la Cisl, è pronta ad accendere il semaforo rosso. Perché i cambiamenti non si realizzano inserendo la retromarcia, ma dando nuova spinta affinché le grandi opere, quelle previste - e non solo - peraltro in avanzata fase di realizzazione, si completino.

Condividiamo quanto ha affermato il neo Ministro dei Trasporti Danilo

razione è che le precedenti premesse sono assolutamente improponibili. L'ho ribadito nel mio messaggio di buon lavoro al neo Ministro, auspicando l'avvio di un confronto per fare il punto sulla situazione nei trasporti al fine di sostenerne lo sviluppo, elemento imprescindibile per la crescita economica e civile del nostro sistema Paese. Non possiamo, infatti, permetterci di disperdere la straordinaria opportunità data dal fatto che l'Italia è una piattaforma logistica strategica, non solo del Mediterraneo, ma dell'intera Europa.

Un'ultima riflessione sui giovani. Mi viene suggerita dalla nutrita schiera in Parlamento che è costituita da 243 eletti con meno di 40 anni. È una straordinaria novità. Confidiamo sulla loro sensibilità per costruire una politica che ponga davvero al centro l'occupazione giovanile, superando tutti gli attuali ostacoli che ingessano il Paese. È la nostra sfida per sradicare il paradosso di un contesto sempre più insostenibile, che ci presenta un paese spaccato tra nord e sud, tra centro e periferia, tra inclusi ed esclusi.

Alitalia è una leva per il rilancio della nostra economia

Alla tavola rotonda della Fit-Cisl intervengono i principali stakeholder



di **Giulia Dellepiane**
g.dellepiane@cisl.it

Rilanciare Alitalia è possibile? Secondo la Fit-Cisl sì, e con grandi benefici per tutto il trasporto aereo italiano, e quindi per la nostra economia. Per presentare la sua proposta, la Federazione dei Trasporti ha organizzato una tavola rotonda con un titolo che è un gioco di parole molto chiaro: “L'evoluzione del trasporto aereo: un problema di Alitalia o un vantaggio per l'Italia?”, che si è svolta il 22 maggio presso l'Auditorium di via Rieti.

L'incontro è stato aperto dalla relazione del Segretario generale della Fit-Cisl Antonio Piras il quale, dopo aver ripercorso la storia della compagnia aerea, ha presentato il quadro della situazione non solo della stessa azienda, ma di tutto il settore. I dati parlano chiaro: «Dal 1997 al 2017 il mercato italiano del trasporto aereo è quasi triplicato, passando da 50 a 144 milioni di passeggeri l'anno. Tuttavia l'incremento dai primi anni 2000 a oggi è stato interamente coperto dai vettori low cost sui voli infra comunitari e da competitors esteri tradizionali diversi da Alitalia sul lungo raggio. Invece Alitalia sino al 2008 non è cresciuta e dopo si è rimpicciolita». È evidente dunque che la compagnia di bandiera per anni non ha saputo cogliere le occasioni giuste. Questo è vero soprattutto per il segmento internazionale che è il più redditizio.

Le scelte sbagliate del passato sono state pagate in primo luogo dalle lavoratrici e dai lavoratori di Alitalia e da quelli



dell'indotto, ma sul lungo periodo anche da tutta l'economia italiana. In questo senso c'è un dato particolarmente esplicativo: il mercato aereo italiano è poco sviluppato rispetto a quello dei maggiori paesi europei. «Nel 2016 il mercato britannico – ha spiegato Piras – era di circa 250 milioni di passeggeri e quelli tedesco e spagnolo di circa 200 milioni ciascuno. Considerando il carattere turistico del nostro mercato e la minor dotazione di risorse per il turismo rispetto alla Spagna, non è fuori luogo sostenere che il nostro potrebbe essere maggiore di circa 50 milioni di passeggeri rispetto a quello attuale». Si tratta di una opportunità da cogliere, che dimostra come non tutto è perduto.

Viene in aiuto la gestione commissariale della compagnia di bandiera che

secondo il Segretario generale è positiva. Infatti Alitalia già ha un costo medio del personale tra i più bassi rispetto ai maggiori vettori europei, incluse le compagnie low cost: il problema della compagnia italiana sono gli extracosti ed è lì che i Commissari sono intervenuti: hanno rinegoziato tutti i contratti come il leasing degli aerei, la fornitura di carburante e via elencando. Ma tagliare i costi non basta: occorre aumentare i ricavi.

Con questo obiettivo in mente, Piras ha avanzato tre proposte: «Si potrebbe trasformare il prestito ponte (di 900 milioni di euro, Ndr) in azioni da cedere a importanti imprese pubbliche e private italiane. È possibile prevedere l'intervento di Cassa depositi e prestiti per acquisire il controllo azionario di una low cost specializzata nel lungo raggio che

diventi partner di Alitalia colmandone il gap sulle rotte intercontinentali. Bisognerebbe adottare i necessari provvedimenti legislativi affinché sia consentito l'ingresso dei fondi pensione nel capitale della compagnia, giungendo alla realizzazione di una vera democrazia economica con vantaggi per gli aderenti, i clienti e per tutto il Paese».

La relazione del Segretario generale è stata molto applaudita, in particolare dalle tante lavoratrici e lavoratori di Alitalia presenti in sala. Subito dopo è iniziata la tavola rotonda, a cui sono intervenuti Salvatore Pellecchia, Segretario generale aggiunto della Fit-Cisl, Pierpaolo Baretta, Sottosegretario al Ministero dell'Economia, Ugo Arrigo, docente di Scienze economico-aziendali all'Università di Milano Bicocca, Giovanni Castellucci, Consigliere di amministrazione di Adr, Luigi Gubitosi, Commissario straordinario di Alitalia, Roberta Neri, Ad di Enav, e Vito Riggio, Presidente di Enac.

D'accordo con Piras si è detto il professor Arrigo: «Alitalia è la metafora del Paese: entrambi hanno bisogno di essere rilanciati e aumentare la propria credibilità all'estero». Il Consigliere di Adr Castellucci ha evidenziato la complessità della sfida e ha affermato: «C'è bisogno di un'Alitalia forte che abbia un hub italiano». Su questo aspetto è intervenuto anche il Presidente di Enac Riggio che ha dichiarato: «L'espansione dell'aeroporto di Fiumicino deve andare di pari passo con lo sviluppo della compagnia di bandiera». Più tecnico l'intervento dell'Ad di Enav Neri che ha ricordato la razionalizzazione delle rotte operata dalla sua azienda «che consentirà ai vettori di risparmiare carburante con benefici economici e ambientali». «Bisogna decidere dove si vuole andare e questa è una scelta politica, che la gestione commissariale non ha il potere di fare», così il Commissario Gubitosi. Si è detto d'accordo con Piras anche il Sottosegretario Baretta: «Dal rilancio di Alitalia passa lo sviluppo del nostro

turismo. La sfida dovrà essere raccolta dal prossimo governo».

Il Segretario generale aggiunto Salvatore Pellecchia nel suo intervento ha posto l'accento sulla liberalizzazione e le privatizzazioni avvenute contestualmente in Italia: «Come Federazione e come Cisl non siamo mai stati contrari di principio, ma da tempo ci confrontiamo con i problemi che generano. È chiaro che là dove c'è liberalizzazione, questa deve essere applicata in condizioni di reciprocità con gli altri paesi: non possiamo essere sempre disponibili nei confronti degli altri Stati per fare i primi della classe e



e la crescita, quindi occorre parlare di futuro dei trasporti, incluso quello di Alitalia. Aver scollegato questi argomenti per troppo tempo nel nostro Paese ha indebolito fortemente le imprese pubbliche e private che sono protagoniste rispetto a un mercato aperto, deregolamentato». E ancora: «Se non abbiamo una visione di lungo periodo paghiamo le

conseguenze: quella immediata è occupazionale, ma sul medio-lungo periodo è il futuro del Paese, la sua capacità di stare sui mercati internazionali».

Per rilanciare Alitalia, secondo la Segretaria generale, occorre agire anche a livello europeo: «Siamo dentro le regole europee e ci dobbiamo confrontare tenendole presenti. Il nuovo governo italiano dovrà porsi nei confronti della Ue con proposte autorevoli per difendere le nostre imprese. Per fare ciò non serve battere i pugni sul tavolo ma essere credibili e fare alleanze con altri Stati europei». Uno degli obiettivi primari per Furlan è sconfiggere il dumping sociale: da questo punto di vista la Fit-Cisl sta facendo un ottimo lavoro per fermare il modello di business di Ryanair.

La strada è tracciata ed è percorribile. Perché sia seguita, la Fit e la Cisl faranno pressione in Italia e in Europa.

«I nostri valori ci guidano in questo momento difficile»

La relazione di Antonio Piras al Consiglio generale: ecco i temi affrontati



di Giovanni Contena

Lo stesso giorno della tavola rotonda su Alitalia e della premiazione del concorso Sono Stato io, sempre all'Auditorium di via Rieti si è tenuta la riunione del Consiglio generale della Fit-Cisl. Come da consuetudine, il Segretario generale Antonio Piras ha aperto l'incontro con la propria relazione, con cui ha fatto il punto sulla situazione politica ed economica italiana e sulle condizioni del settore dei trasporti in particolare.

Il quadro politico

Il risultato che è scaturito dall'appuntamento elettorale dello scorso 4 marzo ridisegna un quadro politico completamente nuovo. Hanno vinto il Movimento 5 Stelle e la coalizione di Centrodestra, mentre il Pd ha vissuto la peggiore sconfitta della sua storia. Le seducenti promesse elettorali, pur così fantasiose e di impossibile realizzazione, hanno fatto breccia nel corso di una infuocata campagna elettorale. Il fatto positivo resta l'ampia partecipazione dei cittadini, a conferma - ed è molto importante - della tenuta del metodo democratico.

La Fit, come tutta la Cisl, ribadisce il proprio rigoroso rispetto per le scelte che i cittadini hanno espresso nel segreto delle urne. E non insegue la ricerca pretestuosa di interpretazioni semplicistiche e del tutto strumentali. Fin da subito ha rivolto un invito alle forze politiche vincitrici delle elezioni di passare

dalle declamazioni all'indicazioni di un programma di governo.

Il contratto di governo, siglato da M5S e Lega, ha i contorni più da manifesto di campagna elettorale che di un vero programma di governo: senza coperture adeguate per le corpose spese previste, senza un piano credibile per il rilancio dell'occupazione (il reddito di cittadinanza infatti è una forma di assistenza), senza un progetto ampio e strutturato per lo sviluppo del Mezzogiorno, che pure con il proprio voto ha fatto la differenza a vantaggio dei vincitori.

Non è male ricordare al nuovo quadro politico la rilevanza che ha il lavoro nella nostra Costituzione. Il suo articolo 1, primo comma, recita: «L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro». Dovrebbe, quindi, essere il primo punto all'ordine del giorno nell'agenda di qualsiasi governo. Integrato dalle serie questioni che riguardano la salute e sicurezza dei luoghi di lavoro: una seria emergenza, come quotidianamente confermano le cronache sui sinistri mortali che si verificano, in allarmante crescita nel corso dei primi cinque mesi



dell'anno corrente.

La situazione sindacale

Fa da contrappunto alla disgregazione della politica il rafforzamento del movimento sindacale. Ne sono la riprova il rinnovo recente di importanti contratti nazionali di lavoro e l'intesa con la Confindustria - in un clima infuocato di campagna elettorale - che aggiorna e migliora il sistema delle relazioni industriali. Si ribadisce la valenza dei contratti nazionali e di quelli integrativi, a livello aziendale o territoriale, perché determina il collegamento tra retribuzioni e produttività, apre ad una più attiva partecipazione dei lavoratori per la definizione delle strategie aziendali, punta ad affrontare la questione della rappresentatività, che dovrebbe anche consentire il disboscamento dell'attuale giungla dei contratti nazionali "pirata".

La contrattazione è sempre più una variabile strategica.

Nel nostro specifico perimetro operativo abbiamo sottoscritto accordi importanti con il gruppo Fsi e nella manutenzione dei rotabili di Trenitalia, sul premio di risultato e sulla definizione della sede di partecipazione e di consultazione. Per la prima volta è stata posta a Trenitalia la sfida della valorizzazione della professionalità e del know-how interno, che rappresenta il patrimonio e il vero valore delle aziende. Questa netta inversione di tendenza genera 250 nuove assunzioni entro il corrente anno.

Abbiamo, inoltre, avviato un confronto per un monitoraggio sulla situazione degli ammortizzatori sociali nell'ambito degli appalti ferroviari per prevenire criticità nell'eventuale ricorso ai contratti di solidarietà.

Con Rfi abbiamo insistito sull'accelerazione del piano per 700 nuove assunzioni, già previste per il biennio 2018-19 e sull'esigenza di allargare questo numero.

Quanto a Ntv, prosegue il negoziato per il rinnovo contrattuale con l'obiettivo di una armonizzazione con il contratto di settore ed il conseguente allineamento dei trattamenti salariali.

Intanto è iniziato il processo di integrazione di Anas con Fsi. È in corso un'importante riorganizzazione interna. Uno degli obiettivi più significativi resta l'attivazione del piano di assunzioni in tutto il territorio nazionale, insieme alla messa a punto dei criteri per l'erogazione del premio di risultato. A fine anno scade il contratto ed entro il mese di giugno perfezioneremo la piattaforma rivendicativa.

Altro tema di primissimo piano toccato dal Segretario generale è la regolamentazione dello sciopero nel tpl: resta aperto il contenzioso con la Commissione di garanzia che ha "cassato", nella sua ordinanza, parti importanti dell'accordo siglato tra le organizzazioni sindacali e le controparti datoriali, mettendo così in discussione il diritto di sciopero.

Sui costi standard verrà programmato a breve un approfondimento con i responsabili regionali per esaminare tutti i diversi aspetti del decreto.

Quanto a Busitalia, è stata fissata l'erogazione del premio di rendimento, con un montante di 220mila euro da ripartire tra i lavoratori.

Venendo alla logistica, rivendichiamo l'adesione alla campagna di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui siamo affiliati, per contrastare l'ipotesi di un peggioramento, previsto dalla Commissione europea, in merito alle condizioni di lavoro e di riposo per i conducenti dei camion e di autobus a lunga percorrenza. Abbiamo sollecitato, inoltre, le centrali cooperative per la sottoscrizione del contratto nazionale in modo da attivare tutte le iniziative connesse alla bilateralità. Sono a buon punto le intese per la modifica del fondo di solidarietà.

Con le imprese affiliate a Fise-Assoambiente, e qui arriviamo al settore dei servizi ambientali, si è provveduto alla stampa del nuovo ccnl, mentre persistono difficoltà da parte di Utilitalia. Nelle multiutility è cresciuto il numero dei dipendenti. Si sono realizzati maggiori investimenti, con benefici economici sugli accordi di produttività siglati con Iren ed Hera.

Parlando di autostrade, con l'intesa tra Atlantia e Acs-Hothief per l'acquisizione della spagnola Abertis nasce uno dei più importanti dealer mondiali del comparto. È in scadenza il ccnl ed entro il mese di giugno verrà presentata la piattaforma rivendicativa.

Quanto al trasporto aereo, dopo lo sciopero in Enav dello scorso 8 maggio è stato avviato il negoziato per il rinnovo del contratto nazionale scaduto il 31 dicembre 2016 e il confronto sul piano industriale. Nei giorni scorsi è stato siglato l'accordo per la corresponsione del premio di risultato.

Intanto continua la nostra azione nei confronti di Assohandlers e delle

aziende ad essa associate che non rispettano alcuni istituti contrattuali, in particolare sotto il profilo retributivo.

Sulla vicenda Ryanair non si registra nessun passo in avanti, al momento, per un vero riconoscimento del sindacato.

E veniamo alla portualità: ribadiamo la nostra ferma contrapposizione alla auto-produzione nei servizi di rizzaggio e derizzaggio a bordo delle navi. Va tutelato il lavoro dei portuali, come è stato confermato nello sciopero dell'11 maggio.

I ccnl delle attività marittime, e qui siamo al trasporto marittimo, sono scaduti alla fine del 2017. Il negoziato per i rinnovi procede a rilento, condizionato da un nuovo assetto delle controparti. Intanto un risultato importante: anche sulle navi non di bandiera italiana, impiegate in viaggi di cabotaggio, devono essere applicate le norme nazionali e comunitarie.

Parlando del Coordinamento nazionale donne, il Segretario generale ha ricordato che proseguono le iniziative sul tema della contrattazione, sul contrasto alla violenza, di genere e non solo, nei luoghi di lavoro e sulla prevenzione dei tumori femminili.

Infine Piras ha concluso la relazione ribadendo con forza che «l'Europa è il nostro futuro» e che «dobbiamo rilanciare il suo progetto, senza allontanarci dal manifesto di Ventotene». Con un messaggio: «fare della nostra organizzazione un'università della vita». «Siamo condannati ad una vita da mediani - ha sottolineato - chiamati a svolgere un ruolo molto impegnativo e faticoso. Dobbiamo sempre trovare la spinta che è insita nei grandi valori che guidano ed orientano la Cisl, che ci ricordano anche gli insegnamenti del cardinal Martini, di Don Milani e di papa Francesco».

Grande apprezzamento e condivisione alla relazione hanno espresso gli intervenenti nel dibattito. Con un brevissima replica agli stessi, si sono conclusi i lavori.

La premiazione della II edizione del concorso Sono Stato io

Giovani e giovanissimi sono venuti da tutta Italia a ritirare i riconoscimenti

Una grande festa incentrata sul senso civico. Decine di bambini, ragazzi e giovani provenienti da tutta Italia, emozionatissimi, si sono riversati il 22 maggio nell'Auditorium di via Rieti a Roma, accompagnati da genitori e insegnanti, per assistere alla premiazione della seconda edizione del concorso nazionale Sono Stato io.

Il concorso è stato ideato e organizzato dalla Fit-Cisl, con il finanziamento della fondazione Motus, il patrocinio del Ministero dei Trasporti e la collaborazione del Ministero dell'Istruzione, per educare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado al rispetto dei mezzi pubblici di trasporto e di chi vi opera. Per partecipare, i giovani e giovanissimi dovevano inviare alla Fit-Cisl entro lo scorso 30 marzo un fumetto e/o uno spot audio-video incentrati sul tema del concorso, inducendoli così a riflettere sulla cultura del rispetto della cosa pubblica e dei lavoratori.

La cerimonia è stata aperta dal Segretario generale aggiunto Salvatore Pellecchia, che ha ringraziato i bimbi, i ragazzi e i giovani e i loro insegnanti e genitori per essere venuti fin lì. Subito dopo è iniziata la consegna dei premi per mano del Segretario generale della Fit-Cisl Antonio Piras, che si è unito ai ringraziamenti di Pellecchia e ha aggiunto: «Questa nostra iniziativa fa uscire il sindacato dai suoi soliti luoghi, dalle aziende e

dalle sedi sindacali, per fare cultura». Piras ha poi citato Mario Romani, che già decenni fa sottolineava l'importanza della preparazione culturale dei lavoratori e dei cittadini in generale. «Chissà che qualcuno di voi un domani non faccia il pilota d'aereo, il macchinista, l'autista di autobus o altri mestieri che noi tuteliamo: ricordatevi del messaggio di rispetto del concorso Sono Stato io a cui avete partecipato oggi».

Dopo il successo della prima edizione, con 250 lavori pervenuti e 17 lavori premiati, la seconda è andata molto oltre: 446 i lavori inviati alla nostra Federazione e 18 i ragazzi premiati con buoni libro fino a 500 euro, oltre a coppe e attestati. A questi riconoscimenti si sono aggiunti il premio "Vinci tu vince la scuola", con notebook in palio per gli istituti in cui due o più studenti provenienti dalla stessa scuola avessero vinto il concorso, e il premio regionale, con una mountain bike per i migliori spot e fumetto indipendentemente dal ciclo di studi dell'autore. Il successo dell'iniziativa è stato tale che la Commissione giudicatrice, composta da rappresentanti della fondazione Motus, dei Ministeri coinvolti e di importanti associazioni datoriali e imprese, ha ritenuto di dover assegnare



anche quattro attestazioni di merito, inizialmente non previste, ad altrettanti gruppi di studenti per i loro lavori particolarmente originali e fantasiosi, che si sono così aggiudicati stampanti e videoproiettori.

Il risultato, appunto, è stato una grande festa: i piccoli e meno piccoli protagonisti hanno visto con orgoglio i loro fumetti e video proiettati sui maxi schermi dell'Auditorium davanti ai loro compagni, alle mamme e ai papà, alle maestre, a tutto il Consiglio generale e agli iscritti della Fit-Cisl che hanno gremito la sala per l'occasione. Gli applausi sono scrosciati copiosi ma anche i ringraziamenti: sia dei genitori e degli educatori che hanno apprezzato l'alto valore educativo del concorso sia dei nostri associati, soprattutto autoferrotranvieri e ferroviari, alcuni dei quali si sono anche emozionati constatando il senso di rispetto per il loro lavoro mostrato dai più piccoli.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Troppi infortuni sul lavoro, aggressioni incluse

Ecco a che punto siamo con il nostro impegno per risolvere il problema



di **Salvatore Pellecchia**
Segretario generale aggiunto Fit-Cisl

La questione della salute e sicurezza è da sempre in cima all'agenda della Fit e della Cisl e tutti i nostri iscritti lo sanno benissimo. L'ultima grande iniziativa in ordine di tempo è stata la celebrazione del 1 maggio, che quest'anno si è svolta principalmente a Prato, con la nostra Segretaria generale Annamaria Furlan, e che è stata dedicata al tema "Sicurezza: cuore del lavoro".

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro hanno molte declinazioni. Come Fit-Cisl ci siamo occupati, per esempio, degli incidenti mortali avvenuti nei porti italiani negli ultimi mesi e di quelli verificatisi nelle ferrovie, il più tragico dei quali, per numero di morti (3) e feriti (46), è il deragliamento di Pioltello dello scorso 25 gennaio. Ad ogni avvenimento siamo tornati a sollecitare tutte le istituzioni, a partire dai Ministeri del Lavoro e dei Trasporti, perché affrontassero la problematica di petto, una volta per tutte. E abbiamo portato a casa dei risultati. Ad esempio, a seguito delle nostre proteste per Pioltello, l'Ansf (Agenzia nazionale per la sicurezza nelle ferrovie) ha ripreso a dialogare con noi, dopo mesi che lo chiedevamo con insistenza, per monitorare periodicamente le condizioni di sicurezza del settore.

Nell'immediato il nostro primo scopo, per aumentare i livelli di sicurezza nei trasporti, è allacciare un dialogo

fattivo con il nuovo Governo, in particolare nella figura del neo Ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, per proseguire il lavoro sulla salute e sicurezza, e non solo, avviato negli anni passati.

Se quindi, con fatica e ostinazione, portiamo avanti i nostri obiettivi e otteniamo risultati, vogliamo aumentare il nostro impegno su un'altra delle declinazioni della problematica in questione: ovvero il tema delle aggressioni ai ferrovieri e agli autoferrotranvieri. Anche qui, chi ci segue lo sa che da tempo stiamo agendo a 360 gradi. In questo senso la grande iniziativa più recente si è tenuta il 22 maggio scorso a Roma: parliamo della premiazione dei giovani e giovanissimi vincitori della seconda edizione del concorso nazionale Sono Stato io, organizzato dalla Fit-Cisl per educare gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado al rispetto dei mezzi pubblici di trasporto e di chi vi opera. È giusto ricordare che per questa seconda edizione ci sono pervenuti 446 lavori da tutta Italia con il coinvolgimento di migliaia di bambini, ragazzi e giovani.

Ovviamente non ci fermiamo alla pur importantissima educazione al senso civico. Quello che ci preme oggi, innanzitutto, è riprendere con il neo Ministro dell'Interno Matteo Salvini il lavoro fatto con il suo predecessore.

Ci riferiamo all'incontro che come sindacati della mobilità ferroviaria e tpl abbiamo avuto il 6 settembre 2017 con l'allora Capo della segreteria del Viminale. In quell'occasione abbiamo avanzato numerose proposte per contrastare il problema, perché siamo consapevoli che un fenomeno così esteso e complesso non si risolve con la bacchetta magica, ma richiede un mix di interventi. Abbiamo proposto, ad esempio, il "daspo trasporti" per chi aggredisce fisicamente lavoratori della mobilità e passeggeri; un aggiornamento del regolamento di polizia ferroviaria, in modo da rendere il suo intervento più efficace; il riconoscimento del ruolo di pubblico ufficiale per tutti i ferrovieri e gli autoferrotranvieri a contatto con la clientela; e l'istituzione di un numero unico (tipo 112) per segnalare in tempo reale gli episodi di violenza nei settori della mobilità.

All'epoca la risposta del Viminale fu positiva, perché si diede disponibile a cooperare con il Ministero dei Trasporti e con noi, le associazioni datoriali e le aziende. Ci fu infatti comunicato ufficialmente che il Viminale già da tempo monitora attentamente il fenomeno delle aggressioni, tanto che ci furono subito presentati i dati per le ferrovie. I vertici del Ministero dell'Interno dichiararono apertamente di non ritenere una sicurezza di

serie B quella sui mezzi pubblici. Proprio da qui, dunque, come Fit-Cisl, vogliamo riprendere il confronto interrotto a suo tempo e per queste ragioni il 15 giugno scorso, insieme alle altre organizzazioni sindacali presenti nei trasporti, abbiamo sollecitato ai ministri competenti l'apertura di un confronto sul tema.

Abbiamo una proposta importante anche per il neo Ministro del Lavoro Luigi Di Maio: un'iniziativa che potrebbe fare la differenza e che solo il suo dicastero potrebbe prendere. Parliamo dell'aggiornamento dello strumento del dvr, il documento di valutazione dei rischi. Si tratta di uno strumento obbligatorio, previsto dal Testo unico sulla sicurezza sul lavoro (d.lgs. 81/2008), che consiste in una mappatura di tutti i rischi per la salute e sicurezza presenti in un'azienda e delle procedure necessarie per l'attuazione di misure di prevenzione e protezione e dove e come applicarle. Ad oggi il dvr non prevede come rischio quello dell'aggressione fisica o verbale a un lavoratore particolarmente a contatto con il pubblico come un ferroviere o un autoferrotroviere e per noi questa è una mancanza dovuta alla diversità dell'epoca in cui il Testo unico è stato scritto: dal 2008 a oggi sono appunto passati 10 anni e questo fenomeno è aumentato in maniera considerevole.

Ma dicevamo che per risolvere il problema delle aggressioni ai ferrovieri e autoferrotroviere serve un mix di azioni. Per questo continuiamo a ritenere indispensabile

che ognuno faccia la sua parte. E veniamo quindi al ruolo delle associazioni datoriali e delle aziende. Da tempo, per esempio, chiediamo che anche loro si attivino prendendo provvedimenti come la protezione del posto guida e un maggior presidio di stazioni e treni, finalizzati a migliorare ulteriormente l'incolumità fisica di tutti i lavoratori della mobilità e i passeggeri.

E qui torniamo a parlare del ruolo che giocano le istituzioni. Infatti non basta che le aziende facciano di più, se poi non c'è nessuno che sviluppa efficaci politiche di prevenzione e controllo. Per questo l'Inail (Istituto nazionale assicurazione infortuni sul lavoro) deve intensificare la sua attività di prevenzione e sorveglianza attraverso campagne efficaci per rendere i luoghi di lavoro sempre più sicuri e i lavoratori sempre più consapevoli delle migliori pratiche, ma anche programmare controlli sempre più frequenti per tenere alta l'attenzione sul tema.

La Fit-Cisl ha chiare in mente le prossime mosse per sollecitare sempre più soluzioni a un problema che, per sua natura e per le variabili in gioco, è particolarmente complesso.

Non è concepibile che nel 2018 si possa morire di lavoro e neppure che si sia aggrediti solo perché si sta svolgendo il proprio lavoro.

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI FAISA-CISAL UGL FNA UGL TAF FAST-CONFSAL

Segreterie Nazionali

Roma, 15 giugno 2018

Egr. On. Matteo SALVINI
Ministro dell'Interno
caposegreteria_ministro@interno.it
gabinetto_ministro@pec.interno.it

Egr. On. Danilo TONINELLI
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
segreteria_ministro@pec.mit.gov.it

p.c. Dott. Arrigo GIANA
Presidente AGENS
agens@agens.it
agens@fbnctpec.it

Dott. Giuseppe VINELLA
Presidente ANAV
info@anav.it

Dott. Massimo RONCUCCI
Presidente ASSTRA
presidenza@asstra.it

Prot. 169/2018/SU/TPL/nc

Oggetto: Richiesta urgente incontro su aggressioni al personale dei trasporti pubblici / sicurezza sul lavoro

Egregi Ministri,

Il 6 settembre 2017 abbiamo avuto un incontro presso il Ministero dell'Interno, da noi richiesto, per proporre soluzioni contro il fenomeno delle aggressioni ai lavoratori del trasporto pubblico locale e ferroviario, con maggiore riferimento al personale di bordo e macchina dei treni, agli autisti degli autobus e a tutti gli operatori front line, quali quelli addetti alla verifica dei titoli di viaggio e alla vendita ed assistenza clienti.

Nel corso del su richiamato incontro, siamo stati informati dai rappresentanti ministeriali che i dati riguardanti le violenze e le aggressioni subite ai danni di lavoratori del Trasporto Pubblico erano riferibili esclusivamente all'area riguardante le Ferrovie dello Stato, poiché desumibili dai dati relativi alla convenzione in essere tra Polizia Ferroviaria e Trenitalia, mentre, per la maggior parte dei lavoratori interessati non si avevano dati disponibili.

Nel corso della riunione non sono mancate da parte nostra proposte concrete tese ad agire opportunamente in fase preventiva, con interventi deterrenti, e richieste di severe misure repressive per chi aggredisce fisicamente lavoratori della mobilità e in molti casi anche passeggeri.

Abbiamo anche ritenuto positivo l'incontro in parola perché erano emersi impegni da parte Ministeriale a rivedersi a breve per le relative risposte alle nostre indicazioni e per valutare l'opportunità di istituire un Osservatorio sulla Sicurezza della Mobilità; perciò, coinvolgendo anche il Ministero dei Trasporti, nonché le Associazioni Datoriali, per porre in essere altri accorgimenti di carattere tecnico-organizzativi quali ad esempio la protezione del posto guida, maggiori presidi di stazioni, treni, e terminal bus finalizzati a migliorare ulteriormente l'incolumità di tutti i lavoratori della mobilità e dei viaggiatori.

Chiediamo, dunque, ai Ministri in indirizzo un urgente incontro congiunto, anche con le Associazioni delle imprese dei trasporti pubblici, sulle quali ricade anche la responsabilità di salvaguardare la sicurezza e l'incolumità dei propri dipendenti nello svolgimento del lavoro, al fine di mettere concretamente in atto soluzioni volte a ridare serenità ai lavoratori e ai viaggiatori, anche attraverso la costituzione di un tavolo permanente che non sia solo di osservazione del fenomeno in questione, ma anche di contrasto con azioni appropriate.

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL M. De Rose FIT-CISL S. Fellicchi UILTRASPORTI N. Sestini FAISA-CISAL A. Gallo UGL FNA F. Mirosh UGL TAF (Edo Fardelli) FAST-CONFSAL P. Barbasi

Il binomio inscindibile lavoro-sicurezza

Gli autisti, i rider, i lavoratori di Fedex e Tnt: le nostre battaglie



di **Maurizio Diamante**
Segretario nazionale Fit-Cisl

Con la manifestazione del 29 maggio a Strasburgo, davanti al Parlamento dell'Unione europea, promossa dalla Etf, le organizzazioni confederali italiane, insieme alle omologhe realtà degli altri paesi Ue, hanno voluto rimarcare una linea strategica: tutela del lavoro e sicurezza costituiscono un binomio indissolubile. Con la nostra partecipazione, con una nutrita delegazione, abbiamo voluto rimarcare il fermo impegno della Fit-Cisl per affermare che la ricerca di più elevati livelli di produttività non si può mai scaricare sul contenimento del costo del lavoro, con la depressione dei livelli salariali, e abbassando l'asticella sulle condizioni di sicurezza.

Un passo indietro: come ho ricordato anche da queste colonne nei mesi scorsi, abbiamo dovuto affrontare un paradosso, conseguente a una proposta di modifica dei regolamenti europei in vigore, fortemente peggiorativa rispetto alle condizioni attuali degli autisti di camion e di autobus a lunga percorrenza - trasporto merci e persone - con un innalzamento dei tempi di guida e un conseguente abbassamento dei periodi di riposo. La maggior parte di questo corposo esercito, oltre un milione di lavoratori peraltro in costante crescita, sono est-europei che dormono e mangiano sui loro tir e guidano anche 18 ore pur di assicurare uno stipendio decente per il



sostegno delle loro famiglie. Sottoposti, quindi, a forme inaccettabili di sfruttamento che per niente si conciliano con i grandi valori che dovrebbero caratterizzare l'Europa sociale. Mettendo in crisi un modello di riferimento, nel quale appunto la tutela dei lavoratori, a partire da adeguati livelli di sicurezza, dovrebbe costituire un punto netto di demarcazione e la sua "cifra" distintiva.

Resta per noi davvero incomprensibile che il Parlamento europeo abbia smarrito la linea virtuosa dei suoi comportamenti e decisioni, impelagandosi sul terreno vischioso di una

interpretazione astrusa del concetto di produttività che lo porta inesorabilmente a delineare un peggioramento delle condizioni di lavoro e di vita degli autisti. Contrastiamo questa insidiosa deriva e chiediamo una netta inversione di tendenza, che auspichiamo si realizzi con l'avvio di un confronto con le organizzazioni sindacali europee, con l'obiettivo di assicurare più tutele e diritti a questa categoria.

Sarà per noi l'affermazione anche della valenza del metodo del dialogo sociale. Un dialogo che vorremmo faccia chiarezza anche sul "nodo" del distacco transnazionale, per

Per noi resta importante saldare strettamente la flessibilità, tipica dei rider, con adeguate tutele sulla sicurezza

contrastare ogni forma di dumping e di concorrenza sleale, con l'applicazione a questo settore delle stesse norme che sono in atto per gli altri lavoratori europei. Per esemplificare vogliamo sapere dove vengono assunti i conducenti di questi mezzi di trasporto, di quali diritti e tutele godono e dei loro corrispettivi trattamenti retributivi. Se poi la Commissione insisterà sulla sua posizione, assumeremo con la Etf ogni opportuna e decisa azione di mobilitazione, con il più ampio coinvolgimento delle organizzazioni sindacali europee.

Lavoro e sicurezza, lo ribadisco, sono la stella polare che guida la nostra

meglio una realtà rispetto alla quale ci troviamo "spiazzati". È sufficiente richiamare che nell'intesa che abbiamo sottoscritto per il rinnovo del contratto nazionale dello scorso mese di dicembre abbiamo appunto introdotto la figura del driver. Una novità che moltissimi autorevoli commentatori hanno perfettamente rimarcato. Del resto non potevano non cogliere la robusta spinta innovativa che ha ispirato le nostre scelte. Non ci siamo limitati, peraltro, al solo fatto di far emergere questa componente della realtà lavorativa. Ne stiamo configurando, nel costante rapporto con le

impegno in motorino o in bicicletta per le consegne a domicilio dalla crescente domanda che viene espressa da quanti, in particolare, ordinano il food.

Per noi resta importante saldare strettamente la flessibilità, tipica di queste attività, con adeguate tutele sulla sicurezza. E, in particolare, ribadire che la nostra organizzazione è a fianco dei driver. A partire dai nostri giovani che, nel recente Consiglio generale del 22 maggio scorso, hanno ribadito l'impegno ad attivare con gli stessi un dialogo costante per aprire anche a loro le grandi porte del nostro sindacato.

Siamo nel bel mezzo di una vertenza dai contorni perfino anomali. Non ci troviamo, infatti, alla gestione di una crisi aziendale, quanto a una riorganizzazione nella struttura operativa, che scaturisce dall'accordo siglato tra FedEx e Tnt. Le due aziende hanno avviato la procedura di licenziamento di 361 lavoratori e il trasferimento di altre 115 persone. Nonostante la nostra iniziativa di lotta, con tre giornate di sciopero - 15 maggio e 31 maggio e 1 giugno- e con un incontro al Ministero dello Sviluppo economico, le aziende insistono nel loro atteggiamento di chiusura a ogni ipotesi di accordo perché decisamente orientate verso un percorso che conduce a esternalizzare le attività di distribuzione. Contrastiamo fermamente questa scelta, pronti ad un confronto che affronti sì i temi della riorganizzazione aziendale, ma nella salvaguardia dei livelli occupazionali, la valorizzazione delle specifiche professionalità, il miglioramento delle condizioni di lavoro, la tutela dei diritti dei lavoratori. Senza fughe in avanti o arroccati in una oscura trincea difensiva. Perché, al contrario, le nostre rivendicazioni puntano, con il rilancio qualitativo dei servizi, al consolidamento e allo sviluppo delle due aziende.



azione e il nostro quotidiano impegno. Anche in riferimento alla complessa realtà dei rider. È in atto un ampio dibattito in proposito, come testimonia l'attenzione degli organi di informazione. Viene visto come un settore simbolo, all'interno del quale si annidano forme che si configurano in una sorta di modello del "lavoro povero giovanile". La logistica, in verità, anche sotto questo profilo, è molto articolata. Ma stiamo alla sostanza. Per noi non è affatto un fenomeno, o

nostre controparti, il "perimetro" di riferimento, con la definizione delle sue peculiarità e delle conseguenti griglie di tutela in ordine appunto anche alla sicurezza nelle prestazioni e ai trattamenti retributivi. Temi tutti che confluiranno nella stesura definitiva del protocollo del nuovo contratto nazionale, in fase molto avanzata. Ed è all'interno di questo perimetro che possono trovare soluzione, mi pare, i problemi che attengono ai tanti giovani fattorini, che svolgono il loro

Il contratto Easyjet, modello positivo di lavoro nel trasporto aereo

Altro risultato importante portato a casa dalla Fit-Cisl: ecco i contenuti



di **Emiliano Fiorentino**
Segretario nazionale Fit-Cisl

La Fit-Cisl porta a casa un altro risultato positivo. Dopo sei mesi di trattativa, abbiamo rinnovato il contratto collettivo di lavoro del personale di cabina di Easyjet Italia, che era scaduto lo scorso marzo.

L'importanza di questo rinnovo è dovuta non solo ai contenuti del contratto stesso, di cui parleremo tra poco e che sono migliorativi rispetto al testo precedente, ma anche dal suo valore assoluto nel settore del trasporto aereo. Infatti, come non ci stanchiamo mai di dire, il caso Easyjet dimostra che un vettore straniero in Italia può fare business, essere competitivo sul nostro mercato rispettando le regole comuni del ccnl italiano e quindi i diritti dei lavoratori. La compagnia inglese infatti ha tre basi in Italia: Malpensa, Napoli e Venezia.

Ribadiamo la nostra ferma opposizione, dunque, alle compagnie aeree straniere che invece continuano a fare concorrenza sleale nel nostro Paese, ovvero le aziende che aumentano i propri guadagni e insieme offrono prezzi più bassi ai viaggiatori usando le due leve del dumping sociale, cioè sottopagando i lavoratori, e dell'evasione fiscale, ossia guadagnando in Italia ma pagando le tasse dove conviene loro. L'ultimo caso vergognoso è quello di Ryanair che, a coronamento dei suoi comportamenti al di fuori

delle regole italiane, nonostante sia già stata condannata in Italia per comportamento antisindacale, ha recentemente confermato di volersi scegliere i sindacati con cui parlare: una pratica antidemocratica che continueremo a contrastare in tutte le sedi.

Nonostante questo quadro, restiamo ottimisti: siamo convinti che riusciremo, anche se non in breve tempo, a portare dentro il ccnl del trasporto aereo, attualmente in fase di rinnovo, anche compagnie come Ryanair, Vueling e Volotea.

Ma torniamo ai contenuti del contratto di Easyjet, che scadrà il 31 marzo 2021. Cominciando dalla parte economica, sottolineiamo un aumento complessivo di circa il 12% rispetto al contratto precedente.

Il testo contiene inoltre molte novità sia dal punto di vista normativo sia da quello del welfare aziendale. Innanzi tutto è introdotto il principio della Just Culture, letteralmente la cultura giusta, che evidenzia l'importanza di basare il rapporto di lavoro



fattivamente su un clima di fiducia, di cooperazione, di rispetto e di responsabilità reciproche per mezzo della promozione del benessere organizzativo come strumento per aumentare la resilienza e la produttività.

Sul tema salute e sicurezza, molto caro alla Fit e alla Cisl, viene confermata la volontà delle parti di cooperare per migliorare il sistema di prevenzione e protezione aziendale anche attraverso la formazione.

E veniamo al capitolo malattia, infortunio e inidoneità al volo. Non solo è stata estesa la tutela in caso di malattie gravi e/o inidoneità al volo, ma sono state anche aumentate le coperture economiche. È stata anche introdotta l'inidoneità temporanea al volo

se dipendente da cause di servizio: significa che si avrà diritto a 12 mesi consecutivi, oppure 12 non consecutivi in 18 mesi, di stipendio conglobato al 100%. Inoltre al lavoratore spetterà l'aspettativa non retribuita, cioè la salvaguardia del posto di lavoro per altri 12 mesi.

Altra novità: l'assistente di volo, qualora perda l'idoneità al volo, potrà candidarsi per eventuali posizioni

operativa una copertura assicurativa sanitaria integrativa. Si tratta di una copertura che prevede il rimborso delle spese sostenute a seguito di infortunio e/o alterazione dello stato di salute non dipendente da infortunio e comprende una parte di medicina preventiva e una dedicata alle cure dentistiche.

Siamo soddisfatti di questo rinnovo e ci teniamo a ringraziare chi ha lavorato per renderlo possibile

volo potrà operare come seasonal cabin manager per un massimo di due stagioni (cap). Il cap è ridotto a una sola stagione nel caso del personale attualmente in holding pool a Malpensa; questa condizione di miglior favore è dovuta in riguardo agli assistenti di volo selezionati nel 2014, che nella stagione successiva saranno promossi a Permanent Cabin Manager.

E veniamo alla normativa più specificamente rivolta alla famiglia: il congedo matrimoniale può essere fruito fino a 12 mesi successivi alla data del matrimonio. Quanto alla tutela della maternità e paternità, vengono riconosciute tutte le normative di legge attualmente in vigore in Italia.

Ciò che è riportato è ovviamente un breve sunto dell'importante lavoro che ha portato alla sottoscrizione del contratto. Dicevamo che siamo soddisfatti di questo rinnovo; per questo ci teniamo a ringraziare chi ha lavorato per renderlo possibile: ci riferiamo a tutta la struttura degli assistenti di volo e in particolare ai rappresentanti aziendali che hanno seguito con dedizione e passione tutta la trattativa.

È anche giusto riconoscere il comportamento corretto dell'azienda, che in questo rinnovo ha confermato il suo approccio costruttivo già dimostrato nella costruzione del contratto tre anni fa. Easyjet ha lavorato nel merito, ascoltando le richieste di sindacato e lavoratori senza chiusure pregiudiziali. Inoltre la compagnia finora ha sempre rispettato in modo puntuale tutto quello che è stato contrattato e ci auguriamo che si continui su questa strada, con questo modello che sia di esempio per gli altri vettori stranieri in Italia.

a terra in Easyjet e sarà preferito in caso di idoneità ai criteri selettivi.

Quanto alle malattie gravi e invalidanti, come quelle oncologiche, la sclerosi multipla, la distrofia muscolare e via elencando, verrà corrisposto il pagamento della base conglobata al 100% fino a 12 mesi ed esteso il periodo di conservazione del posto di lavoro fino a 24 mesi.

Il trattamento economico delle altre malattie/infortuni è migliorato, passando dai 4 mesi al 100% più 4 al 50% agli attuali 4 mesi al 100% più 8 al 50% in tre anni.

Capitolo assicurazione sanitaria integrativa: dal 1 ottobre 2018 sarà

E veniamo al tema del part time, che è una necessità molto sentita da tutti: abbiamo aumentato le percentuali in tutte le basi in modo di soddisfare quasi completamente le richieste in essere alla data di firma del contratto.

Abbiamo anche introdotto una nuova qualifica: il seasonal cabin manager, che potrà operare in alta stagione per massimo 5 mesi per anno solare. Sarà retribuito come Cabin manager nei mesi in cui opererà nella mansione superiore (salario conglobato, diaria, indennità di tratta) e potrà mantenere il suo periodo di turnazione, eventuale part time incluso. Terminato il periodo da seasonal cabin manager, l'assistente di volo tornerà al proprio ruolo originario. Ogni assistente di



Empowerment femminile: percorsi, modelli e pratica

Ruoli e responsabilità nel lavoro femminile, fra tendenze dominanti e opinioni controcorrente



di **Monica Mascia**
Segretario nazionale Fit-Cisl

Condivido con voi alcune riflessioni e coordinate, entro cui ragionare insieme, per leggere la condizione del lavoro femminile sotto l'aspetto dello status sociale ed economico. Evidenziando chiaramente, per una questione di spazio, solo alcuni di questi aspetti sotto un profilo pragmatico, scevro da sterili rivendicazioni.

Parlare delle opportunità insite nell'aumento dei livelli di responsabilità in tutte le organizzazioni porta con sé la capacità, meglio estrinsecata nell'agire femminile, di operare in gruppo coeso e interconnesso fra le varie professionalità, che spingono a far evolvere in positivo gli stessi modelli di organizzazione delle imprese.

La leadership femminile creerebbe, in alcuni ambiti, una attenzione aggiuntiva in relazione alle istanze sociali, quali l'educazione e la salute, elementi verso cui le donne leader tendono a essere più attente.

Come abbiamo detto nell'incipit del nostro piccolo ragionamento, non ci dilungheremo sui dati, ma ne riporteremo solo uno su tutti. Nel 2017, il nostro Paese si trovava all'82esimo posto, su 144 Stati analizzati, in relazione ai quattro indici utilizzati (lavoro, politica, istruzione, salute) nel rapporto annuale "Global Gender Gap Report", redatto dal World Economic

Forum, in forte regressione rispetto alla crescita finora realizzata.

La presenza delle donne si è evoluta, seppure con alcune resistenze, e possiamo registrarla a macchia di leopardo in diversi campi: nella politica, nell'economia, nelle discipline filosofiche, nel sindacato, nella Chiesa. Sono cresciuti la consapevolezza e il riconoscimento della diversità nel modo di lavorare. Il significativo salto culturale per superare i residui ostacoli che, ancora oggi, non vedono riconosciute la natalità e la crescita della prole quale "indispensabile costo sociale" piuttosto che un "problema femminile", appare ancora lontano.

È un problema poliedrico che non investe solo l'universo femminile ma, direttamente, anche la componente maschile della società, attraverso un percorso lungo e articolato, costellato dalle resistenze culturali e da complesse questioni sociali e antropologiche.

Anche l'affermazione della "leadership" femminile trova attuazione, così come quella maschile, non attraverso un unico e definito modello ma, più in generale, «la presenza di uomini e donne ai vertici, vede aumentare la creatività, diversificare le competenze e contribuisce a migliorare i processi decisionali» (cit. Profeta P. 2017,

Intereconomics)

E si pone anche a noi una sorta di pregiudiziale. Infatti non ci è sufficiente rilevare una situazione, sintomo di attenzione al problema, ma individuarne le cause, percorso che vede un'analisi molto più complessa, fino all'elaborazione e all'attuazione delle soluzioni studiate, che è ciò che conta realmente per il sindacato.

Riflettere insieme sull'empowerment femminile è un'occasione preziosa per interpretare correttamente, senza pregiudizi il senso e il valore, anche simbolico, della diversità. Questa prospettiva, non solo sindacale, di vivere il lavoro, di approcciarsi al potere e alle responsabilità, vissuta in maniera integrata e integrale, rappresenta la vera sfida che ci sta innanzi.



I contratti di servizio con Trenitalia e il caso della Valle d'Aosta

La Regione ha indetto una gara senza tutele per tutti i lavoratori



di **Gaetano Riccio**
Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Mobilità ferroviaria

La situazione dei contratti di servizio del trasporto regionale con Trenitalia è in continua evoluzione, il più recente dei quali è stato siglato con la Regione Sicilia. Il valore dei contratti cosiddetti “lunghi”, vale a dire della durata di 10 anni più 5, già affidati è di circa 18 miliardi di euro e sono stati sottoscritti nelle seguenti regioni: Veneto, Emilia Romagna, Liguria, Sardegna, Province autonome di Bolzano e Trento, alle quali a maggio si è aggiunta, appunto, la Sicilia.

Poi vi sono i contratti “ponte” con le altre Regioni e restano da definire quelli con la Puglia e la Calabria, scaduti a dicembre 2017.

Le azioni a supporto della sottoscrizione dei nuovi da contratti da parte di Trenitalia consistono essenzialmente negli investimenti in materiale rotabile, già annunciati nel piano industriale 2017-2026, pari a circa 5,3 miliardi di euro di cui 4,6 in autofinanziamento. Il parco rotabili sarà ammodernato con i nuovi treni e arriveranno i nuovi materiali “Pop” e “Rock” che andranno a sostituire gradualmente i treni oggi in servizio.

La nostra analisi sui contratti di servizio si sofferma in questo articolo sul caso della Valle d'Aosta, in quanto, dal punto di vista sindacale, è estremamente preoccupante perché

la Regione, nel fare la gara per assegnare il servizio di trasporto pubblico locale su rotaia, ha previsto una clausola sociale parziale.

Nel settembre del 2017, infatti, questa Regione ha indetto una procedura di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario della durata di anni 5, rinnovabili di ulteriori 5 anni. Nello specifico del bando di gara, l'aggiudicatario è obbligato ad acquisire il personale in servizio presso il gestore uscente (Trenitalia) “attualmente” adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento.

A tal fine, anteriormente alla pubblicazione del bando, la stazione appaltante, cioè la Regione, ha avviato una specifica consultazione con Trenitalia, nella sua qualità di gestore uscente, all'esito della quale Trenitalia ha indicato che le risorse impiegate, a vario titolo, nell'esecuzione del servizio oggetto di affidamento, sono 141 e precisando che solo una quota parte delle stesse, vale a dire 41, ha sede di lavoro nella Regione Valle d'Aosta.

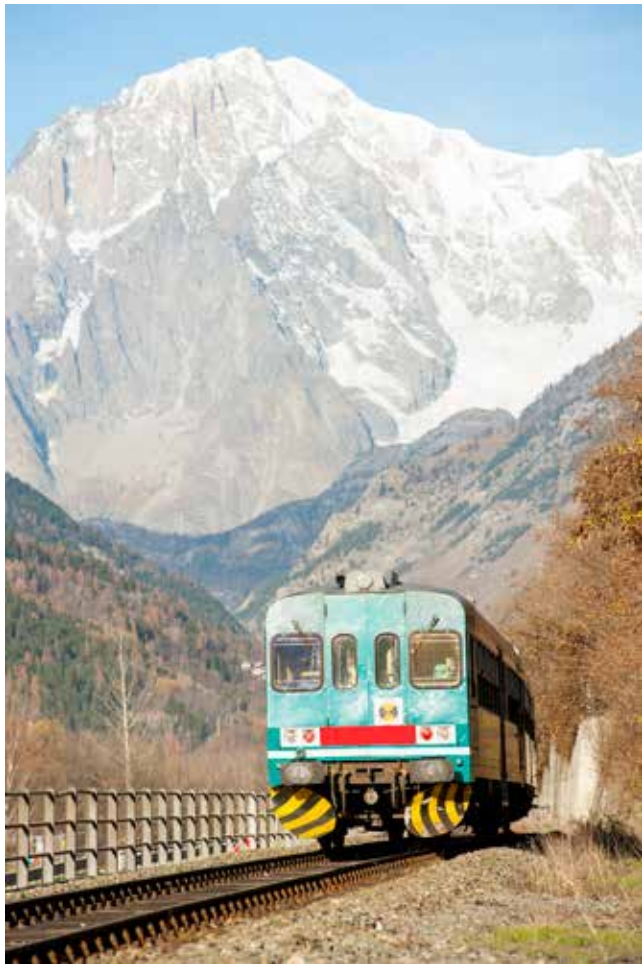
Nonostante tale indicazione, la Regione ha specificato nella documentazione di gara, ai fini dell'applicazione della clausola sociale, 41 lavoratori, vale a dire i soli in carico alla Direzione regionale Valle D'Aosta di Trenitalia e aventi sede nel territorio regionale.

La Regione, inoltre, ha specificato, nell'articolo 41 dello schema di contratto di servizio, che la clausola di continuazione esclude il personale dirigente ed «è limitata al personale in forza all'impresa ferroviaria uscente al momento dell'indizione della procedura di gara e avente sede lavorativa in Valle d'Aosta».

Questa impostazione presenta dei limiti evidenti: in primo luogo contrasta con le indicazioni fornite dall'Autorità di regolazione dei trasporti nella delibera n. 49 del 17 giugno 2015, secondo cui «gli enti affidanti individuano il personale da trasferire assegnato in maniera prevalente alle attività oggetto di affidamento, previa consultazione del gestore uscente». E contrasta, altresì, soprattutto con l'art. 48, comma 7, lettera e), del d.l. n. 50/2017, convertito in legge n. 96/17, che con riferimento al settore del trasporto impone «il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente».

L'impostazione della stazione appaltante, che ha limitato l'operatività della clausola sociale solo a favore delle 41 risorse aventi la propria sede in Valle d'Aosta, senza tenere conto che, nel complesso, sono 141 quelle a vario titolo impiegate nell'esecuzione del servizio, rischia di produrre

Se le Regioni continuano a tagliare i fondi a disposizione, la situazione non può che peggiorare



gravissime conseguenze sul piano occupazionale.

Il tema era stato segnalato alla Regione anche dalle Segreterie regionali del Piemonte, le quali nello scorso mese di gennaio hanno inviato una lettera affermando che la clausola sociale deve, nel caso di specie, intendersi riferita «a tutto il personale organico all'espletamento dei servizi per conto della Regione Valle D'Aosta, seppur assegnato a unità produttive dislocate fuori regione, in servizio alla data del 3 luglio 2017».

Nella nota, le strutture regionali del Piemonte chiedono che «con riferimento al protocollo d'intesa di affidamento del servizio ferroviario di competenza della Regione autonoma Valle d'Aosta con gara ad evidenza pubblica, clausola di salvaguardia, allegato alla delibera di Giunta regionale n. 915 del 3 Luglio 2017, la stessa

clausola vada intesa in termini estensivi» e che: «pertanto il personale del gestore uscente che effettua i servizi per conto della Regione autonoma Valle d'Aosta non deve intendersi solo in n. 10 risorse facenti capo alla Direzione regionale Valle d'Aosta e n. 31 risorse facenti capo alla Produzione della Direzione regionale Piemonte», «bensì deve intendersi in tutto il personale addetto all'espletamento dei servizi per conto della Regione Valle d'Aosta, al momento in cui avviene il subentro effettivo, seppur assegnato a unità produttive dislocate fuori regione».

La stessa nota termina affermando che:

«il chiarimento interpretativo in parola costituisce condizione necessaria e sufficiente affinché, in considerazione della delibera dell'Art n. 49 misura 8, non vi siano interpretazioni fuorvianti e strumentali sulla gara a evidenza pubblica e, conseguentemente, siano garantiti i medesimi trattamenti occupazionali, normativi e retributivi a tutti i lavoratori interessati dalla gara».

Nei mesi scorsi, al fine di sollecitare la stazione appaltante, cioè la Regione, a rivedere l'esatto perimetro di operatività della clausola sociale, Trenitalia ha inviato diverse richieste di chiarimento, tutte rigettate. Inoltre, all'ultima richiesta inviata, la Regione non ha ritenuto di dare alcun riscontro. Trenitalia ha quindi richiesto l'intervento dell'Antitrust (Autorità garante della concorrenza e del mercato), la quale tuttavia ha ritenuto che

l'operato della regione non avesse alcun effetto anticoncorrenziale.

La stessa Regione, nel mese di aprile, ha reso noto che è ripartita la procedura di appalto per l'affidamento del servizio ferroviario dopo che l'Antitrust ha archiviato la segnalazione di Trenitalia su presunte previsioni anticoncorrenziali contenute nei documenti di gara. In via cautelativa, infatti, la Regione aveva deciso di sospendere la procedura di appalto in attesa del pronunciamento dell'Authority. L'appalto da 180 milioni di euro riguarda lo svolgimento, per 5 anni prorogabili di altri 5 anni, dei servizi ferroviari Aosta-Torino, Aosta-Ivrea e, non appena sarà riaperta la linea, Aosta-Pré-Saint-Didier, prevedendo l'utilizzo dei treni bimodali, un sistema integrato di bigliettazione e la riapertura delle biglietterie nelle principali stazioni.

A questo proposito riteniamo che il caso della Valle d'Aosta sia estremamente preoccupante: i pendolari di tutta, Italia si lamentano della qualità del servizio, in via prioritaria rispetto alla puntualità, all'età del materiale rotabile e in relazione al comfort e alla pulizia dei treni. Se le Regioni, in qualità di stazioni appaltanti, continuano a tagliare i fondi a disposizione, la situazione non può che peggiorare. Come sindacato, quindi, non possiamo non puntare il dito sul drammatico problema della mancata previsione della clausola sociale per tutti quegli operatori necessari allo svolgimento del servizio. Non è possibile che le varie "Autorità" non si preoccupino anche di questo aspetto che è fondamentale per garantire la sicurezza e la qualità del servizio.

Come Fit-Cisl seguiremo con grande attenzione la vicenda, supportando le nostre strutture regionali del Piemonte e della Valle d'Aosta fino a che non vi sarà la necessaria chiarezza sui relativi sviluppi, per la garanzia del servizio e per la tutela dei lavoratori.

Ansfi: al sistema è richiesto un salto di qualità



di Massimo Malvisi

La recente presentazione del rapporto annuale da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie conferma la necessità che il sistema ferroviario, nel suo articolato complesso, compia una svolta. Svolta che deve essere nel segno di una maggiore attenzione e rispetto delle procedure. Bisogna che tutti superino l'approccio tendenzialmente burocratico che presta il fianco a un potenziale calo di attenzione, di cui qualche segnale già si intravede, che ha spinto l'Ansfi a emanare due specifiche note rivolte agli operatori ferroviari.

Anche nel rapporto 2018 sono evidenziate talune persistenti criticità e l'esigenza da parte degli operatori ferroviari, soprattutto nel campo della manutenzione, di tracciare tutte le operazioni, l'attenzione e il miglioramento dei processi a presidio del confine tra le attività svolte da personale interno e quelle appaltate. Questo risulta essere uno snodo cruciale per quanto riguarda la manutenzione sia dell'infrastruttura sia dei rotabili. Naturalmente l'organizzazione che ruota intorno è un elemento essenziale, su cui è importante non solamente vigilare ma anche intervenire per correggere talune azioni smorzanti: serve che siano chiari ruoli e responsabilità. Inoltre deve essere avviato un dibattito sul ruolo della tecnologia in quanto, in talune circostanze, non è essa da sola l'unico elemento che garantisce la sicurezza, ma lo è l'interazione tra la tecnologia e l'uomo. In questo filone s'inserisce la tematica del tablet, l'uso dell'e-learning e via elencando.

Dall'analisi del rapporto Ansfi emerge la sensazione che, anche alla luce dei recenti e drammatici incidenti accaduti, l'intero sistema non abbia fatto tutto quanto era in suo potere. È un segnale contraddittorio anche l'apporto di nuovi compiti ad Ansfi, con l'estensione della vigilanza alle reti regionali interconnesse e isolate, ma senza procedere rapidamente, da parte dell'apparato governativo, all'avvio della procedura per il reclutamento di personale ispettivo esperto. Gli eventi registrati e le segnalazioni, che come sindacato frequentemente facciamo, denotano l'esigenza di un maggior presidio "sul campo" accompagnato da un sistema sanzionatorio veramente efficace.

Il dato più drammatico contenuto nel documento riguarda il numero dei morti e dei feriti, spesso gravi, ricollegabili agli investimenti alle persone che attraversavano la sede ferroviaria e a quelli accaduti nei passaggi a livello, che hanno due geneesi diverse e richiedono, di conseguenza, soluzioni diverse ma comunque urgenti. L'impresenziamento delle stazioni, l'utilizzo delle cuffie, cuffiette, auricolari, un presidio più blando delle recinzioni ferroviarie hanno portato alla crescita degli attraversamenti della sede ferroviaria da parte delle persone, spesso giovani.

Sicuramente l'attività di sensibilizzazione dell'utenza da parte dell'Ansfi, in collaborazione con la Polizia e con alcune federazioni sportive, è un elemento utile, ma deve essere accompagnato anche da altri interventi strutturali, in particolar modo dei

gestori infrastruttura. Sul versante degli incidenti ai passaggi a livello, oltre ad una questione di radicata indisciplina da parte dell'utenza, vanno con urgenza portate avanti tutte le azioni, anche avvalendosi della tecnologia, per evitare che possano ripetersi eventi drammatici come quello avvenuto a Caluso e che nel 2018 hanno per certi versi dell'assurdo. Resta fermo il fatto che tutti comportamenti in violazione delle norme e che possono mettere a rischio l'incolumità delle persone debbano essere perseguiti puntualmente e senza indugio, anche avvalendosi del contenuto delle immagini registrate dalle telecamere in loco.

In generale il quadro delineato dal rapporto 2018 Ansfi conferma l'alto grado di sicurezza del sistema ferroviario italiano che è di riferimento a livello internazionale; deve però evolvere ulteriormente e riteniamo che possa essere arrivato il momento di valutare l'introduzione nel sistema di due elementi, mutuati da altri settori, che possono contribuire a questa auspicata evoluzione. Ci riferiamo ai near miss e alla just culture. Due parole anglosassoni che identificano rispettivamente tutti quegli episodi equiparabili a mancati incidenti e la diffusione di una cultura "giusta", che incoraggi la comunicazione di tutte quegli eventi che potrebbero divenire un rischio o pericolo. La just culture è utilizzata nel settore dell'aviazione e, se estesa anche al settore ferroviario, potrebbe dare un notevole contributo per innalzare ulteriormente l'attuale livello di sicurezza.

Il futuro di Ferservizi e le proposte della Fit-Cisl

Il 9 maggio è iniziato il confronto con la società Ferservizi per quanto riguarda l'illustrazione del budget 2018 e le azioni che essa vorrebbe portare avanti nell'ottica di efficientare taluni settori di attività, cogliendo le opportunità messe a disposizione dalle nuove tecnologie, in modo da rendere più concorrenziali, a detta della società, le prestazioni rese ai clienti.

Le aree di business che più nel quadriennio 2013 – 2017 hanno risentito di un calo dei volumi sono il facility e quello dei servizi immobiliari.

La società prevede di acquisire attività e di espandere il proprio raggio di azione, come nel ramo degli acquisti di gruppo Fsi così nell'attività di custodia e tutela del patrimonio del gruppo stesso, ma anche nel completare i servizi che vengono svolti per alcune società. Una nota a parte la merita la questione dei Ferrotel, dato che si registra, finalmente, la volontà di mantenere e gestire le attuali strutture che sono oggetto di rinnovo, con buoni ritorni in termini di gradimento da parte dei fruitori, dato che le strutture esterne in taluni casi denotano un calo della qualità dei servizi erogati.

Il piano industriale di Ferservizi inoltre ipotizza la prosecuzione del piano di concentrazione delle attività di



amministrazione e contabilità, di amministrazione del personale e dei servizi fiscali, oltre ad intervenire anche sulle attività relative alle assicurazioni. Tutte operazioni che spostano attività da talune sedi territoriali e le concentrano in poche altre, provocando un impoverimento che nel quadro generale manca di idonee attività sostitutive.

Come Fit-Cisl consideriamo assolutamente insufficiente il fatto che la gestione di questi effetti sia "morbida": serve prima conoscerli e poi capire quali contributi in termini di attività è possibile assegnare in quel territorio. Se efficientare i processi e quindi la società è un percorso incontrovertibile, vi devono essere anche azioni di sviluppo delle attività, di formazione

alle nuove tecnologie e non solamente di riconversione del personale coinvolto. Il dato degli investimenti vede la maggior concentrazione sul tema delle dotazioni tecnologiche, e non potrebbe essere altrimenti per una società di tal tipo, ma resta da conoscere, come abbiamo richiesto, i dettagli del piano della formazione per il personale, sottolineando che non può essere limitato in taluni casi alla sola riconversione professionale ma anche nell'acquisire le competenze necessarie per il presidio delle attività alla luce delle nuove tecnologie introdotte.

Il piano illustrato vede comunque attività rivolte all'interno del gruppo Fsi: si constata una certa difficoltà nel rivolgersi al mercato esterno; manca in sostanza il tentativo di una

ulteriore evoluzione per assumere un ruolo di spicco nel panorama dei servizi a livello nazionale ed europeo.

Sul fronte del personale il dato complessivo registra un totale di 1.306 unità, con una leggera predominanza degli uomini. Il 40% del totale è racchiuso nel livello B, mentre in termini di anzianità il 51% del valore complessivo è ricompreso nella fascia da 56 anni in poi. Questo determina che l'età media è di 53,3 anni, un dato leggermente inferiore rispetto al 2016, frutto delle 72 assunzioni realizzate nel corso del 2017, a fronte delle 57

concentra il progetto più rilevante di riorganizzazione, quello che riguarda i Centri rilascio concessioni (Crc), che parte da un dato di fatto incontrovertibile: una notevole diminuzione delle attività. Un elemento su tutti, complice di questo calo dei volumi, è l'eliminazione dell'obbligo del rinnovo annuale in particolare per i pensionati e la sempre maggiore introduzione di tecnologia (in questo caso riguarda la messa a regime di uno specifico software). La società in ragione di quanto sopra vorrebbe dirottare sempre più su altri canali, telefonici e telematici, la necessità di ricorrere

allo sportello fisico, avviando un processo che, in una prima fase, prevede una riduzione degli addetti e poi successivamente una riduzione degli sportelli.

Come sindacato abbiamo richiesto la fornitura di tali dati, per poter dare una puntuale valutazione e predi-

sporre una controproposta. Sul fronte più generale, rilevando che mancano anche le proiezioni degli effetti sul personale derivanti dai progetti di riorganizzazione - alcuni dei quali, come quello sui servizi amministrativi, sono iniziati nel 2017 - come Fit-Cisl abbiamo evidenziato la necessità di avere riscontri puntuali in termini di dati a supporto, in particolare modo sul fronte della formazione.

A completamento del quadro Ferservi ha comunicato la volontà di realizzare nel corso del 2018 57 assunzioni, suddivise al 50% tra diplomati e laureati, 26 delle quali sono già state concretizzate e, per quanto riguarda il tema del fondo, la stessa azienda ha affermato che le risorse economiche accantonate permettono il coinvolgimento di 82 posizioni sull'intero territorio nazionale, la cui suddivisione è ancora in fase di definizione.

Nel corso dell'incontro alla società abbiamo ribadito che sono di fondamentale importanza alcuni temi, quali la salvaguardia dell'attuale reticolo "produttivo", la necessità che il numero delle assunzioni vada incrementato, che le stesse interessino tutte i territori in maniera inequivocabile, oltre a fornire il quadro territoriale di quelle già realizzate. Il tema delle assunzioni si collega al loro inquadramento e tipologia: dobbiamo uscire dall'ambiguità di certe situazioni che si sono venute a creare, evitando che la questione della riorganizzazione sia pagata solamente dai lavoratori, presenti e futuri. Invece, per quanto riguarda il tema del fondo, servono ulteriori dati per evitare che si possano realizzare fenomeni duplici, che l'accesso a tale strumento possa comportare anche la scomparsa o il ridimensionamento delle attività.

Una nota di rilievo a parte la merita il capitolo delle relazioni industriali, che in alcuni territori sono inesistenti, limitandosi esclusivamente al momento dell'illustrazione dei progetti del fondo di sostegno. Serve ben altro, e qui i vertici della società devono intervenire velocemente in modo da avere un positivo ritorno in tempi brevi per evitare il ripetersi di situazioni che ci vengono segnalate, di cui non ne comprendiamo l'utilità. Buone relazioni industriali, quindi, come riaffermato dall'approvazione del regolamento di funzionamento della sede di partecipazione e informazione, avvenuta con la firma del verbale lo scorso 23 aprile da parte delle organizzazioni sindacali nazionale e del gruppo Fsi: è un risultato molto importante perseguito con molta perspicacia soprattutto dalla Fit-Cisl.

Sostanzialmente l'Amministratore delegato deve fare una proiezione più ampia temporalmente, e non limitandosi a una base annuale, per comprendere realmente le azioni che la società e il gruppo vogliono portare avanti.

Massimo Malvisi



messe a budget. Ciò nonostante Ferservi rimane la società con l'età media più elevata all'interno del gruppo Fsi.

Sul fronte economico, sempre nell'ambito di quanto messo a budget per il 2018, vengono previsti 183,2 milioni di euro di ricavi a fronte di 152 milioni di costi operativi e un costo del lavoro di 77,7 milioni di euro, dati che, confrontati con i due esercizi precedenti, evidenziano gli effetti degli interventi sui fronti dei costi operativi e di quello del personale.

Ma la società deve dare un forte impulso anche per quanto riguarda il tema dei ricavi, potendo contare anche sui risultati conseguenti alla citata riduzione dei costi. In sostanza l'ulteriore evoluzione di questa società.

Sui servizi di facility e building si

Un piano straordinario di interventi per evitare che incidenti come quello di Caluso si ripetano



di Michele Castellano

L'incidente tra un treno regionale e un Tir di un trasporto eccezionale accaduto il 23 maggio al passaggio a livello situato nel comune di Caluso, sulla linea Chivasso-Aosta, evidenzia quanto i punti di intersezione tra la rete ferroviaria e quella stradale rappresentino ancora una elevata criticità per la sicurezza del trasporto ferroviario.

Ricordiamo che quello scontro ha provocato due vittime, il macchinista del convoglio e uno degli uomini del servizio di scorta al Tir, e il ferimento di 23 viaggiatori.

Dai dati, presentati dall'Agenzia nazionale per la Sicurezza ferroviaria (Ansf) nella relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria registrata nel corso del 2017, si rileva che il numero di incidenti gravi avvenuti sui passaggi a livello della rete nazionale gestita da Rete ferroviaria italiana sono stati 11, di cui i più numerosi dovuti all'indebito attraversamento dei pedoni e gli altri per urti tra treni con veicoli. Quindi, anche per il 2017 il livello di incidentalità è in linea con gli anni precedenti e ciò desta molta preoccupazione.

Attraversamenti che Rfi da tantissimi anni sta provvedendo a ridurre, attraverso la sostituzione con opere alternative, quali sottopassi o cavalca ferrovia, ma che comunque rimangono ancora in un numero ragguardevole: a oggi oltre 4.500. Tenuto conto del numero di interventi che si riescono a realizzare mediamente in un anno, a causa sia di difficoltà di carattere tecnico

di esecuzione delle opere sia per gli ostacoli di vario genere posti dagli enti locali di competenza, la fase di completamento del programma di eliminazione richiede oltre un decennio.

Per la parte attinente il ferroviario, la sicurezza sui passaggi a livello oggi viene realizzata da parte di Rfi con sistemi che rispondono alle caratteristiche stabilite dall'Ansf, con il decreto n. 4 del 2012, nel regolamento per la circolazione ferroviaria.

Il sistema che da maggiore garanzia di efficacia è quello composto dal segnalamento di protezione propria del passaggio a livello, abbinato alla protezione automatica integrativa che impedisce la disposizione a via libera dei suddetti segnali di protezione nel momento in cui rileva la presenza di un ostacolo sulla sede ferroviaria. Tale dispositivo di protezione integrativa, in base a quanto stabilito dall'Ansf, deve essere presente su attraversamenti molto lunghi, dove le barriere sono a notevole distanza tra loro, in realtà con intenso traffico di mezzi pesanti o con condizioni stradali che intralciano il regolare deflusso del traffico veicolare.

L'attrezzaggio del passaggio a livello di Caluso, così come tantissimi altri della rete ferroviaria, invece, oltre ad essere privo del rilevatore di ostacoli, dispone di un sistema di protezione che ha il limite di non poter segnalare al macchinista la presenza

di eventuali anomalie successive alla partenza del treno da una delle due stazioni che delimitano il tratto su cui si trova l'attraversamento. Per l'arco temporale necessario a percorrere il tratto intercorrente tra il superamento dell'ultimo punto in cui è possibile arrestare il treno fino al passaggio a livello tutto è lasciato al rigoroso rispetto da parte dell'utenza stradale, sia dei pedoni che dei veicoli, delle norme di comportamento previste dall'art. 147 del codice della strada.

È evidente che questo genere di soluzione poteva essere consono in tempi in cui il traffico stradale era scarso e probabilmente esisteva un maggior rispetto delle norme in generale. Adesso c'è la necessità di accelerare il programma di dismissione dei passaggi a livello con un piano straordinario di interventi urgenti finanziato con ulteriori risorse economiche, oltre a quelle già previste per tale finalità dal contratto di programma stipulato tra Ministero dei Trasporti e Rfi.

Mentre ciò si realizza, è indispensabile intervenire su quei passaggi a livello provvisti di dotazione minima implementando sistemi già esistenti o innovativi di maggiore efficacia.

Queste sono le richieste che abbiamo rivolto al Mit, da cui attendiamo rapide soluzioni per impedire che incidenti come quello di Caluso si ripetano.

Il quadro della gestione dei rifiuti urbani in Italia

Il Green Book 2018: resta molto da fare, soprattutto nel nostro Sud



di **Angelo Curcio**
Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Servizi ambientali

Lo scorso 3 maggio, a Roma, è stata presentata la sesta edizione del Green Book, uno studio specifico di riferimento del settore dei rifiuti urbani, curato dalla fondazione Utilitatis in collaborazione con Cassa Depositi e Prestiti.

Tale studio fornisce un quadro generale degli aspetti organizzativi ed economici della gestione del ciclo dei rifiuti in Italia, con un approfondimento sulle principali dimensioni tecniche e finanziarie del settore, che permettono di comprenderne le caratteristiche e lo sviluppo costante. Un'analisi completa ed esauriente sullo stato dell'arte e sugli scenari di crescita di un settore strategico, sia dal punto di vista ambientale che economico e industriale.

Lo studio è una fotografia importante del settore che permette di avere dei riferimenti base fondamentali nel contesto di avvio dei processi evolutivi attesi nei prossimi anni, anche con l'attribuzione dei compiti di regolazione del comparto all'authority Arera (Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente).

Tra i dati più significativi contenuti nello studio, ci sono quelli riguardanti lo stato di attuazione dei processi di riordino degli assetti organizzativi del servizio di igiene urbana, che vede



attualmente 57 Ato (Ambiti territoriali ottimali), con una riduzione del 55% rispetto ai 129 del 2007: ben 12 regioni su 20 hanno individuato un Ato regionale (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Molise, Puglia, Sardegna, Toscana, Umbria, Val d'Aosta).

Secondo la banca dati di Utilitalia il settore ambientale dei rifiuti si conferma una grande azienda verde nazionale, con 12 miliardi di euro di fatturato, 90mila dipendenti e la presenza di 575 operatori rappresentativi delle società che svolgono il ciclo integrato o che gestiscono impianti

di recupero. Il settore è ancora molto frammentato: solo il 3% degli operatori produce un fatturato superiore ai 100 milioni di euro; gli operatori di piccole dimensioni, che pur rappresentano il 55% del totale, contribuiscono solo al 10% del fatturato nazionale. Al nord sono largamente prevalenti le società a partecipazione pubblica (70%). Al sud questa percentuale si attesta al 21%. Oltre il 40% di queste società a partecipazione pubblica opera in un solo comune, mentre circa il 50% di esse agisce in bacini territoriali fino a 60mila abitanti.

I maggiori investimenti nel settore riguardano la termovalorizzazione

Bisogna sviluppare un modello ciclico che si rinnova continuamente e che affonda le sue radici nelle famose tre R: riduci, riusa e ricicla

per il recupero energetico dai rifiuti. Per quanto riguarda invece l'impatto economico del servizio nelle tasche dei cittadini, la spesa delle famiglie tende a crescere con la dimensione del Comune: in media una famiglia di tre componenti in una abitazione di 100 mq deve sostenere una spesa pari a circa 300 euro; territorialmente, al nord la spesa è stata di 271 euro, al centro di 353 euro e al sud di 363 euro.

Significative differenze si registrano anche sul livello qualitativo e sui costi del servizio, con il paradosso che i costi sono maggiori là dove la qualità e l'efficacia del servizio sono inferiori: questo dipende soprattutto dal livello di industrializzazione e dalla presenza o meno di aziende strutturate. Intere aree del paese sono prive degli impianti necessari e sopravvivono con discariche o con impianti di selezione da cui escono rifiuti prodotti da altri rifiuti che vanno nel nord Italia o nel nord Europa, con conseguenti costi ulteriori per le tasche dei contribuenti dovuti al trasporto e allo smaltimento presso impianti idonei fuori sede.

Nella raccolta differenziata l'Italia è divisa in due: il nord ha una media del 64% (e quasi tutte le provincie superano il 50%), mentre il Sud non raggiunge il 38%. Forte squilibrio c'è anche per gli impianti che trattano i rifiuti, rispetto ai target europei: il settore avrebbe bisogno di investimenti per almeno 4 miliardi di euro. E ancora: nel Mezzogiorno si ricorre in modo preponderante al trattamento in discarica (62%), mentre al nord il 69% dei rifiuti è avviato a trattamento negli impianti di recupero energetico.

Per il 2030 per l'Italia sono previsti obiettivi importanti: il 65% di rifiuti urbani dovrà essere riciclato; per l'invio in discarica dei rifiuti domestici è fissato un limite massimo del 10%; la raccolta separata della frazione organica sarà organizzata entro il 2025 ovunque sia "tecnicamente, economicamente e ambientalmente possibile".



I dati evidenziano il mancato compimento del disegno normativo del d.lgs. 152/2006 (testo unico ambientale), secondo cui il ciclo integrato dei rifiuti deve essere organizzato per ambiti territoriali di dimensioni adeguate e autosufficienti: responsabilità riconducibili al permanere dell'inoperatività di alcuni enti di governo e d'ambito, ma anche all'elevata frammentazione gestionale, agli squilibri territoriali nell'assetto impiantistico, all'elevato numero di singole gare bandite per singoli comuni e spesso di breve durata, una brevità che è di fatto un disincentivo a qualsiasi investimento.

Questi ed altri dati vanno incrociati e messi in relazione al pacchetto della cosiddetta economia circolare, un concetto profit che teorizza sviluppo e prosperità attraverso la separazione possibile tra il progresso e i suoi effetti indesiderati come la riduzione di risorse naturali e l'inquinamento, un ripensamento radicale del rapporto tra materie prime e mercati, un cambiamento a livello culturale tra produzione e consumo. Si tratta di sganciare lo sviluppo economico dall'estrazione e dal consumo di risorse naturali, facendo in modo che le materie prime come energia, acqua, suolo e minerali rimangano per il massimo del tempo possibile all'interno del processo produttivo, per essere infine rigenerati e diventare risorse per altri usi.

È quindi necessario che gli investimenti nel settore siano orientati al superamento di quell'economia lineare conosciuta dai tempi della rivoluzione industriale - estrazione, produzione, rifiuto. Bisogna sviluppare un modello ciclico che si rinnova continuamente e che affonda le sue radici nelle famose tre R: riduci, riusa e ricicla, un modello che pone al centro la sostenibilità del sistema, in cui non ci sono prodotti di scarto ma materie che vengono costantemente riutilizzate.

Infine gli attuali squilibri territoriali degli investimenti non devono tradursi in diversi approcci allo sviluppo dell'economia circolare. Tra le risorse messe in campo per favorire lo sviluppo dell'economia circolare nel settore dei rifiuti, vanno citati sicuramente i fondi strutturali e in particolare il Fesr, Fondo europeo sviluppo regionale, all'interno del quale sono presenti almeno tre misure riconducibili al settore dei rifiuti. Fondamentale anche il Fse, Fondo sociale europeo, e il programma Horizon 2020 che ha destinato 280 miliardi di risorse a tutti i paesi europei per sostenere innovazione e competitività.

La sicurezza stradale riguarda tutti

Ribadiamo il nostro no al taglio del riposo degli autisti di autobus a lunga percorrenza e camion



di **Eliseo Grasso**
Coordinatore nazionale Fit-cisl
Mobilità tpl

No allo sfruttamento degli autisti di autobus a lunga percorrenza e di camion. Per riaffermare questo principio, il 29 maggio scorso a Strasburgo si è tenuta una manifestazione dinanzi al Parlamento europeo organizzata dall'Etf (Federazione europea dei lavoratori dei trasporti), alla quale la Fit-Cisl aderisce, contro la proposta della Commissione europea di modifica del regolamento (EU) 561 del 2006 e di altre normative.

Tale proposta infatti, prevede il peggioramento dei tempi di riposo dei conducenti di autobus e camion, soggetti alle direttive della citata normativa. Per quanto riguarda l'ambito trasporto pubblico locale, la direttiva è applicata alle percorrenze superiori a 50 km.

Nello specifico, le modifiche che la Commissione ha poi approvato il 4 giugno, prevedono solo due giorni di riposo ogni 20 di guida, contro l'attuale norma che stabilisce, invece, tre giorni di riposo ogni 15 di guida.

È inutile sottolineare l'impatto negativo che tali modifiche, se dovessero essere approvate anche dal Parlamento europeo in seduta plenaria, avrebbero sia sui tempi di lavoro dei conducenti che sulla sicurezza loro e delle persone trasportate, nonché degli utenti della strada.

Una volta venuti a conoscenza dei contenuti del "pacchetto mobilità" (Mobility Package), nel quale sono contenute le proposte peggiorative, la Etf in stretto accordo con tutte le organizzazioni sindacali dei trasporti che vi aderiscono, si è subito mobilitata per contrastare tali intenzioni. L'iter legislativo europeo prevede una successiva votazione in seduta plenaria dell'Europarlamento nel prossimo autunno.

Come sindacati italiani, abbiamo organizzato un presidio nel mese di aprile davanti alla stazione degli autobus a lunga percorrenza Tiburtina a Roma, facendo attività di volantaggio al fine di informare lavoratrici, lavoratori e utenti su quanto stava accadendo. Da quella data è partita la macchina organizzativa che ha portato all'imponente manifestazione di Strasburgo a ridosso della prima votazione.

È certamente stata una manifestazione dove l'Italia ha recitato un ruolo principe, in particolare con il numero di persone, circa 200, che Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti hanno portato davanti al Parlamento europeo. La nostra Federazione ha partecipato con due delegazioni le quali sono partite da Milano e Genova in autobus e che con un viaggio notturno hanno raggiunto Strasburgo nelle prime ore

dell'alba e partecipato alla manifestazione, ripartendo subito per il rientro in Italia.

Teniamo a sottolineare l'enorme ringraziamento che va ai nostri 70 delegati e attivisti, delle aree contrattuali tpl e autotrasporto merci, che si sono resi disponibili a questa iniziativa.

Durante la manifestazione, sul palco si sono succeduti gli interventi dei vari rappresentanti delle organizzazioni sindacali presenti e per la Fit-Cisl ha preso parola il nostro Segretario nazionale Maurizio Diamante, il quale ha fatto un intervento puntuale sulla vertenza aperta e come da nostra abitudine, facendo proposte di modifica. Infatti, oltre a rigettare il peggioramento dei tempi di guida e riposo, proponiamo di eliminare le deroghe relative a questi ultimi e adottare il divieto totale dei periodi di riposo settimanali spesi nel veicolo, riconoscendo invece quello settimanale di 24 ore. Questi sono gli interventi che come Segreterie nazionali italiane proponiamo e ci auguriamo possano essere adottati dalla Commissione, dal Parlamento europeo e dal Consiglio per contribuire a migliorare la sicurezza sulle strade europee.

Tanti Parlamentari europei sono intervenuti pubblicamente dal palco della manifestazione, a sottolineare

Un regime di guida e di riposo non adeguato al recupero psicofisico dei conducenti non consente una guida ottimale

l'attenzione che abbiamo sollevato al problema. Terminata la manifestazione, come delazione italiana, siamo stati ricevuti dal Vicepresidente della Commissione trasporti europea, David Maria Sassoli, al quale abbiamo rappresentato la nostra contrarietà alle norme in votazione e le nostre proposte.

Vale la pena analizzare meglio quali sono i rischi per lavoratori, passeggeri e utenti della strada. Il tema della sicurezza stradale coinvolge tutti e deve avere l'attenzione che merita. Sono infatti recenti due incidenti occorsi nell'ultimo periodo, che hanno riguardato nel nostro Paese un auto-

associazione che hanno sposato la campagna di mobilitazione, al fine di tutelare gli interessi che esse rappresentano. Infatti, tra le varie associazioni, si registra l'adesione della Federazione europea dei ciclisti (Ecf), Federazione europea delle vittime del traffico stradale (Fevr) e il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (Etscc).

Si pensi che già nella sua forma attuale, secondo il nostro parere, il regolamento (Ue) n. 561 non garantisce appieno la sicurezza e il benessere dei conducenti professionisti, dei ciclisti,

stradale che sono stati realizzati in tutta l'Ue si sono stabilizzati negli ultimi anni, determinando la diminuzione delle vittime. Ciò significa che dobbiamo fare di più per migliorare la sicurezza stradale, ma dobbiamo anche assicurarci che il problema non sia aggravato dal fatto di avere guidatori distratti, stanchi e sovraccarichi di lavoro, in particolare quelli che guidano autobus e camion dal peso di diverse tonnellate. Un regime di guida e di riposo non adeguato al recupero psicofisico dei conducenti non consente una guida ottimale e non garantisce le condizioni di sicurezza nel trasporto commerciale di passeggeri.

Confidiamo che le azioni messe in campo dal sindacato dei trasporti possano determinare un cambiamento di orientamento da parte della Commissione: la strada sarà ancora complicata perché come si può immaginare sono tanti gli interessi che ruotano intorno a questa materia e sono tante le differenze e le posizioni dei vari paesi che fanno parte della Comunità europea. Ancora una volta, registriamo differenti posizioni tra i paesi



bus che si è ribaltato sull'autostrada A4, fortunatamente senza causare vittime, e un camion che, attraversando i binari di un passaggio a livello, è entrato in collisione con un treno regionale, incidente in cui purtroppo hanno perso la vita due persone. In entrambi i casi, non sono ancora note le cause dei due tragici incidenti, ma comunque teniamo a sottolineare che chi ha la responsabilità di guida sulla strada di grossi mezzi deve avere la garanzia di un recupero psicofisico adeguato dopo il tempo di lavoro trascorso alla guida del veicolo.

A riprova di questo, vi è l'attenzione che al tema viene data da diverse

dei pedoni, dei passeggeri e degli altri automobilisti. Gli incidenti stradali che coinvolgono automezzi pesanti, autobus e camion, sono purtroppo ancora troppo frequenti. Date le loro dimensioni e il peso, i sinistri in cui sono coinvolti questi veicoli determinano spesso un numero maggiore di vittime, in particolare ciclisti, pedoni e veicoli a due ruote. Inoltre, un incidente che coinvolge un autobus può comportare molti più morti, considerando il numero di passeggeri a bordo.

L'Ue è impegnata al fine di ridurre il numero dei decessi stradali in genere. I progressi in materia di sicurezza

del nord Europa rispetto a quelli del sud.

La Fit-Cisl, che nell'ambito internazionale sta sempre più recitando un ruolo primario, continuerà a mettere in campo tutte le iniziative al fine di tutelare i lavoratori dei trasporti, e nella fattispecie quelli coinvolti in questa problematica: tutti i conducenti alla guida di mezzi pesanti, sia sulle brevi che lunghe percorrenze, sia che trasportino persone o merci, perché la sicurezza della strada è un tema che riguarda tutti.

Facciamo chiarezza sulle tabelle di armamento

La Fit-Cisl ha organizzato un momento formativo.

Novità anche dal fronte del welfare



di **Giovanni Olivieri**
Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Trasporto marittimo

Gli Emendamenti di Manila 2010 alla Stcw (Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi) hanno introdotto per il personale marittimo delle nuove certificazioni che stanno creando non poca confusione, soprattutto alla parte sindacale, in sede di commissione locale per la determinazione delle tabelle minime di sicurezza, ex tabelle di armamento.

Le nuove certificazioni che stanno dando qualche problema sono quelle collegate alle Regole II/4, II/5, III/6 e III/7 che corrispondono alle seguenti qualifiche presenti sul Decreto Ministeriale del 25 luglio 2016: A II/4 comune di guardia in coperta; A II/5 marittimo abilitato di coperta; A III/6 ufficiale elettrotecnico; A III/7 comune elettrotecnico.

La semplice pubblicazione della circolare 1 del 20 ottobre 2010 a firma dell'Ammiraglio Luigi Giardino del Comando generale, che sollecitava l'armamento ad aggiornare le tabelle minime di sicurezza delle proprie navi con le nuove certificazioni introdotte dagli emendamenti di Manila in modo da essere conformi ai nuovi standard internazionali, ha generato non poca confusione in parecchie società di armamento. Il casus belli è stata senza dubbio l'introduzione della nuova certificazione "II/5" in coperta ed in macchina.



Mentre fino all'incontro di Manila sia il marinaio (comune di coperta) che il nostromo o il tankista dovevano avere la certificazione A II/4, in macchina ingrassatore (comune di macchina) e operaio la III/4, adesso regna una discreta confusione sia da parte sindacale che datoriale.

Per questo, proprio per evitare spiacevoli incomprensioni in occasione delle commissioni locali di consultazione per la determinazione delle tabelle minime di sicurezza, sfruttando i buoni rapporti che da sempre la Fit-Cisl ha con il Comando generale delle Capitanerie di Porto, è stato organizzato presso la nostra sede nazionale, un seminario sulle tabelle minime di sicurezza e sull'inserimento delle nuove certificazioni dei marittimi introdotte dagli emendamenti di

Manila 2010.

Il seminario ha visto la partecipazione di tutti i componenti dell'Area contrattuale dei marittimi nazionali facenti parte delle Commissioni di consultazione locale per le tabelle di armamento e, per la parte ministeriale, del Capitano di Vascello (CP) Antonio Raffaele Caporaso del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera Reparto VI Sicurezza della navigazione - Ufficio 4° Personale marittimo.

Il Comandante Caporaso ha approfondito l'argomento relativo alle tabelle di sicurezza illustrando il percorso che parte dalle consultazioni in sede locale passando per le tabelle provvisorie rilasciate dalla Capitaneria di iscrizione

Tra le richieste del sindacato per il rinnovo del ccnl c'è anche la revisione delle "vecchie" figure in funzione delle nuove certificazioni

della nave e che porta alle tabelle minime definitive.

Come prevedibile, quando si è arrivati alla descrizione delle nuove certificazioni e il loro inserimento in tabella, la spiegazione del Comandante è stata seguita con molto interesse e è stata molto proficua. Se, per esempio, fino a ieri, limitatamente ai lavoratori di coperta, le due figure "certificate" presenti in tabella erano il nostromo, sottufficiale caposervizio, e il marinaio, comune, e il loro percorso formativo e di carriera era determinato da leggi e normative nazionali a partire dal Regio Codice della Navigazione, con l'introduzione della Stcw le cose sono cambiate. Così la normativa internazionale ha affiancato quella nazionale e questo ha portato alla "scomparsa" delle vecchie figure di nostromo e marinaio dalle tabelle minime di sicurezza. In pratica se fino a ieri avevamo la dicitura nostromo seguita dalla certificazione Stcw richiesta, oggi abbiamo la certificazione II/5 senza una figura "identificabile". Se tecnicamente il problema può essere superato ragionando alla rovescia, sindacalmente parlando nasce un problema non di poco conto in quanto, se prima contrattualmente il nostromo era un sottufficiale caposervizio e in tabella ne era previsto solo uno, adesso in tabella possono essere richiesti anche più di un marittimo con la certificazione II/5. In pratica, retributivamente come deve essere inquadrato? Nostromo, come chiedono le parti sociali, o comune, come vogliono le associazioni datoriali? Tra le richieste del sindacato per il rinnovo del ccnl c'è anche la revisione delle "vecchie" figure in funzione delle nuove certificazioni? Al momento le controparti si sono dette disponibili a una revisione, ma le posizioni sono ancora un po' distanti.

Anche le altre due certificazioni introdotte dagli emendamenti di Manila, ovvero quella per l'ufficiale elettrotecnico e il comune elettrotecnico, stanno creando non pochi problemi. Per quanto riguarda l'ufficiale elettrotecnico, certificato in base alla regola A III/6, a oggi hanno ottenuto la relativa certificazione i marittimi che ricadevano già sotto

la disciplina del decreto 71 del maggio 2015. Poi, purtroppo, c'è una grave lacuna che sta dando spazio ai comunitari: a oggi non esiste ancora una strada da intraprendere per conseguire il titolo da allievo ufficiale elettrotecnico. Sembra che sia stato individuato un percorso formativo, inserito in una "sottosezione" della sezione macchina degli istituti tecnico nautici, ma siamo ancora in attesa della pubblicazione del decreto. Quindi se tutto va bene fra non meno di quattro anni avremo il primo allievo ufficiale elettrotecnico "made in Italy".

Durante l'incontro con il Comando generale è poi emerso ed è stato chiarito che le figure dell'ufficiale elettrotecnico e del comune elettrotecnico non devono essere in tabella di tutte le imbarcazioni, ma solo su quelle che hanno apparati e connessioni dati tali da rendere necessaria la loro presenza, come ad esempio le navi da crociera. Negli altri casi resta valida la vecchia figura dell'elettricista, sottufficiale, come previsto dal d.p.r. 231 del 2006, regolamento che disciplina il collocamento dei lavoratori marittimi appartenenti alla gente di mare.

Come per le certificazioni di coperta/macchina, anche qui si apre il problema dell'individuazione dei parametri retributivi di queste nuove figure. Se per il comune potrebbero non esserci serie difficoltà per trovare un inquadramento retributivo, per l'ufficiale, come già detto altre volte, si potrebbe individuare un percorso simile a quello della vecchia figura dell'ufficiale radiotelegrafista, con l'unica modifica che tutto inizierebbe dopo la fine del percorso da allievo. Questo significherebbe, quindi, iniziare la carriera, retributivamente parlando, da 2° ufficiale e dopo qualche anno passare primo ufficiale.

Tra le richieste del sindacato per il rinnovo del ccnl c'è anche la revisione delle "vecchie" figure in funzione delle nuove certificazioni: al momento le controparti si sono dette disponibili a una revisione ma le posizioni sono ancora un po'

distanti.

Altro importante momento è stato quello dell'incontro tenuto il 30 maggio presso il Comando generale per la ripresa delle attività del Comitato nazionale Welfare a cui abbiamo partecipato come Fit-Cisl con Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui siamo affiliati. L'organismo è formato dai rappresentanti nazionali delle maggiori realtà del cluster marittimo (Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Assoport, Stella Maris, Fit-Cisl e Itf, Cirm, Angopi, Fedepiloti), unitamente al Ministero dei Trasporti attraverso il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari generali e il personale e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera.

Il Comitato nazionale ha un ruolo di impulso e coordinamento delle attività svolte dai 26 Comitati territoriali per il Welfare della Gente di Mare distribuiti lungo il territorio nazionale, tant'è che durante la riunione è stata approvata la modifica dell'atto costitutivo del Comitato, che permetterà l'attuazione della Mlc 2006, attraverso l'espressione dell'indirizzo unitario delle attività dei Comitati territoriali.

Per la prima volta dalla sua istituzione, il Comitato ha visto la partecipazione della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, nella persona dell'Arch. Mauro Coletta, che ha dichiarato: «pieno supporto istituzionale per la realizzazione degli obiettivi che il Comitato si prefigge, in linea con i compiti della Direzione generale svolti a servizio del personale marittimo».

La riunione del comitato si è chiusa nella soddisfazione generale, con il rinvio al prossimo incontro che si terrà il 25 giugno, in occasione della giornata internazionale del marittimo.

Intermodalità: il piano per collegare i porti alla rete ferroviaria

Lo sviluppo degli scali implica crescita economica e occupazionale



di **Ettore Torzetti**
Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Portualità

La nostra scelta strategica di trasformare i porti in autentici poli di sviluppo del sistema-Italia ha già dato significativi risultati. E ora, con l'avvio del piano per un migliore collegamento tra gli scali e la rete ferroviaria, si apre una nuova tappa per dare coerente attuazione all'obiettivo che

ha pesanti effetti negativi che ancora incidono sul trasporto delle merci. Solo così si realizza quella sinergica filiera integrata che avrà importanti e decisive ricadute positive sul rafforzamento strutturale del nostro si-

Il successo della nostra strategia poggia saldamente nelle mani dei lavoratori portuali: sono i veri protagonisti

di sviluppo economico, che poggia saldamente sulla crescita e su un forte stimolo all'occupazione.

L'attuale punto di maggiore criticità, lo avvertiamo quotidianamente, sta nel fatto che i porti, a partire da quelli più importanti, sono intasati dai tir perché accessibili solo dalla rete stradale, sovente con serie carenze strutturali che ne compromettono una efficace operatività. Criticità che può essere superata, appunto, con l'ampliamento dei servizi intermodali e il trasferimento di quote crescenti di merci dalla strada alla ferrovia. Il "progetto ultimo miglio", lanciato

ci eravamo posti: superare il paradosso che sovente abbiamo evidenziato, cioè appunto l'inadeguata connessione tra porti e ferrovie, la quale

stema dei trasporti. Questo è sempre un fattore determinante - come tutti gli osservatori più attenti sottolineano - per affermare un nuovo modello

da Rete ferroviaria italiana con investimenti di un miliardo di euro, si propone di dare risposte adeguate per dare soluzione a questa strozzatura,



che penalizza e appesantisce l'attività dei porti, con crescenti rischi sulla stessa sicurezza dei lavoratori del comparto.

Non siamo all'affermazione puramente "teorica" perché molti cantieri sono già aperti, in attuazione dei recenti accordi che sono stati sottoscritti con alcune importanti autorità portuali. Qualche esempio? A Napoli la creazione di una nuova stazione e terminal ferroviario nell'area orientale del porto; a Venezia-Chioggia si punta a migliorare le connessioni dei due scali per dare un ulteriore impulso alla movimentazione delle merci, insieme all'ampliamento del nodo di Marghera e alle previste opere nella stazione di Mestre per snellire le operazioni di manovra; a Trieste, uno dei più importanti hub portuali del sistema logistico italiano e internazionale, l'impegno è quello di potenziare la rete delle infrastrutture per far fronte al costante e crescente volume delle merci movimentate. Nella dorsale adriatica centrale si stanno realizzando importanti strutture ad Ancona, anche in attuazione del corridoio di connessione con il porto di Civitavecchia, e più a Sud a Taranto. Cantieri aperti, inoltre, ci sono in tutta la dorsale occidentale: da Gioia Tauro a Salerno, Gaeta, Livorno, La Spezia, Genova e Savona.

Il grande piano prevede il potenziamento della rete ferroviaria, l'adeguamento agli standard internazionali per il trasporto delle merci e una più efficiente connettività ai porti, agli interporti e alle infrastrutture di interscambio ferro-gomma-mare.

La sua realizzazione è un supporto essenziale per dare una nuova spinta al ruolo strategico del nostro sistema portuale. Anche nelle regioni meridionali, che troveranno nella istituzione delle Zes (Zone economiche speciali), con tutte gli incentivi e le facilitazioni previsti, un innovativo



volano per lo sviluppo economico delle aree territoriali che hanno negli scali il punto di snodo per il consolidamento delle attività economiche presenti e la localizzazione di un rete di nuove imprese della manifattura e della logistica.

Seguiamo con grande interesse e attenzione i progetti e le organiche proposte che stanno maturando nelle regioni del Sud ed in Sicilia e Sardegna. Esse costituiranno, infatti, delle solide basi su cui costruire opportunità serie di sviluppo economico e di forte ampliamento delle chance di occupazione

Capofila di questo processo sono la Campania e la Calabria. Nei giorni scorsi, il Governo ha firmato infatti i decreti relativi alla istituzione della Zes per i territori che sono inclusi nelle aree portuali di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia e gli interporti di Nola e Marigliano, e per quelli che insistono, in Calabria, sul porto di Gioia Tauro. Un buon segnale, in grande sintesi, che riconferma la possibile opportunità che i porti offrono per una radicale inversione, anche nel Mezzogiorno, dell'attuale tendenza alla stagnazione produttiva e del conseguente depauperamento delle risorse umane, costrette a trovare in altri

lidi una possibile soluzione, almeno per sopravvivere. Non ci piace vedere i giovani che, con lo zaino sulle spalle, abbandonano le loro radici, perché non intravedono neppure la speranza di un futuro migliore. A essi, insieme alla Cisl, vogliamo aprire un orizzonte diverso. È la nostra sfida.

Ma il successo della nostra strategia poggia saldamente nelle mani dei lavoratori portuali. Sono i veri protagonisti. Ed è ad essi che, come organizzazione sindacale, dobbiamo essere capaci di dare certezze relativamente alla stabilità del posto di lavoro, insieme alle condizioni ottimali sotto il profilo della sicurezza. Il recente sciopero nazionale, che ha coinvolto tutti i porti italiani, con una massiccia adesione, ha messo sul tappeto la giusta rivendicazione di arginare il fenomeno dell'autoproduzione, che apre la strada a pericolose incursioni dietro le quali avanzano forme di dumping sociale, che penalizzano i lavoratori, negando le garanzie che scaturiscono dalle intese contrattuali: nei trattamenti salariali e negli stessi standard di sicurezza. Per evitare questa deriva, sollecitiamo il rigoroso rispetto delle norme legislative e degli accordi sindacali per garantire buona occupazione, sicurezza sul lavoro, redditi adeguati e stabilità.

L'assegno di ricollocazione entra a regime



di Osvaldo Marinig

L'Anpal (Agenzia nazionale politiche attive del lavoro), con apposita deliberazione, ha superato la fase sperimentale e di fatto ha messo, parzialmente, a regime l'assegno di ricollocazione. Si tratta di uno strumento introdotto con il decreto n.150/2015 attuativo del Jobs Act che serve ad aiutare le persone disoccupate a migliorare le possibilità di ricollocarsi nel mondo del lavoro.

Al momento possono richiedere l'assegno i beneficiari di Naspi da almeno quattro mesi. L'assegno consiste in un importo da utilizzare presso i soggetti che forniscono servizi di assistenza alla ricerca di lavoro (centri per l'impiego o agenzie per il lavoro accreditate).

Chi richiede l'assegno potrà scegliere liberamente l'ente da cui farsi assistere: il centro per l'impiego o l'agenzia per il lavoro prescelto assegnerà un tutor che affiancherà il destinatario attraverso un programma personalizzato di ricerca intensiva per trovare nuove opportunità di impiego.

Di seguito approfondiamo la conoscenza del nuovo ammortizzatore sociale pensato per aiutare non solo i lavoratori che hanno perso il posto di lavoro, ma anche quelli che lo stanno perdendo a reinserirsi all'interno del processo produttivo.

Innanzitutto va esplicitato che la platea dei potenziali destinatari dell'assegno di ricollocazione è stata recentemente ampliata ai beneficiari del reddito di inclusione e ai lavoratori coinvolti negli accordi di ricollocazione stipulati a seguito di messa in cassa integrazione per riorganizzazione aziendale e crisi. Le modalità per la richiesta dell'assegno di ricollocazione da parte di queste due categorie non sono ancora operative e saranno definite in una fase successiva.

Al momento, per poter accedere all'assegno i soggetti devono aver fruito completamente dell'indennità di disoccupazione Naspi e appartenere a una delle seguenti fattispecie: lavoratori che hanno aderito ad analoghe misure di politica attiva erogate dalle Regioni e Province autonome (solitamente tali misure sono denominate contratto/assegno di ricollocazione, accompagnamento al lavoro o dote lavoro); lavoratori coinvolti in misure di politica attiva finanziate da un soggetto pubblico (quali corsi di formazione per l'inserimento lavorativo, corsi di formazione per l'adempimento dell'obbligo formativo, tirocini extracurricolari, servizio civile); lavoratori destinatari di un finanziamento pubblico per l'avvio di un'attività di lavoro.

La persona destinataria dell'assegno è

libera di aderire o meno alla misura. Nel caso voglia usufruire del servizio di assistenza, deve rivolgersi al centro per l'impiego o a un soggetto accreditato e può scegliere il soggetto erogatore nel territorio di domicilio o in un'altra regione.

Per ottenere l'assegno il lavoratore deve presentare domanda: presso il proprio centro per l'impiego o inoltrarla telematicamente, previa registrazione, tramite il portale unico registrazione disoccupati dell'Anpal o gestirsela autonomamente o rivolgersi, a partire dal 28 maggio 2018, a un patronato come l'Inas.

Prima però deve aver effettuato un colloquio con il personale del centro per l'impiego, a seguito del quale il lavoratore viene inserito in una classe di profilazione, stilata in base al suo profilo tecnico professionale attitudinale, al fine di valutare il suo grado di occupabilità.

Effettuato ciò, il lavoratore verrà chiamato dal centro per l'impiego, per sottoscrivere un patto di servizio personalizzato, contenente anche l'indicazione circa la sua disponibilità a partecipare a iniziative formative, corsi di riqualificazione o di politica attiva e ad accettare offerte di lavoro qualora congrue al suo profilo.

L'assegno di ricollocazione viene calcolato sulla base della tipologia di contratto e a seconda di quanto riportato nel profilo di occupabilità individuale

L'assegno di ricollocazione potrà poi essere speso sia presso un centro per l'impiego sia presso un soggetto presente nell'albo nazionale dei soggetti accreditati a livello nazionale o regionale sezione prima o terza, a seconda della scelta fatta dal lavoratore medesimo. Una volta che la persona ha scelto il soggetto che dovrà assisterlo, beneficerà di un servizio personalizzato per la ricerca intensiva di una nuova occupazione volto al reinserimento nel mondo del lavoro in tempi brevi.



Il servizio si compone di due prestazioni principali: assistenza alla persona e tutoraggio. Sono previsti: un programma di ricerca intensiva di opportunità occupazionali attraverso la promozione del profilo professionale della persona verso i potenziali datori di lavoro, la selezione dei posti vacanti, l'assistenza alla preselezione e alle prime fasi di inserimento in azienda, l'assegnazione di un tutor per sostenere in modo continuativo la persona in tutte le attività necessarie alla sua ricollocazione, a partire dalla definizione e condivisione di un programma personalizzato per la ricerca attiva di lavoro.

Il servizio si conclude dopo 180 giorni; può essere prorogato per altri 180 giorni in caso di assunzione con un contratto di lavoro di almeno sei mesi.

L'importo dell'assegno di ricollocazione è graduato in base al profilo posseduto dal lavoratore, e può essere speso dal lavoratore presso il centro per l'impiego Anpal o presso i soggetti accreditati in materia di politiche attive del lavoro, per poter frequentare corsi professionali che lo aiuteranno a reinserirsi sul mercato del lavoro. I

percettori di prestazioni di sostegno al reddito potranno, inoltre, essere chiamati a svolgere attività di volontariato nel Comune di residenza.

I soggetti che hanno diritto si vedranno rilasciare dall'Anpal, nei limiti delle disponibilità assegnate a tale finalità per la Regione o per la Provincia autonoma di residenza, l'assegno di ricollocazione.

L'agenzia scelta per il servizio di ricerca dell'occupazione riceverà una remunerazione, dallo Stato o dalla Regione, con la dote attribuita al lavoratore solo nel caso in cui sia concretamente trovato un lavoro.

L'assegno di ricollocazione, che non costituisce reddito imponibile, viene calcolato sulla base della tipologia di contratto (a tempo indeterminato, compreso l'apprendistato e tempo determinato maggiore o uguale a sei mesi) e a seconda di quanto riportato nel profilo di occupabilità individuale; quindi più si avranno difficoltà a trovare un'occupazione congrua e più alta sarà la somma erogata.

Nel caso in cui il processo di ricollocazione vada a buon fine, al soggetto erogatore saranno riconosciute le seguenti cifre: con un contratto a tempo indeterminato (compreso apprendistato) da mille a 5mila euro; con un contratto a termine superiore o uguale a sei mesi da 500 a 2.500 euro; con un contratto a termine compreso superiore o uguale a tre mesi e fino a sei mesi (solo per le Regioni del Meridione d'Italia) da 250 a 1.250 euro.

Come per tutti gli ammortizzatori sociali esistono delle condizionalità come quella della disponibilità del lavoratore a partecipare a corsi di formazione o a iniziative di politiche attive del lavoro. Nel caso in cui il lavoratore poi non partecipi alle iniziative di inserimento e reinserimento nel mercato del lavoro, sono previste sanzioni che possono essere: decadenza della prestazione, sospensione o decurtazione delle somme erogate con l'assegno.

Il nostro impegno continua. Per le lavoratrici e i lavoratori

Le nostre iniziative in Italia e in Europa spiegate bene



di **Francesca Di Felice**
Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento donne

Il lavoro del Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl prosegue con lo spirito dell'ultimo Congresso con un impegno particolare sui temi sia della contrattazione sia del contrasto alla violenza di genere, e non solo, nei luoghi di lavoro, ma anche sul campo della prevenzione dei tumori femminili. Tale linea è stata ulteriormente confermata durante i lavori del Consiglio generale nazionale dello scorso 22 maggio.

La contrattazione

Nello specifico, uno degli obiettivi del piano di attività consiste nell'aggiornamento delle "Linee guida per la contrattazione di genere e per la famiglia nei trasporti". Il documento, elaborato nel precedente mandato congressuale, che nasce dalla collaborazione con le aree contrattuali nazionali e il Dipartimento nazionale delle politiche sociali, si sostanzia nella raccolta di buone pratiche e proposte da tradurre in iniziative contrattuali nell'ambito dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali dei lavoratori dei trasporti.

L'aggiornamento del documento parte da un lavoro di comparazione dei ccnl, che le componenti del Coordinamento effettueranno operando in gruppi di lavoro, e includerà la raccolta degli accordi aziendali, che sarà

predisposta da ogni Coordinamento regionale, ma anche la realizzazione di un'indagine conoscitiva sui bisogni inespresi afferenti al tema del welfare contrattuale, che sarà realizzata attraverso la compilazione di un questionario rivolto ai lavoratori e alle lavoratrici dei trasporti.

Il lavoro di proposta e collaborazione sul tema della contrattazione, svolto nel precedente mandato congressuale, ha prodotto ottimi risultati in termini di inserimento nei ccnl di importanti strumenti finalizzati ad aumentare l'occupazione femminile nei trasporti, a migliorare la condivisione delle responsabilità familiari e il soddisfacimento dei bisogni delle lavoratrici e dei lavoratori del settore. Ora l'intenzione è fare di più individuando, oltre alle proposte a supporto dei rinnovi contrattuali, anche importanti strumenti utili ad incentivare e a promuovere la contrattazione aziendale altresì attraverso l'inserimento di strumenti di welfare. Le Responsabili regionali lavoreranno, in collaborazione con i Responsabili delle aree contrattuali a livello regionale, contribuendo concretamente a supporto della contrattazione, di cui potranno beneficiare i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti.

Il contrasto alla violenza, di genere e non solo

Il contrasto alla violenza è un tema che da tempo rappresenta una priorità per la Segreteria nazionale e per il Coordinamento. A tale proposito si è deciso di rinnovare il sostegno e la relativa collaborazione con l'associazione nazionale volontarie del Telefono Ros": attraverso le volontarie potranno essere realizzate iniziative regionali sul tema del contrasto alla violenza di genere, sulla base delle singole esigenze locali. Allo stesso tempo si riconferma l'impegno a fare sempre di più per contrastare il fenomeno della violenza nei luoghi di lavoro con gli strumenti che abbiamo a nostra disposizione, primo fra tutti la contrattazione. A tale proposito le Coordinatrici regionali sono costantemente impegnate a promuovere il recepimento in ogni azienda dell'accordo interconfederale del 25 gennaio 2016 per contrastare la violenza nei luoghi di lavoro che prevede azioni concrete di responsabilità delle aziende per prevenire, contrastare e gestire il fenomeno.

Il progetto europeo

Il tema della violenza, di genere e non solo, riguarda ormai, purtroppo quasi quotidianamente, tutti i lavoratori dei trasporti, in particolare quelli che lavorano a contatto con il pubblico, i quali sono sempre più esposti alle aggressioni. Per questo la Segreteria



“Maternità e paternità nei trasporti”: leggi l’opuscolo informativo

Il Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl ha elaborato l’opuscolo informativo “Maternità e paternità nei trasporti” con l’obiettivo di fornire uno strumento aggiornato e completo in merito ai diritti e alle tutele delle lavoratrici e dei lavoratori con figli: un vademecum dei propri diritti in materia, per conoscere meglio la legislazione e le norme previste dai ccnl dei trasporti sui congedi e su tutto ciò che può agevolare il welfare familiare.

Dall’entrata in vigore del d.lgs. n. 151/2001, cosiddetto “Testo unico delle disposizioni legislative in materia di tutela e sostegno della maternità e della paternità”, diversi sono stati gli interventi messi in atto dal legislatore che hanno rivisitato la materia diversificando le forme di tutela. Molti di questi interventi, contenuti nel Jobs Act (l. n. 92/2012) e resi operativi con il d.lgs. n. 80/2015, sono di natura strutturale e hanno modificato alcune norme del Testo unico sopracitato. Altre disposizioni, previste inizialmente in via sperimentale, non avendo invece natura strutturale, devono essere riconfermate da appositi finanziamenti riconosciuti dalla legge di bilancio ogni anno, come il congedo per il papà, i voucher baby sitting, il premio alla nascita, il bonus bebè e il bonus asilo nido.

Qualunque sia il tipo di intervento, il legislatore prosegue nell’intento di estendere il diritto dei congedi in capo a entrambi i genitori, promuovendo in pieno la figura paterna, anche al fine di iniziare quel lungo percorso verso il benessere familiare che trova le sue basi nella condivisione delle responsabilità.

Anche l’azione contrattuale continua a muoversi in questa direzione e i ccnl dei trasporti, di recente rinnovo, hanno aggiornato e integrato le forme di tutela, migliorando, ove possibile, le previsioni legislative e rendendole più flessibili e funzionali alle esigenze dei lavoratori con figli.

L’opuscolo in formato file scaricabile, qualunque aggiornamento e/o dettaglio normativo, come pure tutte le attività proposte dal Coordinamento, potranno essere visualizzate nel sito www.fitcisl.org area Donne, dove il Coordinamento nazionale ha una specifica sezione dedicata alle politiche di genere.

Inoltre, potete inviare richieste di informazioni contattando il Coordinamento via mail all’indirizzo fit.donne@cisl.it, attraverso la pagina Facebook Donne Fit Cisl Nazionale Fit Cisl e l’account Twitter [@DonneFit](https://twitter.com/DonneFit).

nazionale della Fit-Cisl, in collaborazione con il Coordinamento nazionale donne, ha deciso di presentare un progetto alla Comunità europea che prevede linee di finanziamento per azioni mirate a contrastare la violenza nei luoghi di lavoro. Nello specifico il progetto prevede azioni concrete dirette a contrastare il fenomeno nel trasporto pubblico locale e ferroviario e si chiama “Hover – free from harassment and violence at work in the local public transport and railway sector”. La nostra Federazione è soggetto promotore capofila che, in collaborazione con Sindova, ha coinvolto altri quattro sindacati europei: il belga Acv

Csc Transcom, lo slovacco Zsss, lo spagnolo Fesmc-Ugt e il bulgaro Fttb. Se otterrà il finanziamento, il progetto si realizzerà in cinque momenti formativi destinati ad altrettante classi diverse (una per ogni sindacato coinvolto) di sindacalisti nei cinque paesi coinvolti. Al termine del percorso formativo i risultati del progetto e i suoi sviluppi futuri saranno presentati in una conferenza finale che si svolgerà a Roma.

Diamo risposte ai nostri ragazzi, riders sottopagati

Il sindacato sta agendo bene, ma la situazione è nuova e complessa



di **Christian Tschigg**
Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento giovani

Tutti ormai abbiamo almeno per una volta sentito pronunciare i termini gig economy, uberisation, collaborative economy, on-demand economy. In realtà tutti questi anglicismi vengono usati in maniera alternativa per accentuare alcune caratteristiche di una categoria più ampia: la sharing economy. Tradotto letteralmente significa condivisione del modello economico. Un fenomeno non nuovo ma che sta prendendo sempre più piede grazie anche al continuo sviluppo dell'infrastruttura digitale e del suo sempre maggiore uso. Un modello economico che col passare del tempo sta condizionando non solo il futuro delle imprese ma anche il mercato del lavoro.

All'interno delle piattaforme che ridistribuiscono o condividono servizi si trova davvero di tutto. Dai trasporti agli alloggi, dalla finanza collaborativa ai servizi domestici e professionali on-demand.

Uno dei settori che sta facendo parecchio discutere e in cui si trovano molti giovani lavoratori atipici è quello del food-delivery. Nello specifico il caso Foodora. Cos'è (o chi è) Foodora? Tale servizio permette ad utenti registrati sulla piattaforma di selezionare ristoranti vicini, scegliere il pasto desiderato e farselo consegnare entro breve tempo. A prendere il cibo e trasportarlo ci pensano gli addetti,

solitamente in bicicletta. La società approda sul mercato nel 2014 e, se attualmente in Italia la si ritrova solo nelle grandi metropoli, è anche vero che il servizio si sta espandendo rapidamente. Un sistema di geolocalizzazione individua un fattorino in grado di concludere la consegna nei tempi stabiliti. Il lavoratore deve disporre di un proprio smartphone per seguire le ordinazioni e di una bicicletta. Ognuno si arrangia come può.

Ma nel campo della "consegna immediata" non esiste solo Foodora. Troviamo anche Deliveroo, JustEat, UberEats, Glovo e Foodracers. Un mercato che, secondo le stime, vale oltre 2 miliardi di euro. Di rider, gli addetti alla consegna che lavorano per conto di queste piattaforme, se ne contano migliaia. E se nella maggioranza dei casi si tratta di ragazzi o studenti che, in cerca di un piccolo extra, rappresentano il target privilegiato delle piattaforme, non mancano rider meno giovani che svolgono l'attività di consegna in via prevalente o ne ricavano la propria unica fonte di reddito: si consideri che ad esempio il 12% dei collaboratori di Deliveroo



supera il tetto dei 5mila euro annui (intervista a Elisabetta Andreis, 2017).

Ma perché Foodora è finita sotto i riflettori? Prima di rispondere, diamo un'occhiata alla tabella allegata.

Per arrivare al punto, dato che, come si osserva, non esistono contratti di impiego nel senso classico del termine ma solo contratti atipici (ma, purtroppo, sempre più tipici...), Foodora ha deciso, dopo un periodo iniziale, di cambiare il sistema della paga da oraria a consegna eseguita. Ed ecco che solo in quel preciso momento, iniziando i malumori, la gente si è riunita, organizzata e ha di conseguenza manifestato, usando come slogan l'hashtag #foodoraetlabora. A questa protesta sono seguiti subito i primi licenziamenti avvenuti via app. Le lavoratrici e i lavoratori, quindi, manifestavano organizzandosi

Piattaforma	Forma contrattuale	Misura e modalità di determinazione del compenso	Costo per il cliente
Foodora	Co.co.co.	4 € lordi a consegna (fino a ottobre 2016, 5,60 € lordi «per ora di disponibilità»).	Costo di consegna fisso 2,50 €.
Deliveroo	Collaborazione autonoma occasionale	7 € lordi «per ora di lavoro», + bonus di 1,50 € lordi a consegna.	Costo di consegna fisso 2,50 €, sovrapprezzo di 2 € per ordini inferiori a 15 €.
JustEat	Co.co.co. con diversa società	6,50 € netti «per ora di attività» / 4 € netti «per ogni periodo in cui il driver ha comunicato la propria disponibilità» + indennità pioggia, festivi, prefestivi e bonus consegne numerose.	Costo di consegna variabile, consegna spesso gratuita nei maggiori centri urbani e/o per ordini che superano un determinato ammontare.
UberEats	Collaborazione autonoma occasionale con il ristoratore	Compenso a consegna comprensivo di voce fissa (2 €) e voce variabile secondo chilometraggio.	Costo di consegna fisso 2,50 €.
Glovo	Collaborazione autonoma occasionale (co.co.co. fino a inizio 2017) con diversa società	Compenso a consegna variabile secondo chilometraggio (fino a inizio 2017, 7,35 € lordi per ora di disponibilità “assorbibili” nel compenso a consegna variabile).	Costo a consegna variabile compreso tra 1,90 e 4,90 €.
Foodracers	Collaborazione autonoma occasionale con cliente finale	Compenso a consegna variabile secondo chilometraggio.	Costo di consegna variabile a partire da 2,50 €.

Tabella - **I compensi dei rider della gig-economy italiana e i costi per il cliente**
(Gionata Cavallini - <http://unimi.academia.edu/GionataCavallini>)

autonomamente per avere contratti meno precari, compensi più elevati e qualche indennità extra (ad esempio per la manutenzione degli strumenti di lavoro, cioè per lo più la bicicletta). Gli esiti si sono visti sulle pagine dei principali quotidiani. Una netta chiusura da parte dell'azienda che ha fatto irritare sindacati e Ministero.

È stata anche intentata una causa civile, da parte di alcuni rider, che avevano contestato l'interruzione improvvisa del rapporto di lavoro dopo le mobilitazioni del 2016 per ottenere un giusto trattamento economico e normativo. Tuttavia, il tribunale ha stabilito che i rider sono collaboratori autonomi non legati da un rapporto di lavoro subordinato con l'azienda, pertanto il ricorso non sussiste. Uno schiaffo non solo per i rider, ma per tutto il nostro sistema-lavoro, già gravato dalla crisi dei giovani che non trovano occupazione. D'altronde queste aziende sfruttano semplicemente i vuoti della nostra normativa. Infatti bisogna ricordare che il Jobs Act ha abolito quel punto della riforma

Fornero che stabiliva che il compenso dei co.co.co a progetto non potesse essere inferiore alle retribuzioni minime previste dai contratti collettivi nazionali del settore. In altre parole sottopagare non è illegale.

Questa vicenda solleva, quindi, un problema che va ben oltre la mera questione retributiva dei rider. Fa emergere il crescente numero di aziende di servizi che impiegano migliaia di giovani per dei “lavoretti”: prestazioni di lavoro occasionali e pagate a cottimo. Sul filo della legalità, dato che tecnicamente tutti i contratti sanciscono la natura autonoma del rapporto di lavoro.

Tra l'altro questo è un settore dei trasporti dove i giovani ci sono. Ed in gran quantità. Secondo una notizia riportata il 5 giugno dall'Adnkronos: «Quasi il 90% dei rider che lavorano per Foodora ha meno di 35 anni (42% tra i 18 e i 24 anni, 44% tra i 25 e i 34 anni), quasi uno su due è studente (48%), molti hanno un altro lavoro a cui affiancano l'attività di rider (28%)

o sono in cerca (11%)».

Tutto ciò ci porta, nuovamente, ad aprire una riflessione interna. Il sindacato più volte si è dimostrato capace di organizzare gruppi di persone per portare a casa diritti (non solo retributivi) e garanzie contrattuali, anche per queste nuove tipologie di lavoratori che rientrano a tutti gli effetti nel vasto mondo dei trasporti.

Da parte della Fit-Cisl un grande passo avanti in tal senso è stato fatto riconoscendo e facendo riconoscere i riders all'interno dell'ultimo rinnovo del contratto merci e logistica. La spinta necessaria è ora quella di insistere affinché il contratto collettivo sia quello da applicare e non forme che dovrebbero essere marginali.

Data la continua espansione delle aziende che operano nella gig economy conviene riflettere velocemente per agire, prima che lo faccia qualcuno meno esperto nel campo della contrattazione e del lavoro.

La Fit-Cisl e la spagnola Fesmc-Ugt firmano accordo di cooperazione



di **Luigi Mansi**
Coordinatore Fit International



La Fit-Cisl ha firmato un accordo di cooperazione con il sindacato spagnolo Fesmc-Ugt. La firma ha avuto luogo il 4 maggio a Roma nella sede nazionale della nostra Federazione, alla presenza del Segretario generale Antonio Piras, la Segretaria nazionale Monica Mascia, il Coordinatore di Fit International Luigi Mansi, la Responsabile nazionale del Coordinamento donne Francesca Di Felice e Remo Di Fiore e con il Segretario generale di Fesmc Miguel Angel Cilleros e la Segretaria per le Relazioni internazionali Mari Carmen Donate.

Fesmc è una delle tre Federazioni di Ugt e si occupa dei lavoratori di trasporti, comunicazione, turismo, banche, settore finanziario, servizi e sicurezza per un totale di 220mila iscritti circa.

L'accordo mira a rendere più efficace la cooperazione delle due organizzazioni sindacali a vantaggio dei rispettivi iscritti, in un momento molto delicato per il futuro del lavoro e i diritti dei lavoratori. Infatti le sfide che Fit-Cisl e Fesmc-Ugt stanno affrontando non sono dissimili: in tutta Europa si tenta di limitare il diritto di sciopero e attuare il più possibile privatizzazioni e liberalizzazione nel settore dei trasporti, in un contesto politico non facile, in cui il populismo è in forte ascesa con tutte le conseguenze del caso.

Nell'incontro del 4 maggio, dunque, le

due sigle sindacali hanno colto l'occasione per confrontare le proprie esperienze, le sfide e il lavoro che stanno svolgendo. Il Segretario generale ibero Cilleros ha chiesto a Piras quali fossero le conseguenze della liberalizzazione ferroviaria in Italia, dove è a uno stadio più avanzato rispetto a quella in Spagna. Il nostro Segretario generale ha risposto illustrando puntualmente la situazione del nostro Paese e ha evidenziato soprattutto le criticità dovute alla mancanza di regole comuni per il settore e al dumping contrattuale. Infatti alcune aziende non applicano il contratto collettivo nazionale di settore, ma altri come ad esempio quello della logistica, che non sono adatti alla mobilità ferroviaria, al solo scopo di forzarli per pagare meno i lavoratori e quindi fare concorrenza sleale a chi invece rispetta le giuste norme contrattuali.

Piras ha anche sottolineato la politica di espansione molto aggressiva di Fsi all'estero: «Noi non la condanniamo, ma nemmeno la approviamo perché vorremmo che una fetta più consistente di investimenti fosse fatta soprattutto nel nostro Meridione».

I due sindacati hanno anche concordato



di aumentare la collaborazione in vista della fusione tra i colossi autostradali italiano e spagnolo Atlantia e Abertis, evidenziando la necessità di fondare un Cae (Comitato aziendale europeo) ad hoc per l'azienda che ne nascerà.

Infine il Segretario generale Cilleros ha mostrato apprezzamento e confermato l'adesione all'iniziativa della Fit-Cisl contro le molestie e la violenza nei luoghi di lavoro. La nostra Federazione è presentatrice, responsabile e coordinatrice del progetto che sarà realizzato con il coinvolgimento di altre quattro nostre omologhe organizzazioni europee di Belgio, Bulgaria, Slovacchia e, appunto, Spagna e sarà presentato all'Unione europea. Lo scopo è individuare buone pratiche e strumenti, contrattuali e non, per combattere con efficacia la violenza ai danni di lavoratrici e lavoratori sui luoghi di lavoro, in particolare nel settore del trasporto pubblico locale e nel trasporto ferroviario.

Il nuovo spazio aereo riservato ai droni



di **Marcello Di Giulio**
Responsabile Fit-Cisl Controllori
Attività internazionale

Negli ultimi anni il mercato dei droni ha avuto una crescita esponenziale: assistiamo quotidianamente a un ampliamento dell'utilizzo di queste nuove macchine in tutti i settori e per gli usi più diversi. Per molti operatori questa innovazione tecnologica è stata anche l'opportunità per creare nuove forme di business e nuovi servizi da offrire a potenziali clienti e, secondo una stima della Ue, il previsto sviluppo futuro del mercato varrà circa 15 miliardi di euro nel 2025 e potrà generare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro.

Il Commissario europeo per i trasporti Violeta Bulc ha recentemente dichiarato: «I droni offrono enormi opportunità per far nascere nuovi servizi e imprese, e per questo vogliamo che l'Europa sia leader mondiale in questo ambito. Sono sicura che il nostro quadro normativo moderno e flessibile darà origine a nuovi leader europei in questo settore. Ma la sicurezza delle operazioni è sempre la prima da implementare: se non ci muoveremo abbastanza velocemente, le missioni che vedono i droni volare in vicinanza degli aerei potrebbero un giorno avere conseguenze disastrose».

Difatti, ciò che al momento è mancato è stata l'introduzione di sistemi che tutelino anche il servizio di controllo

del traffico aereo e la sicurezza dei voli in generale. Sebbene la maggior parte delle operazioni svolte da droni sia effettivamente condotta a bassissima quota, non sono rari i casi di potenziali conflitti con traffico aereo in fase di decollo o di atterraggio, quindi in prossimità di aeroporti, ma in alcuni casi anche di mancate collisioni a quote ben più alte rispetto a quelle previste da un uso secondo le norme vigenti.

Per tali motivi la Ue sta lavorando su due progetti relativi alla sicurezza in questo nuovo settore. Il primo è relativo all'introduzione di un regolamento che preveda delle norme più restrittive per l'utilizzo di droni nelle vicinanze degli aeroporti; l'altro progetto, di concerto con Sesar (il piano di ricerca e sviluppo del sistema Atm europeo) è la creazione di un nuovo tipo di spazio aereo con servizi dedicati all'uso specifico di droni. Tale spazio viene denominato U-Space (spazio urbano).

Il nuovo regolamento europeo sulle operazioni effettuate con i droni dovrebbe essere pronto entro la fine di quest'anno. Nel frattempo in Italia l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) sta già lavorando a un regolamento che introduca già entro quest'anno, in qualche modo anticipandole, le novità che arriveranno

con il regolamento europeo, il quale a sua volta sarà anch'esso varato entro il 2018, ma diverrà automaticamente attuabile in tutti gli Stati membri dell'Ue dal 2020-21.

A confermarlo è stato Riccardo Delise in occasione della presentazione del rapporto Enac sulle attività Sapr nel 2017 a Roma Drone Campus 2018. «L'intenzione dell'Ente ovviamente non è quella di aspettare il 2020-21 quando scadrà la sovranità della legislazione italiana sui droni, ma quella di raccordarsi con un percorso di avvicinamento agli orientamenti europei, alla determinazione dei quali abbiamo partecipato anche noi», ha dichiarato Delise. In questo modo l'Enac vuole assicurare che si arrivi alla scadenza con un regolamento molto simile a quello europeo di prossima introduzione in modo da non rendere traumatico il passaggio di consegne.

Per quanto riguarda invece l'introduzione del cosiddetto U-Space, nel documento chiamato "U-Space blueprint" la Ue definisce una serie di linee guida su come introdurre un sistema di gestione automatizzata del volo dei droni. È da notare che si tratta di un servizio di gestione e non di un controllo del traffico aereo per i droni. L'idea è difatti quella di offrire una serie di servizi e di tutele che possano essere introdotti in tutte le

I principali servizi che verranno offerti

- Registrazione dei droni, obbligatoria per i modelli sopra i 250 grammi di peso (eccetto alcuni casi specifici);
- Identificazione elettronica dei droni registrati (una sorta di targa identificativa);
- Geofencing un sistema automatizzato per impedire che i droni entrino in aree proibite (ad esempio nelle vicinanze di aeroporti o carceri o altri punti sensibili).

nazioni europee e che armonizzino il volo dei droni commerciali da un lato con il controllo del traffico aereo tradizionale e dall'altro con la vita quotidiana di una città.

Tali servizi potranno essere offerti sia dalle società che operano nel settore dei droni sia dai fornitori dei servizi di controllo del traffico aereo. In Italia, ad esempio, la società che è stata identificata da Enac per la fornitura di tali servizi è proprio il gestore dei servizi di controllo del traffico aereo nazionale Enav, la quale ha annunciato recentemente che il partner industriale che la aiuterà nella fornitura del servizio sarà Leonardo tramite le controllate Telespazio e Ids (la nuova società che verrà creata ad hoc e sarà di proprietà al 60% di Enav e al 40% di Leonardo). La differenza, tuttavia, è che il sistema di gestione del traffico aereo di droni non sarà fornito dai controllori del traffico aereo ma sarà altamente automatizzato: esso fornirà informazioni per i droni per volare in sicurezza ed evitare ostacoli o collisioni.

In particolare, quando il progetto di utilizzo dello U-Space diventerà realtà, ogni volo di drone dovrà seguire tre fasi fondamentali: preparazione al volo, autorizzazione al volo, esecuzione del volo. In tutte le tre fasi la discrezionalità del pilota sarà estremamente limitata e l'automazione del volo consentirà di incrociare i dati della rotta con quelli degli altri droni in volo, al fine di evitare collisioni o situazioni rischiose per la sicurezza aerea, escludendo totalmente il pilota remoto da qualsiasi discrezionalità di manovra. Inoltre il drone, e quindi

anche il pilota che lo gestisce in remoto, riceverà tutte le informazioni in tempo reale in modo tale da poter cambiare rotta ove ciò sia necessario a causa di circostanze impreviste.

Secondo le stime di Sesar la prima fase di implementazione dell'U-Space dovrebbe essere operativa entro il 2019, ma alcuni Stati europei sono già entrati nella fase attuativa di questo progetto. La Svizzera, infatti, sarà il primo Paese europeo a dotarsi di un sistema nazionale di gestione del traffico di droni. Tale sistema nasce dalla collaborazione tra Skyguide (il fornitore dei servizi di navigazione aerea svizzera) e la piattaforma di gestione per lo spazio aereo per droni AirMap. Dopo una prima fase sperimentale che comincerà a giugno, per mezzo di AirMap, sarà possibile offrire ai droni un accesso sicuro allo spazio aereo sopra la Svizzera tramite l'integrazione tra la stessa AirMap e i sistemi di controllo di Skyguide. "Swiss U-space" permetterà la fornitura dei principali servizi destinati a questi velivoli come la registrazione degli utilizzatori e dei droni, la geolocalizzazione dinamica e l'autorizzazione immediata di accesso allo spazio aereo. Inoltre, per tutelare la sicurezza dei passeggeri dei voli commerciali che interessano lo spazio aereo elvetico, in caso di necessità, AirMap trasmetterà gli allarmi in tempo reale ai piloti di droni e li metterà in collegamento con il servizio di controllo aereo.

Entrando più nel dettaglio dell'utilizzo dell'U-Space in generale, sarà, ad esempio, possibile pianificare il volo di un drone presentando online un percorso richiesto. Successivamente la domanda verrà analizzata e giudicata compatibile o meno con le condizioni dello spazio di volo e con i piani di altri velivoli, in caso positivo verrà approvata la richiesta, altrimenti verranno proposte delle modifiche per conciliarla con l'eventuale situazione di traffico in atto. Durante il volo il drone potrà uscire dal suo percorso prestabilito solo in alcuni casi, ad

esempio per evitare ostacoli oppure per rispettare indicazioni che riceve in tempo reale o perché una determinata area viene temporaneamente chiusa al volo. Il drone sarà comunque sempre rintracciabile e localizzabile trasmettendo un identificativo univoco.

Lo U-Space permetterà dunque di intensificare le operazioni con i droni anche sulle città, aprendo così le porte ad un mercato dei servizi con questi velivoli con un enorme potenziale economico. Pensiamo ad esempio alla consegna di merci o, in un prossimo futuro, ai taxi volanti a guida autonoma, che stanno già sperimentando a Dubai e in Cina e sui quali sta fortemente puntando la nota società Uber. Non è fantascienza, è un futuro molto prossimo.

Uno dei problemi principali da affrontare è proprio che queste innovazioni tecnologiche avanzano a un ritmo che il sistema dell'aviazione non riesce a gestire e ad integrare in maniera altrettanto rapida. In una recente intervista Mike Lissone, Unmanned aircraft expert di Eurocontrol, l'associazione datoriale europea, ha dichiarato: «La sfida più grande è che da una parte abbiamo una comunità aeronautica molto conservatrice, che impiega anni a fare cambiamenti in nome della sicurezza, e dall'altra c'è una nuova industria, molto innovativa, che non vuole attendere anni, vuole cambiare le cose adesso».

È necessaria quindi, come evidenziato anche dall'Enac, un'armonizzazione, almeno a livello europeo, di normative che per ora sono solo nazionali. Per assicurarci, oggi e in futuro, che il mondo dei droni e quello dei voli di linea possano continuare a operare e crescere senza indesiderate interferenze.

Mobilità tpl

Etf: «No al dumping, sì alla rimunicipalizzazione»



di **Eliseo Grasso**
e **Francesca Di Felice**

No alla concorrenza tra aziende basata sul taglio di salario e diritti dei lavoratori. La posizione di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, e dei sindacati ad essa affiliati, tra cui la nostra Fit-Cisl è stata ribadita lo scorso 17 maggio a Brussels, nell'ambito della riunione programmata del Comitato del trasporto pubblico urbano dell'Etf.

I lavori sono stati aperti da Sabine Trier, componente della Segreteria Etf con delega al tpl, che ha esposto il programma di lavoro del comitato e la sua possibile implementazione. In sostanza l'azione proseguirà nel suo intento di realizzare un trasporto pubblico urbano equo, contrastando ogni forma di dumping contrattuale e sociale, anche attraverso la partecipazione alla campagna Fair Transport

2.0, organizzata da Etf, con un impegno che si articolerà sul fronte del dialogo sociale e nell'ambito dell'esame dello sviluppo futuro del trasporto pubblico urbano.

In tale contesto il programma di lavoro si concentrerà su due tematiche: da una parte il trattamento e la regolamentazione del trasferimento del personale per combattere anche il social dumping, dall'altra il sostegno alla rimunicipalizzazione contrastando la privatizzazione dei servizi.

Il dialogo sociale europeo

Nel settembre 2017, la Commissione europea ha respinto la richiesta congiunta, avanzata da Etf e Uitp (l'associazione datoriale europea) in seguito al riconoscimento dell'associazione datoriale come partner sociale europeo, di istituire un proprio autonomo comitato settoriale di dialogo sociale per il settore dei trasporti pubblici urbani. L'unica possibilità riconosciuta è stata quella di effettuare una seconda riunione annuale, aggiuntiva dunque all'unica prevista fino a quel momento, al fine di consentire una migliore continuità per l'attuazione del programma di



lavoro. In attesa delle elezioni europee del 2019, quando le parti sociali avanzeranno nuovamente la richiesta alla Commissione che verrà, di costituire un comitato sociale autonomo, gli incontri del gruppo di lavoro saranno dunque due: uno in primavera e uno a settembre (il prossimo si svolgerà il 25 settembre).

Sempre rispetto agli aspetti organizzativi del gruppo di lavoro del comitato di dialogo sociale, il comitato ha eletto come Vicepresidente Mira Ball del sindacato tedesco Ver.Di che sostituisce, per fine mandato, Alain Sutour.

Il piano di lavoro che si svilupperà nell'ambito del dialogo sociale, si pone l'obiettivo generale di aumentare la qualità delle condizioni di lavoro e dei servizi. In merito al programma di attività del dialogo sociale per il momento Uitp e Etf si stanno concentrando sui seguenti argomenti: il proseguimento dei confronti in merito alla realizzazione di una dichiarazione congiunta sulle condizioni sociali nel trasporto pubblico; l'aggiornamento delle raccomandazioni comuni sull'insicurezza e la percezione di insicurezza; la realizzazione di un progetto sulla digitalizzazione nel trasporto pubblico urbano.

La dichiarazione congiunta sulle condizioni sociali nel trasporto pubblico urbano

In merito al primo punto, cioè la dichiarazione congiunta, si sta lavorando su una prima bozza di testo che si dovrà condividere nella prossima riunione e che si basa sulla necessità di ribadire una concorrenza basata non solo sui costi, ma anche sulla qualità delle condizioni di lavoro, sulle innovazioni, sulle idee di gestione e sulla qualità dei servizi. Inoltre, si prevede il reinvestimento degli eventuali profitti, nell'ambito del medesimo settore del trasporto pubblico. Rimane ancora aperta la regolamentazione relativa al trasferimento del personale in seguito al subentro di un nuovo

operatore nella gestione del servizio.

Il comitato Etf ha dato mandato di proseguire il confronto per avere garanzie certe per i lavoratori in caso di trasferimento da un operatore all'altro al fine di garantirne l'occupazione e il mantenimento dei diritti acquisiti.

Aggiornamento delle raccomandazioni congiunte sull'insicurezza e la percezione di insicurezza nel trasporto pubblico urbano

L'Uitp e l'Etf, e veniamo al secondo punto, hanno concordato di istituire un piccolo gruppo di lavoro che si adopererà per realizzare un aggiornamento delle raccomandazioni comuni esistenti in merito al tema della sicurezza nello svolgimento della propria mansione sia relativa alla violenza esterna determinata dalla clientela sia a quella messa in atto da colleghi e superiori. Come sindacati italiani abbiamo condiviso di partecipare ai lavori del gruppo di lavoro in questione.

Realizzazione di un progetto sulla digitalizzazione nel settore del trasporto pubblico urbano

Terzo punto: l'Uitp ha presentato una prima bozza di progetto, discusso nella riunione del dialogo sociale del 13 aprile scorso. A tale proposito si sono riscontrati ancora diversi punti di divergenza tra cui la volontà sostenuta dall'etf e negata dall'uitp, di inserire nel progetto un approfondimento relativo ai nuovi sistemi di automazione che potranno interessare sempre di più il settore nel prossimo futuro.

Gli altri temi affrontati

Altri argomenti che riguarderanno il programma di lavoro 2018-2019 del dialogo sociale sono: la partecipazione alla realizzazione della "piattaforma europea per il cambiamento per le donne nei trasporti", finalizzata a incrementare l'occupazione femminile nel settore; il proseguimento del progetto Ebsf che ha lo scopo di rafforzare il livello di sindacalizzazione

dei paesi dell'Europa centrale ed orientale.

Altro punto importato affrontato nella riunione del Comitato Etf del trasporto pubblico urbano riguarda la proposta di revisione del regolamento 1073/2009 da parte del Parlamento europeo che, prevedendo effetti negativi e destrutturanti per il trasporto urbano ed extraurbano nei singoli Stati membri, potrebbe sottrarre all'autonomia nazionale l'organizzazione dei servizi e compromettere la dimensione pubblica e sociale del trasporto a causa di un'estrema liberalizzazione e della possibilità di operazioni di cabotaggio. A tale proposito, il Comitato ha deciso di mettere in atto un coinvolgimento fattivo delle parti datoriali, a ogni livello, europeo e nazionale, allo scopo di realizzare una dichiarazione congiunta per sostenere il rigetto delle modifiche al regolamento europeo.

Nel corso della riunione sono poi stati presentate: la campagna Etf Fair Transport Europe 2.0, finalizzata ad aumentare il livello di condivisione delle azioni sindacali mirate a contrastare il dumping sociale, lo sfruttamento e il peggioramento delle condizioni lavorative, per condividere le buone prassi esistenti attraverso l'ottimizzazione della rete degli affiliati; la campagna "Our public transport program", organizzata da Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, che si pone l'obiettivo di promuovere l'accesso al trasporto pubblico per tutti, il rafforzamento della nostra forza sindacale e il mantenimento dei diritti sindacali, anche attraverso il recepimento a livello locale degli accordi internazionali, siglati con Uitp.

Al santuario di Pizzo per un momento di riflessione comunitaria



Nella cornice delle celebrazioni del Santo Patrono della gente di mare, San Francesco di Paola, organizzate dai frati Minimi del Santuario di Pizzo (Vibo Valentia), si è tenuto un importante momento di riflessione comunitaria dal titolo "San Francesco, il lavoro e la giustizia".

Su invito del Padre superiore Gaetano Nicolaci, ha partecipato in qualità di relatore il Segretario regionale della Fit-Cisl Calabria Vincenzo Fausto Pagnotta. Tra i presenti c'erano anche Padre Ottavio Laino, Postulatore generale dell'ordine dei Minimi, Francesco Pascale, Presidente della cooperativa Kairos di Pizzo, e Angela Fruci, ceramista e componente del Progetto Policoro.

Il Segretario, nel suo intervento, ha ringraziato il Padre superiore per l'invito e tutta la Chiesa cattolica per i

continui moniti pastorali dedicati alle donne e agli uomini impegnati nel mondo del lavoro. La Chiesa tutta, infatti, accompagna i cambiamenti che stanno interessando in maniera radicale il lavoro, con importanti encicliche, interventi magistrali e riflessioni varie.



Nello specifico, Pagnotta ha fatto un'attenta e reale analisi sui livelli occupazionali che da sempre la cittadina napitina offre alla marineria italiana e mondiale, e sul legame che gli stessi marinai hanno con il Santo Patrono.

Toccante ed emozionante è stato soprattutto il racconto che Fausto Pagnotta ha fatto della figura paterna. Umile lavoratore del mare, come tanti altri marittimi pizzitani, al ritorno nella propria terra, prima di rientrare

in famiglia si recava a ringraziare il Santo per la carità e la grazia ricevute.

Il Segretario regionale ha voluto dare un segnale di incoraggiamento e fiducia ai giovani del vicino istituto nautico, dicendo loro che, ancora oggi, seppur sacrificata, la vita del mare può dare certezze di un futuro impiego e lavoro, esortando ragazze e ragazzi a impegnarsi assiduamente nel percorso scolastico. «Dobbiamo partire dalla scuola, dalla formazione, con l'avvio di seri programmi come l'alternanza scuola lavoro - ha rimarcato Pagnotta - Su questo ho chiesto l'impegno di tutti, un impegno che deve essere di grande responsabilità e rispetto verso i ragazzi, perché sono loro il futuro del nostro Paese».

Alla fine dei lavori il Segretario regionale ha consegnato un omaggio al Padre superiore: una copia della convenzione del lavoro marittimo.

*Vincenzo Fausto Pagnotta
Segretario regionale Fit-Cisl
Calabria*

Fit-Cisl vince le elezioni negli enti aziendali di Fnm e Trenord

Dopo aver scrutinato oltre 8mila schede, la commissione elettorale ha finalmente certificato la vittoria delle liste della Fit-Cisl, con oltre 3mila preferenze, alle elezioni dei delegati

nei tre enti aziendali di Ferrovie Nord Milano e Trenord che si sono tenute a metà maggio scorso. Vittoria che è indiscutibile sia in termini di voti ricevuti sia in termini di percentuali raggiunte che di delegati eletti (29 su 75). I 60 cislini che hanno scelto di “mettere la faccia” nella competizione elettorale sono un dato già di per sé molto significativo dell'importanza che queste elezioni hanno nell'immaginario collettivo dei quasi 15mila soci dei tre enti aziendali. Ma procediamo con ordine.

Un pizzico di storia

La storia degli enti aziendali del gruppo Fnm, ai quali i dipendenti di Trenord hanno la facoltà di aderire, parte da molto lontano. Il fondo pensione, la cassa integrativa di mutuo soccorso e il circolo ricreativo aziendale sono i pilastri di un sistema di welfare che è un modello in Italia. Lavoratori e organizzazioni sindacali nel corso dei decenni hanno permesso il mantenimento e lo sviluppo di queste tre realtà che, ad oggi, risultano essere un sostegno fondamentale per le famiglie.

In particolare il fondo pensione dà una rendita garantita con il

contemporaneo versamento mensile aziendale nella posizione del dipendente pari al 3,3%. La cassa integrativa offre rimborsi a tutte le spese mediche nell'ordine del 50% per le lavoratrici e i lavoratori iscritti e i loro famigliari. E da ultimo, ma non per importanza, il Cra garantisce tantissime iniziative e convenzioni funzionali, ultima in ordine cronologico quella con Esselunga.

3mila passi verso il futuro

Il futuro comincerà dagli oltre 3mila voti di preferenza raggiunti in queste elezioni. Questo risultato consegna sulle spalle della nostra organizzazione una responsabilità gravosa che si tradurrà in un lavoro indefesso di tutti i candidati eletti (e non) per la cura e lo sviluppo del “patrimonio enti”, che costituisce la pietra angolare del welfare aziendale.

La condizione, per poter rispondere alle tante attese, è coniugare il mantenimento dei valori fondanti dei tre enti aziendali con la capacità di interpretare i cambiamenti e di affrontare le sfide che la moderna società

impone: oggi più che mai la solidarietà tra le persone e le generazioni e la fidelizzazione nelle aziende si gioca anche nelle realtà del fondo pensione, della cassa integrativa e del circolo ricreativo aziendale.

Da ultimo, ma non per importanza, rivolgiamo un grazie speciale a tutti i 60 candidati nelle liste della Fit-Cisl che, eletti o meno, si sono messi coraggiosamente in gioco in prima persona: il sindacato e la democrazia hanno bisogno di persone come loro.

*Christian Colmegna
Referente Trenord*

*Marco Ceriani
Coordinatore gruppo Fnm*

Fondo pensione			
Liste	Voti	%	Delegati
Cgil	732	31,00%	5
Cisl	826	34,90%	5
Uil	578	24,50%	4
Orsa	209	8,80%	1
Faisa	19	0,80%	0
Tot. validi	2364		15

Cassa integrativa			
Liste	Voti	%	Delegati
Cgil	861	30,30%	9
Cisl	1099	38,70%	12
Uil	553	19,50%	6
Orsa	297	10,50%	3
Faisa	28	1,00%	0
Tot. validi	2838		30

Cassa integrativa			
Liste	Voti	%	Delegati
Cgil	822	28,30%	9
Cisl	1120	38,50%	12
Uil	700	24,10%	7
Orsa	233	8,00%	2
Faisa	34	1,20%	0
Tot. validi	2909		

Avanti tutta sul Ccnl unico della Mobilità

Come procede il rinnovo del contratto collettivo nazionale della mobilità? Per fare il punto, si sono riuniti il 9 maggio ad Ancona i coordinamenti delle due aree contrattuali del dipartimento mobilità della Fit-Cisl Marche: trasporto pubblico locale e mobilità ferroviaria. I lavori sono stati presenziati dal Coordinatore nazionale per il tpl Eliseo Grasso e dal collega Michele Castellano.

Nella mattina ogni coordinamento si è concentrato sulle tematiche specifiche di settore. Per i ferrovieri si sono approfonditi gli importanti e recenti accordi sottoscritti su premio di risultato, internalizzazione di attività con conseguenti assunzioni, regole per l'attivazione della "sede di partecipazione".

Il coordinamento ha espresso forte apprezzamento per il lavoro svolto dalla Segreteria nazionale e ha sollecitato la Fit ad attivarsi affinché anche in altri ambiti delle attività del gruppo Fsi, come ad esempio la manutenzione infrastruttura e la vendita, possano essere sottoscritti accordi che prevedano l'internalizzazione delle attività e l'assunzione di personale, individuando tali fattori come unica e grande opportunità di sviluppo futuro.

Il Coordinamento valuta inoltre positivamente l'accordo sullo smart working, con l'auspicio che sia uno strumento sempre più utilizzato per aumentare il benessere dei dipendenti. Ritiene però opportuno supportare maggiormente tutti quegli istituti contrattuali volti alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro (part-time).

Sul versante Rete ferroviaria italiana si è approfondito il tema della

riorganizzazione, stigmatizzandone il mancato completamento da parte aziendale. Non è più rimandabile l'assunzione di nuove persone in un territorio come le Marche, che vanta ingenti risorse economiche in conto investimenti per le attività di raddoppio ed ammodernamento della linea Orte-Falconara e la realizzazione del corridoio adriatico Ten-T ad alta velocità. Nel coordinamento di area tpl si sono approfondite tematiche relative a iscrizione contrattuale a Priamo; nuova normativa sullo sciopero; gara di affidamento servizio tpl; introduzione nelle Marche dei servizi FlixBus.

Per quanto sopra il coordinamento ha apprezzato il grande passo avanti effettuato con il rinnovo del ccnl di fine 2015, considerando che l'iscrizione contrattuale deve essere un punto di partenza per aumentare iscritti al fondo volontariamente.

In merito al diritto di sciopero, Grasso ha altresì spiegato le difficoltà incontrate e l'insoddisfazione per la deliberazione della Commissione di Garanzia, che penalizza i sindacati maggiormente rappresentativi.

Per le future gare, la Regione Marche è in attesa della pubblicazione della nuova normativa sui costi standard, per dare seguito alla stesura del capitolato d'appalto, che preveda risorse e servizi minimi essenziali. È importante sottolineare l'accordo con la Regione Marche per cui tutto il personale, in caso di subentro di un nuovo gestore, transiterà a parità di condizioni economiche e normative e manterrà, per almeno 30 mesi, i contratti di secondo livello. A tal proposito, i sindacati chiedono il mantenimento dei contratti di

secondo livello per tutto l'affidamento dei servizi.

È stato infine approfondito l'accordo con FlixBus del dicembre 2017 relativo all'applicazione del ccnl tpl a tutti gli operatori che ne svolgono l'attività, precisando che tale società non svolge direttamente alcun servizio, ma si avvale di vettori locali. È preoccupante come l'azienda Roma Marche Linee cesserà la sua attività il 30 giugno 2018 affidando gli attuali servizi a FlixBus.

Nel pomeriggio i lavori sono continuati in plenaria. Grasso ha illustrato lo stato delle trattative per l'avvio del ccnl della mobilità, spiegando il lavoro portato avanti dalla Segreteria nazionale con l'attivazione di specifici gruppi di studio su tre grandi tematiche quali: il diritto allo sciopero, i bandi per l'affidamento dei servizi, il ccnl unico.

Sarà proprio dal lavoro congiunto di questi gruppi che la Fit-Cisl elaborerà una proposta da presentare al tavolo di trattativa nazionale con le organizzazioni datoriali del tpl e del comparto ferroviario.

Il Coordinamento ha esortato la Segreteria nazionale a perseguire la definizione del ccnl unico come strumento necessario, oggi più che mai, ad evitare il dumping contrattuale tra chi, nello svolgimento del medesimo lavoro, ha regole e retribuzioni differenti e far sì, di conseguenza, che le aziende si attivino con un sistema di concorrenza leale e non cercando di aumentare quote di mercato facendone pagare il prezzo ai lavoratori.

*Fabrizio Costantini
Daniela Rossi*

Un corso di autodifesa per sentirti più sicura

“Tutte le donne nascono principesse, poi la vita le addestra guerriere”: è questo lo slogan dell’iniziativa dal titolo “Per sentirti più sicura” realizzata lo scorso 9 maggio nella sala “Luigi Vaglica” della Fit-Cisl Sicilia dal Coordinamento donne della Fit siciliana in collaborazione con l’istruttore di Krav Maga Lorenzo Mancuso.



Al momento formativo hanno partecipato le componenti del Coordinamento donne, le Rsu e le attiviste di tutte le aree contrattuali della Federazione.

Il Coordinamento donne Fit-Cisl Sicilia, in collaborazione con il Coordinamento nazionale, ha sentito la necessità di proseguire il proprio impegno pluriennale di prevenzione e contrasto alla violenza di genere sui luoghi di lavoro, con questa iniziativa per insegnare alle donne della Fit le tecniche e le regole comportamentali della disciplina “Krav Maga”, come strumento di autodifesa personale.

Il Krav Maga insegna ad affrontare i reali pericoli, induce a scegliere l’azione più opportuna da utilizzare per salvaguardare la propria incolumità attraverso un’intelligente ed immediata valutazione delle pericolosità dell’aggressione e delle circostanze anche ambientali in cui ci si trova. La disciplina è nata in Israele negli anni ‘40

per esigenze militari di sopravvivenza, negli ultimi 50 anni si è evoluta e perfezionata, attualmente è stata adottata da molti reparti militari e di polizia. Oggi il “Krav Maga” si è diffuso come metodo di difesa ed è insegnato nelle palestre italiane.

Il corso è stato introdotto dal Segretario generale Fit-Cisl Sicilia Amedeo Benigno, che ha espresso apprezzamento per l’iniziativa organizzata dal Coordinamento donne, per la partecipazione numerosa di donne attiviste e non, provenienti dalle diverse città della regione e ha sottolineato la necessità di creare una fitta rete di collaborazioni fra sindacati, associazioni e istituzioni per prevenire e contrastare la violenza nei luoghi di lavoro e non.

Il Coordinamento donne ha voluto invitare la palermitana Lidia Vivoli, hostess della WindJet, che ha testimoniato la sua esperienza di vittima di violenza nel 2012 da parte dell’uomo che diceva di amarla: «Quello che era il mio compagno da dieci mesi una notte tentò di uccidermi con colpi di padella in ghisa e delle forbici», ha iniziato così il racconto di quella drammatica notte. Lidia Vivoli, viva per miracolo dopo il tentativo mancato di femminicidio, ha avuto la forza di denunciare il suo aggressore e di diventare testimone per incitare le donne oggetto di violenza a fare la stessa cosa: «Dobbiamo essere artefici del nostro destino». L’ex compagno di Lidia fra qualche mese uscirà di carcere e lei teme per la sua vita e per quella della sua famiglia che, a fatica, è riuscita a ricostruirsi.

Dopo il racconto di Lidia, Lorenzo Mancuso, Sovrintendente Capo della Polizia di Stato e istruttore di “Krav Maga” nelle palestre della città di Palermo, con il suo



team composto dalla trainer Antonella Vella e dagli alunni Alessia Pupella e Domenico Rinicella, ha iniziato il corso base di autodifesa, sia teorico che pratico, facendo esercitare tutte le partecipanti e seguendole scrupolosamente nell’esecuzione delle singole azioni.

Nella conclusione dei lavori, la Segretaria regionale Cettina Arduino ha espresso soddisfazione ed entusiasmo per l’ottima riuscita dell’iniziativa, per il notevole coinvolgimento delle donne e degli uomini presenti, ma soprattutto per avere contribuito all’informazione e alla formazione delle donne Fit, perché per prevenire ogni forma di violenza è prima necessario conoscere.

Il Coordinamento donne Fit-Cisl Sicilia ha quindi stabilito di proseguire un percorso di sensibilizzazione itinerante nelle scuole medie e superiori per divulgare la conoscenza del Krav Maga e sostenerne l’efficacia e la validità quale corso di autodifesa personale.

Un sentito ringraziamento per la disponibilità e la professionalità che ha caratterizzato l’iniziativa va all’istruttore Lorenzo Mancuso e al suo team - Antonella Vella; Alessia Pupella e Domenico Rinicella - e a Lidia Vivoli per il suo coraggio e per il suo impegno sociale nella lotta contro la violenza.

*Cettina Arduino
Segretaria regionale Fit-Cisl
Sicilia*

Gruppo Fsi, dissipiamo i dubbi sul tasso alcolico consentito

Molto spesso ci si domanda quale sia il tasso alcolico consentito durante la reperibilità, oppure semplicemente quando uno svolge regolarmente il proprio turno di lavoro.

Le opinioni sono varie. È emerso che la maggior parte dei colleghi, in buona fede, pensa che il limite consentito, sia quello previsto dal codice della strada per i comuni cittadini che utilizzano la patente “B”, a titolo privato. Inoltre, altra convinzione diffusa è quella di pensare di tollerare bene o meglio degli altri l'assunzione di alcol e quindi di rientrare sempre nei limiti.

A questo punto, ci sembra opportuno precisare che il tasso alcolico deve essere sempre pari a zero sia durante il proprio turno di lavoro che durante la reperibilità. Inoltre, è necessario coinvolgere i lavoratori e spiegare loro che, indipendentemente dalla propria percezione di resistenza all'alcol, devono attenersi alle norme previste.

Il contratto collettivo nazionale dei lavoratori della mobilità/attività ferroviarie del 16 dicembre 2016, all'articolo 64 lettera C, è infatti molto chiaro relativamente alle mancanze punibili con licenziamento senza preavviso. Si incorre in questa sanzione disciplinare per ogni mancanza che lede irrimediabilmente il rapporto di fiducia con l'azienda, come di seguito riportato: «...per essere sotto effetto di sostanze alcoliche o di droghe durante il disimpegno di attribuzioni attinenti alla sicurezza dell'esercizio o attività a contatto con la clientela».

Inoltre, sono altrettanto conosciuti gli strumenti di controllo messi in atto dall'azienda: il medico competente insieme all'Aspp o Rspg può effettuare controlli a sorpresa sul personale in servizio sul luogo di lavoro.

Un limite apparentemente così severo, cioè il tasso alcolico pari a zero, risponde dunque alla precisa volontà di ridurre il rischio di incidenti sul lavoro. È evidente che anche una lieve alterazione alcolica può rappresentare un fattore di rischio, per il lavoratore stesso, per i colleghi e per i viaggiatori, nonché può causare danni ai beni aziendali.

La Conferenza Stato-Regioni, il 16 marzo 2006, a proposito delle Attività lavorative ad elevato rischio infortuni, di cui riportiamo solo alcune parti, elenca tutte le attività lavorative che comportano un alto rischio di infortuni sul lavoro ma anche per la sicurezza, l'incolumità o la salute dei terzi, ai fini del divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche. Individuiamo, al punto 8, alcuni profili, inerenti alle attività di trasporto: personale addetto direttamente alla circolazione dei treni e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario; personale addetto alla circolazione e alla sicurezza delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, metropolitane, tranvie e impianti assimilati, filovie, autolinee e impianti funicolari aerei e terrestri; conducenti, conduttori, manovratori e addetti agli scambi di altri veicoli con binario, rotaie o di apparecchi di sollevamento, esclusi i manovratori di



carri ponte con pulsantiera a terra e di monorotaie.

In conclusione, una riflessione più attenta dovrebbe portarci a non considerare queste regole come “invadenza nella sfera personale e nella propria vita privata”, ma come norme di buon senso da osservare anche durante il proprio turno di lavoro e durante la reperibilità, per tutta la sua durata, oltre il termine del normale orario di lavoro giornaliero.

Antonino Siclari
Rls ed Rsu
Rfi – Ingegneria e Tecnologia

Riprende la spesa odontoiatrica dopo la crisi

di Geivù

Sensibile ripresa della spesa privata per il “medico dei denti”. Gli italiani sono tornati dal dentista, dopo la grande fuga dagli studi registrata durante gli anni della crisi. Nel 2016 hanno speso per visite e cure 7,8 miliardi di euro, con un incremento del 9,3% rispetto al 2014. È quanto emerge da una ricerca Censis realizzata in collaborazione con Andì (Associazione nazionale Dentisti italiani).

Il dentista conquista ancora la fiducia degli italiani. L'85,3% degli italiani ha un proprio dentista di riferimento, senza grandi differenze d'età: l'86% dei millennials, l'85,3% dei baby boomers e l'84,7% degli anziani. Il 74,8% opera in uno studio privato libero professionale, il 5,8% in una catena con marchio, il 4,8% in una struttura pubblica. Il primo criterio di scelta del dentista di riferimento è la fiducia che ispira nei cittadini (indicato dal 63,1%), poi il costo delle prestazioni (26,3%), la qualità dei materiali utilizzati e delle tecnologie (20,8%), la vicinanza dello studio e la comodità per raggiungerlo (17,1%), le facilitazioni nei pagamenti (11,4%).

Il buon dentista? Un bravo medico. Il 91% degli italiani che si sono rivolti a un dentista è rimasto molto o abbastanza soddisfatto. Il buon

professionista è prima di tutto un bravo medico: l'81% degli italiani quando va da lui (o lei) si aspetta il rispetto dei criteri di qualità, appropriatezza e sicurezza come per le altre specialità mediche. Mai gli italiani si recherebbero dal dentista come per acquistare un qualsiasi servizio o prodotto commerciale. Per gli italiani il dentista libero professionista con il proprio studio è ancora il migliore interprete della buona odontoiatria: lo scelgono perché genera fiducia, è un bravo medico e perché, se necessario, permette la rateizzazione dei pagamenti.

Quante disuguaglianze nelle cure odontoiatriche. A recarsi di più dal dentista sono le persone benestanti (il 75,6% almeno una volta nel corso dell'anno) rispetto ai non abbienti (57,2%) e i laureati (62,2%) più delle persone con livelli di studio inferiori (45,6%). Disparità ancora maggiori si riscontrano sul fronte della prevenzione. Non fanno mai visite di controllo dal dentista il 38,1% degli italiani non abbienti (contro il 22,7% dei benestanti) e il 36,4% delle persone con la licenza media (contro il 29,8% dei laureati).

Occhio al low cost senza garanzie. Le persone con redditi e scolarità più bassi vanno meno dal dentista e di solito lo fanno quando dolori e carie diventano preoccupanti. A quel

punto per tanti italiani inizia la corsa al low cost. Nell'ultimo anno sono 3,7 milioni gli italiani che hanno acquistato cure odontoiatriche puntando esclusivamente sul prezzo basso, senza badare alle garanzie di qualità e sicurezza. Ma tale offerta low cost può degenerare fino alla illegalità e all'abusivismo (sono 600 gli studi odontoiatrici abusivi individuati in circa 2.000 controlli da gennaio 2015 a novembre 2017).

La bomba sociale degli esclusi dalle cure. Sono 17 milioni gli italiani (di cui 3,7 milioni sono millennials) che non hanno mai fatto una visita di controllo dal dentista. E un milione di italiani non è mai andato da un dentista in vita sua. Si stima in quasi il 70% la quota di bambini tra 6 e 14 anni che nel corso dell'anno non hanno fatto una sola visita di controllo ai denti. Si rinuncia così al dentista come sentinella avanzata sul proprio stato di salute, che potrebbe individuare precocemente problemi sia dei denti sia della salute in generale. Si tratta di un vero e proprio debito odontoiatrico sommerso che si va accumulando, perché senza prevenzione ogni danno ai denti è destinato a peggiorare, producendo costi più alti per il servizio sanitario e i cittadini.

Intervist all'On. Luca Squeri

«Ryanair dialoghi con il sindacato»

57 anni, milanese, laureato in scienze giuridiche, imprenditore, Luca Squeri è uno dei maggiori esperti di trasporti del suo partito, Forza Italia. È stato membro della Commissione Trasporti della Camera nella precedente legislatura. Alle ultime elezioni è stato rieletto in un collegio uninominale della Lombardia.

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

«Credo che il lavoro dell'Art sia molto costruttivo su alcune tematiche, in quanto ci sono dei nodi insoluti nell'operatività della rete infrastrutturale e trasportistica. L'elemento critico resta il raggio d'azione che l'Autorità ha e quello che invece si arroga nell'identificare i soggetti sottoposti a regolazione. La riflessione non vuole essere contro qualcuno o qualcosa, ma parte dalla recente sentenza della Corte costituzionale sulle competenze dell'Art: il contributo economico richiesto dall'Autorità alle aziende deve essere coerente e conseguente all'identificazione dei soggetti da essa regolabili; la Corte ha stabilito che

non c'è modo di allargare la platea a coloro che non rientrano nella norma istitutiva dell'Art o nelle decisioni da essa effettivamente deliberate.

Che sia chiaro: non è che se non si è sotto l'Art allora si opera nell'anarchia ma, al contrario, si parla di soggetti ampiamente disciplinati da leggi dello Stato, dell'Europa e di altre amministrazioni pubbliche. Perciò, in considerazione della complessità intrinseche del mondo del trasporto, che necessita di un approccio chiaro, non possiamo avere istituzioni che si sovrappongono e creano confusione giuridica. Sul punto sarebbe opportuno un chiarimento legislativo definitivo, che ponga fine al circolo vizioso delibera-ricorso-annullamento amministrativo cui sono stati costretti alcuni operatori, autotrasportatori in primis, per evitare un'illecita vessazione».



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?

«Il tema mi pare che al momento navighi un po' sottotraccia, ma resta certamente una delle sfide per la mobilità dell'immediato futuro. Credo

che ci voglia coerenza nell'approccio: le evoluzioni tecnologiche cambiano la vita, ma non rendono lecita una situazione che per legge non lo è.

Bisogna dare al mercato certezza, aggiornando le normative che possono essere vetuste, ma che ci sono, secondo un principio di "regole uguali per chi opera nello stesso mercato". Inoltre, le recenti sentenze della Corte di Giustizia dell'Unione europea verso Uber segnano importanti elementi che vanno nella direzione appena detta: nessuna chiusura del mercato verso nuovi soggetti, ma chi vuole operare mascherando l'effettiva attività, sentendosi impunito o volendo aggirare la normativa non ha spazi nel mercato europeo. Infine, mi pare di aver capito che nel sistema-Uber sono sorti anche altri problemi legati alla privacy degli utenti e alla sicurezza dei viaggi che allargano ulteriormente il discorso a fattispecie spesso sottovalutate».

FLIXBUS. Questa piattaforma opera nel settore del trasporto passeggeri a lunga percorrenza. Il 18 dicembre è intervenuta una importante intesa con i sindacati per applicare anche ai suoi dipendenti il contratto nazionale degli autoferrotranvieri. Come valuta?

Anche su questo tema ci vuole un approccio maturo: le forme di trasporto cambiano; la tecnologia sta modificando in maniera sostanziale un settore che non sembrava potesse essere così trasformabile.

Flixbus, agendo nei limiti delle prescrizioni di settore, consente di aumentare l'accessibilità del territorio nazionale, proponendo tratte a prezzi competitivi che possono interessare soprattutto turisti e giovani e aumentare il numero di persone che decidono di spostarsi. Anche qui vale il principio, però, del rispetto delle regole del mercato per evitare ogni forma

di concorrenza sleale o dumping sociale. Credo, a riguardo, che sia positiva l'intesa raggiunta con le organizzazioni sindacali. Fenomeni come Flixbus devono essere costantemente analizzati dagli esperti del settore, sia per trovare soluzioni organizzative virtuose che possono allargarsi anche ad altre attività sia per evitare che eventuali maglie larghe della normativa possano creare distorsioni delle leali pratiche concorrenziali tra le imprese».

RYANAIR. La compagnia low cost amministrata da Michael O'Leary, per sventare la possibilità di scioperi natalizi, ha assunto un comportamento assurdamente antisindacale. Ora, dopo le proteste, ha fatto marcia indietro riconoscendo la rappresentanza dei piloti e poi anche delle altre categorie. Come valuta?

«La compagnia è sempre stata un'arripista nel settore, lanciando un modo di viaggiare completamente nuovo, accessibile a tutti, aprendo tratte che hanno certamente impattato in maniera positiva sul turismo e sulla crescita economica di intere aree. Se però questo vuol dire che i suoi lavoratori devono essere fuori dagli schemi, senza garanzie, senza diritti, e minacciati con il ricatto nel caso provino a portare avanti istanze lecite, allora credo che si debba fare una riflessione sul modello organizzativo della compagnia, anche perché, non dimentichiamolo, la sicurezza del volo e dei passeggeri va sempre tutelata, anche evitando di stressare l'equipaggio.

Mi fa piacere che sia stata fatta marcia indietro, spero che sia un abbandono definitivo dell'atteggiamento avuto, in cui la cosa che più mi ha colpito è stata l'assenza di dialogo, che invece dovrebbe sempre essere ricercato nell'interesse delle parti».

MINISTERO DEL MARE. Pasquale Monti, Presidente della Adsp del Mare di Sicilia occidentale, ha recentemente rilanciato la proposta di creare un Ministero del Mare per fermare i burocrati dei moli. Come valuta?

«Monti è certamente un Presidente con molta esperienza alle spalle e i suoi porti hanno sempre ottenuto risultati più che positivi, quindi la sua proposta merita un approfondimento. Credo che, però, il Ministero del Mare venga troppo spesso visto come la panacea ai problemi del settore.

Tra le cose positive che l'ex Ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha portato avanti, in continuità con gli Esecutivi precedenti sostenuti da Forza Italia, e che è stata apprezzata da tutti, vi è l'approccio integrato e unitario al governo del sistema dei trasporti. Se facessimo un ministero del mare, avrebbe la titolarità per affrontare i temi come l'ultimo miglio ferroviario, i collegamenti delle reti Ten-T e gli investimenti infrastrutturali? Oppure queste cose sarebbero competenza di un ipotetico ministero del ferro? E, invece, la distribuzione delle merci, l'intermodalità strada-mare e l'accessibilità territoriale la lasciamo al ministero della strada? Quali sarebbero i benefici per il sistema-Paese in dicasteri così organizzati?

Io credo che l'integrazione tra le modalità di trasporto sia necessaria e quindi vada affrontata sotto un unico "tetto", da coordinare con le diverse "politiche trasversali", come, per esempio, ambiente, energia, fisco, sicurezza, turismo, sviluppo economico e via discorrendo, da promuovere, magari, con un coordinamento presso la Presidenza del Consiglio».

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.

CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

Aderente a Confcooperative, attraverso le 25 cooperative consorziate opera con oltre 2.200 addetti, fornendo servizi di elevato standard qualitativo in conformità alle metodologie sulla Qualità dei processi, il rispetto dell'Ambiente e la tutela della Salute e Sicurezza dei lavoratori.



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 acquisito nell'erogazione di servizi per l'indotto ferroviario e, tra questi, quello di assistenza al viaggiatore con ridotta mobilità, nonché pulizia e manutenzione delle stazioni, delle carrozze ferroviarie e degli impianti tecnologici come le officine.

Il Consorzio è dotato infatti di un Sistema di Gestione Integrato (9001, 14001, 18001 e SA8000) certificato da organismo esterno accreditato.

Attraverso società di revisione il Consorzio opera in regime di Bilancio Certificato.



CNCP – Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi – Attività 360° soc. coop.

Via Salaria, 89 – 00198 ROMA

Partita IVA 01211431000 – Codice Fiscale 03565500588 – CCIA 443682

Telefono: 06.400.48.20 - Fax: 06.85.40.292 – e mail: segreteria@cncp.net – www.cncp.net

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

www.inat.it

