

La VOCE dei Trasporti 12

Dicembre 2018

LXVIII anno dalla fondazione

Poste Italiane spa - spediz. in a.p. DL-353/03 (conv.L.46/04) art. 1 comma 1, DCB Roma. Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16/06/1987. Una Copia € 0,51



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI





Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

- 6 Ridiamo respiro e fiducia alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti

In Evidenza

- 4 Salvatore Pellecchia è il nuovo Segretario generale della Fit-Cisl
6 La nuova Segreteria
8 Vogliamo chiarezza sul futuro di Anas
10 Ryanair: le ragioni del contratto
11 Al via la terza edizione del concorso "Nico Piras - Sono STATO Io"

Mobilità

- 13 Ripartiamo dal settore strategico della mobilità

Mobilità Ferroviaria

- 16 Vendita e Assistenza di Trenitalia: tante domande senza risposta
17 Il Rapporto annuale di Ansf dimostra che c'è ancora tanto da fare
18 Rfi: le nostre priorità per il settore Circolazione

Sindacato e Strategie

- 19 Accordo di confluenza di Centrali Coop e Cisambiente nel ccnl Utilitalia
21 Il rimorchio portuale, servizio pubblico essenziale
23 Taranto e Trieste esempi di sviluppo intelligente
25 Professionalizzazioni interne ad Enav: l'incontro tra aspettative e necessità
26 Autotrasporto merci e Logistica
Il nostro ccnl? Vale moltissimo. Ecco perché

Politiche Sociali

- 27 Le prime rughe del Jobs Act

Generi e Generazioni

- 29 Perché è importante non tacere davanti alla violenza di genere
31 Ecco quanti sono gli under 35 nella Fit-Cisl e perché sono importanti

Fit International

- 33 44° Congresso Itf: la cronaca e le linee programmatiche
36 Il "Workers power" e il cambiamento che non ci spaventa
37 Trasporto aereo. L'impegno di Itfper rendere il settore più equo
39 Trasporto marittimo. L'impatto occupazionale dell'automazione e le possibili soluzioni

Regioni

- 41 Continuiamo a lavorare per il rilancio delle partecipate
42 Ativa e A21: concessioni scadute
43 Dionisio Giordano nuovo segretario generale Fit-Cisl Sicilia
44 Punto Salute e Sicurezza: un lavoro di squadra

Opinioni e Colloqui

- 45 Media digitali, italiani popolo di navigatori ma non di lettori
46 «Lo shipping italiano va tutelato»
48 Insieme per combattere le malattie in Africa

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

N. 12 Dicembre 2018

LXVIII anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: Salvatore Pellecchia

Direttore Responsabile: Giulia Dellepiane

Redazione: Maurizio Diamante, Monica Mascia, Gaetano Riccio, Eliseo Grasso, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Silvia Ferro

Impaginazione e grafica: Fabio Grassini

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 - Fax 06-44286361

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 13/12/2018

Finito di stampare nel mese di Dicembre

Tiratura: 28.000 copie

Ridiamo respiro e fiducia alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti



Dopo aver avuto l'onore di essere stato eletto Segretario Generale della Fit Cisl, mi è stato chiesto di scrivere il mio primo editoriale per "La Voce dei Trasporti".

Evito accuratamente di inciampare in sterili autobiografie. Un simile esercizio sicuramente non sarebbe di utilità viste le finalità che l'organizzazione persegue.

Negli ultimi due anni la Fit-Cisl, grazie alla passione e alla dedizione di tutti quelli che credono veramente nel sindacato e che giornalmente lavorano per dare più voce alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti, è cresciuta e ha portato a casa risultati solo qualche anno fa impensabili. Siamo in piena attività e, mentre altri manifestano preoccupazioni per quello che accade intorno, noi ci

stiamo occupando di tutte le vertenze in atto.

Il rilancio di Alitalia, la revisione del piano industriale del gruppo Fs Italiane, l'uscita di Anas dal perimetro ferroviario, le criticità del piano industriale di Enav, le trattative per il rinnovo del ccnl del Trasporto aereo e di quello delle Attività marittime, il recupero del ritardo, in termini di completamento e nuovi investimenti per le opere infrastrutturali, del nostro Mezzogiorno, sono solo alcuni dei principali dossier aperti sui quali la squadra di "Via Musa" - di concerto con le squadre di tutte le Fit regionali e di tutti i Presidi territoriali - sta lavorando duramente, pur tra mille difficoltà, per dare continuità alla linea e all'azione sindacale stabilita all'ultimo Congresso della Federazione che si è svolto a fine maggio 2017.

Se vogliamo ottenere risultati positivi, dobbiamo avere il coraggio di affrontare le questioni, anche quando sono spinose, di mettere alla prova dei fatti le nostre idee e di rischiare, se ce n'è bisogno, anche in prima persona. Le sfide che abbiamo di fronte sono difficili e non è accodandoci al coro dei "benaltristi" (quelli che tutte le volte che proponi una soluzione ti dicono che c'è bisogno di "ben altro") che possiamo risolvere i problemi.

Possiamo e dobbiamo ridare, nel nostro piccolo, respiro e fiducia sia alle persone che rappresentiamo sia a quelle che un impiego oggi non ce l'hanno e che potremo rappresentare una volta che avranno fatto il

loro ingresso nel mondo del lavoro, anche grazie agli accordi che perfezioniamo tutte le volte che si creano le condizioni. Gli accordi per assumere oltre 1.600 giovani disoccupati che abbiamo sottoscritto negli ultimi mesi ne sono la prova.

La Fit-Cisl è un'organizzazione in grado di aiutare i propri iscritti a interpretare la realtà organizzativa e produttiva delle aziende di riferimento offrendo loro, se del caso, gli strumenti per migliorarla. Anche in un momento come quello che stiamo attraversando in cui tutto è più complesso e in cui, come ci dimostra il 52° Rapporto del Censis (che interpreta i più significativi fenomeni socio-economici del Paese nella fase di attesa del cambiamento e della ripresa che non arriva), ci ritroviamo con una popolazione incattivita. Quella che ci tratteggia il Rapporto è una società in cui quest'anno la cattiveria ha preso il posto del rancore dello scorso anno. Non crollano solo i ponti, ma anche la fiducia verso il futuro. La politica non si concentra più sui bisogni del popolo, perché da anni è impegnata in una campagna elettorale senza fine. La provvisorietà e la transizione sono la regola generale e costante. Una percentuale molto elevata di italiani, il 63%, secondo il Rapporto, ritiene che nessuno si occupi dei suoi interessi e il 31% intravede un futuro con forti negatività. Per molti, tanti, internet è divenuto l'unico luogo dove cercare risposte. I dati sulla disoccupazione continuano a essere un bollettino di guerra, in quanto nel Paese non si sono ancora recuperati i livelli occu-

pazionali pre-crisi. La cosa pubblica viene ancora vista con disaffezione e il populismo continua a trovare ampia diffusione.

Fuori dai nostri confini nazionali le cose non vanno meglio. In Francia il disagio sociale si manifesta con la protesta dei "gilet gialli" che ogni fine settimana mettono a ferro e fuoco Parigi; in Germania il declino della Cancelliera Merkel diventa sempre più palese; l'Inghilterra è alle prese con la Brexit e sull'Europa ricadono anche gli effetti del confronto Cina-Usa che sta determinando un antagonismo serrato e senza esclusioni di colpi. A queste crisi si aggiunge l'emergenza terrorismo che, puntualmente, si è ripresentata con l'attentato di Strasburgo dell'11 dicembre, dove ha trovato la morte insieme ad altre quattro persone anche un giovane italiano, Antonio Megalizzi. Il Comitato nazionale per l'ordine e la sicurezza pubblica ha fatto sapere che l'attenzione degli apparati di sicurezza italiani rimane alta e che c'è stato un incremento dei servizi di vigilanza nei luoghi pubblici sensibili.

Intanto il governo Conte ha finalmente sentito il dovere istituzionale di aprire un dialogo con i corpi intermedi mentre si discute la Manovra in Parlamento e si sviluppa il negoziato con la Commissione Europea. Le assemblee che si sono svolte nei posti di lavoro con migliaia di lavoratori hanno favorito il confronto con il Governo e hanno inviato alle forze politiche che lo compongono segnali inequivocabili, sostenendo le priorità indicate dal sindacato per uscire da questa situazione di stallo: puntare sulla crescita, sbloccando in primo luogo i tanti cantieri fermi per le infrastrutture e le altre opere pubbliche utili alla sicurezza del territorio. Rendere più vantaggiose le assunzioni a tempo indeterminato dei giovani, soprattutto nel Mezzogiorno, finalizzando i sussidi di assistenza a un progetto di politiche attive e di formazione delle nuove competenze di cui le aziende hanno bisogno. Stanziare più



"Apparizione della Vergine a san Bernardo" (Filippino Lippi)

fondi per la scuola, la ricerca, l'università e, soprattutto ridurre le aliquote fiscali per sostenere i redditi più bassi.

Nei momenti difficili della vita economica e sociale del nostro Paese, i corpi intermedi si sono sempre rivelati indispensabili per la coesione sociale e per rappresentare le istanze di tutte le persone, a partire dai soggetti più deboli e emarginati. La democrazia moderna ha bisogno del consenso e della partecipazione dei corpi intermedi per garantire la mediazione sociale. Come spesso ricorda il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella bisogna ripartire dalla ricerca di una maggiore coesione sociale in maniera "ordinaria", non in maniera estemporanea o a intermittenza. La Cisl è in campo con tutte le sue Federazioni e sta reclamando e proponendo interventi per costruire una società più equa dove la giustizia sociale, l'opportunità di una formazione per tutti e la solidarietà sono le fondamenta per la costruzione di un nuovo e stabile modello sociale. C'è ancora

tanto lavoro da fare proseguendo nel solco che abbiamo tracciato.

Con il sostegno degli iscritti della Fit e della Cisl, sono certo, che ce la faremo. Cambieremo in meglio mantenendo sempre un ruolo da protagonisti capaci non solo di denunciare ma anche e soprattutto di proporre valide soluzioni.

Inizio questa nuova esperienza di Segretario Generale della Fit-Cisl con un pensiero di Bernardo di Chiaravalle: «Per imboccare le vie dell'amore è indispensabile un'unica cosa: abbandonare la volontà propria attraverso l'umiltà. Umiltà consiste semplicemente nel formarsi una valutazione esatta di se stessi. La superbia è il desiderio della propria preminenza».

Approfitto per fare, a nome della Fit-Cisl, gli auguri di serene festività a tutti i lettori e gli amici de La Voce dei Trasporti e alle loro famiglie.

Salvatore Pellecchia è il nuovo Segretario generale della Fit-Cisl

Con lui eletti Segretari nazionali Monica Mascia e Maurizio Diamante
I complimenti di Furlan, l'abbraccio della Fit e della Cisl



di Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Un nuovo giorno, un nuovo inizio. Salvatore Pellecchia è il neo Segretario generale della Fit-Cisl. È stato eletto dal Consiglio generale il 29 novembre a Roma e con lui completano la Segreteria Monica Mascia e Maurizio Diamante.

La Fit-Cisl può ora tornare a guardare avanti con fiducia, dopo la prematura scomparsa del Segretario generale Antonio Piras, che è stato ricordato durante la riunione romana. Lo stesso Piras aveva creduto fortemente in Pellecchia, volendolo al suo fianco come Segretario generale aggiunto.

A festeggiare l'elezione della nuova Segreteria della Fit-Cisl sono venuti da tutta Italia presenti e passati dirigenti della Cisl e della Fit. In primis la Segretaria generale confederale Annamaria Furlan, che come da statuto si è incaricata di aprire e chiudere l'assemblea. Ma anche i Segretari confederali Andrea Cuccello, Ignazio Ganga, Piero Ragazzini, Giovanna Ventura. Tra gli altri erano presenti anche i Segretari generali della Cisl Sicilia Mimmo Milazzo e della Cisl Emilia Romagna Giorgio Graziani, il Segretario generale della Cisl Napoli Giampiero Tipaldi, il Segretario regionale della Cisl Campania Giuseppe Esposito, il Segretario della Cisl Parma e Piacenza Donato Sementina. Si sono congratulati di persona con la nuova Segreteria anche l'ex Segretario generale della Fit-Cisl Claudio Claudiani, l'ex Segretario nazionale Fit-Cisl Vito Tedesco, il

Presidente dell'associazione Amici della Fondazione Pastore Marco Romani e il Presidente di Anpac Antonio Di Vietri.

Nel suo discorso di insediamento, il Segretario generale Salvatore Pellecchia ha ringraziato il Consiglio generale per l'ampia fiducia mostratagli, ha salutato tutti gli ospiti e ha affermato di volersi impegnare ogni giorno per la Federazione dei Trasporti, soprattutto attraverso lo studio costante. Pellecchia infatti dà molto valore alla formazione, in perfetto stile Cisl, anche perché per anni se ne è occupato personalmente sia come direttore del Centro studi della Fit sia avendone la delega come Segretario.

«In questi giorni siamo impegnati su tutti i fronti – ha affermato il Segretario generale – anche insieme alla Cisl in merito alla manovra finanziaria. Il problema principale è che il Governo per mesi ha rifiutato il dialogo. Il Premier Conte ha finalmente convocato i sindacati sulla manovra per il 10 dicembre, così come per il 12 dicembre siamo stati convocati dal Ministro del Lavoro e dello Sviluppo economico Di Maio su Alitalia, dopo due mesi di attesa dall'ultimo con-

fronto. Nessun segno, invece, arriva dal Ministro dei Trasporti Toninelli».

Eppure i dossier aperti nel settore sono tanti e si fanno ogni giorno più urgenti. Non c'è infatti solo la vicenda di Alitalia, con i suoi 12mila lavoratrici e lavoratori più l'indotto, che aspettano risposte sul proprio futuro. C'è anche l'avvenire di Fer-



rovie dello Stato, a cui, stando alle indiscrezioni di stampa, si chiede di investire nella compagnia di bandiera. Un progetto a cui la Fit-Cisl non è contraria per principio. Tuttavia la Federazione chiede di poter visionare i piani industriali delle due aziende. Alta attenzione anche per Anas, dove la Fit-Cisl sta seguendo la pratica di separazione da Fs Italiane, voluta dall'Esecutivo Conte: «Questo Governo, come tanti altri prima di lui, attua la pratica negativa di mettere in discussione tutto quello che hanno fatto i governi precedenti. Le sinergie tra Anas e Fs Italiane stavano dando risultati importanti e ora non sappiamo cosa succederà domani: i lavoratori si rivolgono a noi preoccupati, ma le risposte devono arrivare dal Governo. Ora che la Filt-Cgil ha concluso la fase congressuale intendiamo stabilire una strategia comune».

dei trasporti, senza trascurarne alcuno, dagli appalti ferroviari, a cui è dedicato un attivo unitario il 19 dicembre, al rilancio del sistema del trasporto aereo italiano nel suo complesso, passando per la vertenza Liberty Lines e per il processo di



re da tanti anni e sono convinta che oggi diamo avvio a un percorso migliore di prima: Antonio Piras stesso voleva esattamente questo per la Fit-Cisl. Tutti noi siamo chiamati a impegnarci insieme per affrontare tutte le partite aperte menzionate da Salvatore nel suo discorso. Dobbiamo guardare all'essenziale delle cose e lavorare con serietà: i risultati non tarderanno ad arrivare».

fusione per incorporazione Moby-Cin, e si è concentrato sui rinnovi dei ccnl in corso: mobilità, trasporto aereo, attività marittime, portualità, servizi ambientali pubblici e privati,

Abbiamo guardato all'essenziale delle cose e lavorato con serietà: i risultati non tarderanno ad arrivare».

La Segretaria generale ha poi proseguito facendo una riflessione sullo stato del Paese: «In questo momento manca una visione del futuro: lo vediamo nelle vertenze aperte, nella legge di Bilancio, nei rapporti con l'Europa. Tutti insieme noi della Cisl con le categorie unite dobbiamo contribuire a costruire un progetto-Paese, coinvolgendo le lavoratrici e i lavoratori anche sui posti di lavoro. Con Cgil e Uil abbiamo elaborato una piattaforma di proposte per cambiare la manovra finanziaria, piattaforma che ha ricevuto molto apprezzamento prima di tutto da parte dei nostri iscritti, ma non solo. Finalmente il Governo ha aperto al confronto con noi».

Pellecchia ha anche affrontato il tema delicatissimo dell'igiene ambientale, che sale all'onore delle cronache solo quando c'è l'emergenza di turno: «In Italia si fa fatica a mettere in campo un'azione sistemica che parta dalla prevenzione. Nel corso del 2019, con il supporto della Cisl, promuoveremo un'iniziativa pubblica su questa questione». Quanto al settore dell'auto-transporto merci e logistica, il Segretario generale ha affermato di voler aumentare l'impegno a favore di questa categoria, particolarmente esposta allo sfruttamento a causa del dilagare di cooperative e imprese, spesso aiutate da pseudo sindacati compiacenti, le quali non applicano il ccnl (contratto collettivo nazionale di lavoro) ed evadono o eludono il fisco o peggio lavano il denaro sporco della malavita.

Anas, Autostrade, noleggio. A fine 2019 scadrà anche il ccnl logistica, trasporto merci e spedizione.

«Complessivamente – ha concluso Pellecchia – vogliamo aumentare il nostro impegno per i nostri iscritti e per tutti i lavoratori, soprattutto per i più deboli che vivono in condizioni di disagio e per i giovani, che sono più esposti alle storture e allo sfruttamento della gig economy. Penso ad esempio ai lavoratori di Ryanair che stiamo riuscendo a tutelare in modo efficace. Questi obiettivi non si possono conseguire da soli, ma serve un grande lavoro di squadra con i territori da un lato e con la Confederazione dall'altro».

«Le nostre proposte sono chiare – ha concluso Furlan – per rilanciare lo sviluppo italiano servono interventi forti sulle infrastrutture e sui trasporti, tenendo conto che l'Italia è in una posizione strategica nel Mediterraneo. Non si devono bloccare le grandi opere e bisogna investire di più su ricerca, formazione, innovazione. In sintesi abbiamo in mente il bene comune: lavoro, qualità del lavoro e qualità della vita per quelli che noi rappresentiamo».

Il Segretario generale ha poi parlato anche degli altri temi più urgenti dei settori

Lelezione di Salvatore Pellecchia, Monica Mascia e Maurizio Diamante è stata salutata con calore dalla Segretaria generale Annamaria Furlan: «Conosco Salvato-



La nuova Segreteria

Salvatore Pellecchia Segretario generale

Salvatore Pellecchia, 57 anni, è nato a Napoli e vive in Emilia-Romagna. Dopo anni di lavoro precario nei settori delle telecomunicazioni e dell'energia, entra nel 1985 nell'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Nel 1986 inizia l'attività sindacale nelle fila della Fit-Cisl e dopo essere stato eletto nella Struttura unitaria di base della stazione di Modena e nella Segreteria provinciale della Fit-Cisl di Modena, continuando a lavorare a Piacenza e a Bologna in una serie di posizioni sia della circolazione treni che della commerciale, percorre all'interno dell'organizzazione una serie di tappe che lo porteranno, nel 1989, nella Segreteria regionale del Settore Ferrovieri, della quale diventerà responsabile nel 1996. Nel 1997 viene eletto nella Segreteria regionale della Fit Emilia Romagna, mantenendo anche la responsabilità del Settore ferrovieri.

Nel 2000 inizia l'esperienza nazionale nell'ambito del Trasporto Ferroviario e Servizi. In tale incarico si occupa, negli anni, di quasi tutte le società del gruppo Fsi, delle nuove imprese ferroviarie e di imprese dei servizi accessori e complementari alle attività ferroviarie, praticando l'attività di contrattualista. Ha partecipato alla stesura del primo ccnl di settore delle Attività ferroviarie e ai successivi rinnovi oltre che alla stesura di una serie di contratti aziendali (gruppo Fsi, Serfer, Appalti Ferroviari, Cremonini, Wasteels, Wagon Lits, Nuovo Trasporto Viaggiatori, Rail Traction Company, Trenord, Elijor-Divisione Itinere, Clean Service e molte altre).

Dal 2010 è Responsabile dell'Ufficio Studi della Fit e dal 2015 ricopre l'incarico di Coordinatore Nazionale della



Mobilità ferroviaria. Nel corso dell'esperienza regionale e nazionale ha svolto l'attività di formatore e ha partecipato in qualità di relatore a una serie di convegni e seminari sul trasporto ferroviario. È stato nel board della Fondazione Bnc e, attualmente, è componente del cda del fondo di previdenza complementare Eurofer.

È eletto Segretario Nazionale il 23 giugno 2016 con la responsabilità dei dipartimenti Mobilità, Organizzativo, Politiche sociali e Coordinamento donne. Nel corso del 2017 assume anche la responsabilità del dipartimento Amministrativo.

L'11 dicembre 2017 è eletto Segretario Generale Aggiunto con la responsabilità dei dipartimenti: Mobilità e Formazione, oltre alla direzione dell'Ufficio Studi Fit-Cisl e alla responsabilità dell'applicazione della normativa sugli scioperi nei settori di competenza della Federazione. In un secondo momento, nel corso del 2018, ha assunto anche la responsabilità, nell'ambito del dipartimento Trasporto aereo, di piloti, assistenti di volo, Enav ed Enac.

È eletto Segretario Generale il 29 novembre 2018.

Monica Mascia Segretario nazionale

Monica Mascia è nata a Cagliari il 12 giugno 1964 e risiede in Sardegna. È dipendente del gruppo Alitalia dal 1987, in cui è Rsa dal 1997. In precedenza ha avuto esperienze lavorative stagionali nel campo turistico-alberghiero e del commercio.

Nel 2001 entra nella Segreteria regionale della Fit-Cisl Sardegna come Segretario amministrativo con la delega al trasporto aereo. In seguito ricopre l'incarico di Coordinatore regionale per il trasporto aereo.

Nel 2008 diventa Segretario amministrativo e organizzativo dell'Unione sindacale territoriale Cisl Cagliari.



Da agosto 2017 è componente dello staff nazionale del trasporto aereo.

Eletta Segretario Nazionale l'11 dicembre 2017, è confermata nell'incarico il 29 novembre 2018.

Maurizio Diamante Segretario nazionale

Orazio Maurizio Diamante è nato il 21 dicembre 1964 a Genova, dove risiede tuttora.

Nel 1983 consegue il diploma di ragioniere e perito commerciale e subito dopo entra in marina per svolgere il servizio militare.

Conosce il precariato lavorando nei settori edile e commercio, per poi essere impiegato presso una fabbrica metalmeccanica a Vado Ligure. A fine anni '90 approda nel mondo dello shipping e precisamente è assunto come impiegato in un'agenzia marittima a Genova.

Nel 1997 inizia la sua carriera sindacale come Rsa. Entra nella Segreteria regionale della Fit-Cisl Liguria nel 2005 con delega alla Formazione. Dopo aver seguito per anni i settori merci, portualità e onoranze funebri, è chiama-



to a Roma nel 2011 nel dipartimento dell'Autotrasporto merci e Logistica nazionale, di cui diventa Coordinatore nel 2014.

Al Congresso Etf di Barcellona 2017 è eletto nel Comitato esecutivo della sezione dell'Autotrasporto merci.

Eletto Segretario Nazionale l'11 dicembre 2017, è confermato nell'incarico il 29 novembre 2018.

Vogliamo chiarezza sul futuro di Anas

Il “divorzio” da Fs Italiane penalizza entrambe le aziende



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

Fra le tante dichiarazioni che caratterizzano l'attività del nostro Governo, tutt'altro che di facile comprensione, in questo mese di novembre è emersa la decisione definitiva di rompere il “matrimonio” tra Fs Italiane e Anas.

Certo servono, in primo luogo, più risorse umane nelle strade, ma in una visione che richiama l'esigenza di forti investimenti in formazione e tecnologie più avanzate, con una struttura operativa alle spalle che garantisce

una efficace governance per progettare e programmare gli interventi necessari per ammodernare le infrastrutture viarie, insieme all'attivazione di quelle complesse iniziative per garantire la sicurezza anche attraverso la rete dei controlli e delle costanti verifiche sullo “stato” delle strade.

Guardiamo al futuro di Anas con preoccupazione perché è denso di incertezze, mentre Fs Italiane perde l'apporto di un partner davvero strategico. Il tutto in un contesto che dovrebbe, al contrario, dare nuova spinta al sistema integrato dei trasporti, che costituisce la spina dorsale per riavviare il motore inceppato della crescita dell'economia del sistema Paese, che abbiamo posto come asse portante della nostra strategia sindacale.

Aggiungo alcuni ulteriori elementi: nel mese di settembre abbiamo iniziato gli incontri con Anas, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale che scade alla fine di quest'anno, e intendiamo proseguire nonostante la complicata situazione, perché vo-

gliamo garantire l'adeguamento delle condizioni retributive, normative e di vita delle lavoratrici e dei lavoratori del gruppo. Intanto, prima delle ferie estive, abbiamo siglato il protocollo sul premio di risultato, un elemento contrattuale che i dipendenti dell'Anas non percepivano.

Ci misureremo nel nuovo scenario, peraltro molto incerto, senza mai discostarci dalla nostra strada maestra che percorriamo ogni giorno con tutto il nostro impegno e determinazione: a fianco delle lavoratrici e dei lavoratori per dare loro certezze e approdi sicuri. Del resto, per noi, crescita e lavoro costituiscono il fermo e solido punto di riferimento e l'obiettivo strategico della nostra azione. Vogliamo chiarezza sul futuro di Anas e sollecitiamo un urgente incontro con il Ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, per chiedergli di consolidare l'avviato processo di fuoriuscita dal perimetro della pubblica amministrazione.

Ma non c'è solo Anas nella nostra agenda. In stretta connessione con le vicende del crollo del ponte Morandi a Genova assistiamo, con preoccupazione, al balletto sul tema delle concessioni autostradali. È difficile al momento capire l'approdo al quale intende pervenire il Governo. Da parte nostra guardiamo con la massima attenzione a queste vicende, ma il no-

Servono, in primo luogo, più risorse umane nelle strade gestite da Anas

Per la Fit-Cisl - e lo abbiamo ribadito in diverse circostanze - questa scelta è un grave errore e ci pone tante questioni di particolare rilevanza strategica.

Con questo distacco “forzoso” verranno meno sinergie già programmate, che avrebbero dato vita a un player di grande rilevanza nazionale e con forti opportunità da cogliere e sviluppare nel più ampio orizzonte europeo e dei mercati globali. Con questa scelta politica si indebolisce l'efficacia nella manutenzione e nella costruzione delle strade, che avrebbe generato notevoli benefici per il miglioramento e l'ampliamento della preziosa rete delle infrastrutture. Quindi il divorzio Fs-Anas penalizza l'intermodalità, che costituisce una condizione necessaria per la crescita della nostra economia e per aprire concrete opportunità di nuova e qualificata occupazione, in particolare a favore dei giovani.



stro obiettivo resta fermo sulla tutela delle persone che vi lavorano ed agli indubbi livelli di alta professionalità che le stesse esprimono. Contrastiamo con fermezza ogni subdolo tentativo che miri ad indebolire il ruolo di un player di grande prestigio e di efficace e competitiva azione nel nostro specifico segmento di mercato, con forti proiezioni di grande valenza nel più ampio orizzonte internazionale. E lo confermiamo attraverso l'avvio del negoziato sul rinnovo del contratto nazionale, che scadrà alla fine del 2018. Intanto, nello scorso mese di luglio, abbiamo siglato l'intesa di secondo livello in Autostrade per l'Italia, con alcuni risultati molto importanti: la verifica sotto il profilo dell'occupazione; l'apertura sulle stabilizzazioni contrattuali; l'ingresso di nuovi assunti; la creazione di nuove figure professionali.

Recentemente abbiamo anche avviato la trattativa per il rinnovo del ccnl dei lavoratori portuali. Sui porti sarà molto importante capire come sarà sciolto il nodo investimenti infrastrutturali da parte del Governo. La nostra posizione l'abbiamo confer-

mata nel nostro ultimo Consiglio generale a Genova, lo scorso 29 ottobre, ed è stata ribadita dalla Cisl il giorno successivo. Ponte Morandi a parte, ci sono opere in bilico il cui futuro condizionerà tutto il sistema Italia, con riflessi determinanti anche per lo sviluppo e i traffici nei nostri porti, che dovranno anche cogliere le straordinarie opportunità che sono connesse alla collocazione dell'Italia quale piattaforma logistica del Mediterraneo, verso la quale vi è una grande attenzione da parte di forti flussi di investimento, strettamente collegati alle nuove vie della seta da parte della Cina. La logistica, lo richiamiamo, e lo sviluppo straordinario e costante dell'e-commerce costituiscono un terreno "privilegiato" e centrale della nostra iniziativa. A un anno dalla sottoscrizione del contratto nazionale, registriamo delle criticità determinate dal proliferare di nuovi associazioni nelle rappresentanze datoriali, che rallentano, in particolare sulla bilateralità, la piena applicazione delle intese contrattuali.

Da ultimo, ma non certo per importanza, parliamo dell'igiene ambien-

tale. Non è più rimandabile un ragionamento compiuto sulla gestione dei rifiuti, dove per gestione si intende la raccolta e lo smaltimento degli stessi. Non si può evidenziare il problema solo quando ci si trova davanti alla solita emergenza. È evidente che non è più pensabile ragionare solo in termini localistici di Comune o di Regione: il problema va affrontato su scala nazionale. È inutile parlare sempre di economia circolare e poi non muoversi nella giusta direzione. Di queste tematiche dovremo tenere conto anche nella piattaforma rivendicativa, che stiamo preparando per il rinnovo del contratto di lavoro che scadrà il prossimo 30 giugno 2019 e che dovremo presentare entro la fine dell'anno.

Siamo ormai alla vigilia della circumnavigazione del 2018 e ci siamo velocemente avviando verso il nuovo anno. Sarà una tappa molto complessa e impegnativa. Siamo pronti, tuttavia, ad affrontare le corpose sfide che ci attendono, per saldare sempre, con la nostra iniziativa, le nostre priorità: crescita e lavoro.

Ryanair: le ragioni del contratto

Per noi è un primo passo. Il vettore irlandese ha capovolto la sua logica



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

Ryanair: tutti la usano, tutti ne parlano. La compagnia irlandese ha cambiato il nostro modo di volare. La Fit-Cisl ha cambiato, firmando per prima in Europa, il contratto di lavoro del personale navigante.

Per capire la portata rivoluzionaria della firma dei contratti collettivi nazionali di lavoro di piloti e assistenti di volo di Ryanair basati in Italia, che abbiamo recentemente sottoscritto, bisogna partire scattando una fotografia di com'era la situazione nel vettore irlandese prima della nostra firma. Per entrare nel modello di attività utilizzato in Ryanair, cominciamo con il fornire alcuni elementi che compongono la struttura organizzativa della compagnia, la quale, nell'ottica di una ottimizzazione dei costi, oltre a usare un'unica tipologia di aeromobile, organizza i turni degli assistenti di volo con una rotazione finalizzata a non usare pernottamenti negli hotel, prevenendo l'inizio e la fine del turno di lavoro nella base di assegnazione del dipendente.

In Italia Ryanair ha una popolazione lavorativa di circa 600 piloti e 1.200 assistenti di volo, collocati su 14 basi. Questi, inoltre, non sono tutti dipendenti diretti della Ryanair. Infatti il 65% degli assistenti di volo è alle dipendenze di due agenzie di reclutamento: Crewlink e Workforce. Quindi, successivamente alla fase di reclutamento e formazione, i dipendenti controfirmavano una lettera di assunzione che, in realtà era una sorta di "mini contratto", il quale, a differenza di quanto accade in Italia,

piuttosto che contenere un richiamo al contratto di lavoro applicato, declinava in diverse pagine elementi fondanti "contrattuali". La lettera di assunzione diventava il contratto di lavoro vero e proprio.

Parallelamente veniva fornita al neo assunto una pubblicazione denominata Rough Guide, alla quale fare riferimento per procedure aziendali e organizzative riguardanti lo svolgimento pratico della attività e le comunicazioni con il cliente e la compagnia.

La prima conseguenza di questo modo di assumere è che, a parità di mansione svolta, di base, di anzianità lavorativa, i dipendenti presi tramite Crewlink e Workforce avevano una retribuzione inferiore a quella dei dipendenti diretti Ryanair; la seconda è che, in condizioni di parità di mansioni e anzianità lavorativa, pur dipendendo dalla stessa società, c'erano delle retribuzioni diverse per le varie basi.

Questi elementi che, a grandi linee, abbiamo descritto, lasciando ad un successivo approfondimento la disamina esatta del contratto di lavoro sottoscritto, sono proprio quelli da cui siamo partiti nella costruzione del contratto.

Precisamente i contratti sottoscritti, sono stati tre: uno con Ryanair e uno con ognuna delle due agenzie. Quindi il primo punto di snodo nella trattativa dei contratti è stato quello relativo all'introduzione, per

tutti i dipendenti in forza a Ryanair o a Crewlink e Workforce, di una identica costruzione della paga, con gli stessi elementi retributivi che avessero equivalenza economica a parità di mansione. In futuro quindi, a prescindere dalla base e da quale soggetto aziendale firmerà l'assunzione, le figure professionali equivalenti avranno finalmente parità di calcolo della retribuzione. Si tratta di diritti elementari che per tanti anni e in riferimento alle leggi e/o normative irlandesi e all'assenza di un contratto, non erano garantiti, anzi erano volontariamente evitati. Il raggiungimento di questo obiettivo, ha significato accompagnare l'azienda in un capovolgimento completo nella firma dei contratti di lavoro e nel proseguo del confronto al tavolo contrattuale.

A nostro avviso questo elemento cardine è quello che, oltre le polemiche sterili delle organizzazioni sindacali che non erano presenti al tavolo delle trattative e oltre le perplessità di alcuni lavoratori, ha fatto sì che il nuovo contratto abbia raggiunto, nelle votazioni tenute successivamente, oltre l'87% di risposte favorevoli alla sua applicazione da parte degli assistenti di volo chiamati al voto.

In futuro tutti i dipendenti avranno garantito il diritto di pari retribuzione che, nonostante il maggior carico fiscale dovuto al fisco italiano meno favorevole di quello irlandese, determinerà aumenti salariali nei prossimi tre anni di vigenza.

Al via la terza edizione del concorso “Nico Piras - Sono STATO Io”

Continua il nostro impegno per educare al rispetto dei mezzi pubblici e di chi vi opera



di **Silvia Ferro**

Tutto è pronto! Il Ministero dei Trasporti ci ha concesso il patrocinio e il Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca a breve invierà la circolare ai dirigenti delle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, invitandoli alla partecipazione e dando così formalmente il via alla terza edizione di “Sono STATO Io”. Anche quest’anno, grazie a questo concorso, vedremo interagire, in modo nuovo, sinergico e strategico, il sindacato, le istituzioni, il mondo aziendale e i protagonisti di domani, i nostri bambini e ragazzi.

Biglietti non pagati, liti con i controllori, aggressioni agli autisti, passeggeri impauriti, pensiline distrutte, autobus, metro e treni devastati, incuria, maleducazione, violenze d’ogni genere, sono solo alcuni degli esempi di mancanza di rispetto e senso civico che la Fit-Cisl vuole denunciare a gran voce e combattere insieme ai giovani, ai lavoratori e ai cittadini di domani. Da qui l’idea di coinvolgere studenti iscritti a scuole di ogni ordine e grado, al fine di ottenere un contributo “espressivo” sui corretti comportamenti da tenere nei confronti dei mezzi pubblici.

Diffondere la cultura della legalità, del rispetto delle persone e delle cose pubbliche partendo dalle nuove generazioni è l’obiettivo che Nico, il nostro



compianto Segretario generale, ideando e sostenendo questo concorso, ha voluto perseguire e che da oggi non si chiamerà più semplicemente “concorso nazionale” bensì “concorso Nico Piras” in suo onore. Nel numero di febbraio 2018 di “La Voce dei Trasporti”, Nico scriveva: “L’importanza della nostra iniziativa nasce dal fatto che coinvolge il futuro del Paese, quindi i ragazzi e i bambini che frequentano le scuole di ogni ordine e grado, allo scopo di affermare la cultura del rispetto verso i mezzi pubblici e nei confronti di quanti operano per assicurare il migliore servizio. Ognuno di noi è chiamato a offrire il suo apporto perché si parli del tema e si elaborino nelle scuole fumetti e spot audio-video, di cui premieremo i migliori”. Con orgoglio e determinazione la Fit-Cisl porterà avanti questa iniziativa! Grazie Nico!

Chi può partecipare e come?

Come già avvenuto per i quasi 700 ragazzi che hanno preso parte alle scorse edizioni, sono chiamati a parteci-

pare, in modo assolutamente gratuito, al concorso “Sono STATO io” tutti gli studenti delle scuole primarie, secondarie di primo grado, secondarie di secondo grado, in modo individuale o collettivo. I ragazzi, con la supervisione dei loro insegnanti, magari dopo aver approfondito in classe il tema del maltrattamento dei mezzi pubblici, quello del vandalismo e della tristemente diffusa carenza di rispetto nei confronti delle persone addette al trasporto di persone, dovranno realizzare un fumetto di massimo 8 pagine e/o uno spot audio-video di massimo 3 minuti.

Tutti gli elaborati, corredati della documentazione richiesta nel bando dovranno essere inviati alla Segreteria nazionale della Fit-Cisl di Via Antonio Musa, 4 Roma e dovranno pervenire entro e non oltre le ore 13.00 del 15 aprile 2019.

Chi valuterà gli elaborati?

Riuscire a diffondere e a radicare una nuova cultura del rispetto delle per-

sone, della legalità, della salvaguardia della cosa pubblica, in particolar modo dei mezzi di trasporti pubblici è l'obiettivo che ha trovato, anche nelle due scorse edizioni, l'entusiasta condivisione delle aziende che operano nel settore. Pertanto, anche quest'anno, abbiamo chiesto a: Fondazione Motus, Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Ministero delle Infrastrutture e



Ognuno di noi nel suo piccolo può dare il suo contributo aiutandoci a diffondere l'iniziativa

dei Trasporti, Agenzia confederale dei Trasporti dei Servizi (Agens), Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (Anav), Associazione Trasporti (Asstra), Associazione Federmobilità, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Trasporti Passeggeri Emi-

lia Romagna (Tper) e Azienda Trasporti Milanesi (Atm) di

indicare ciascuno un rappresentante che faccia parte della Commissione giudicatrice di "Sono STATO io". La Commissione, a proprio insindacabile e inappellabile giudizio, individuerà, tra quelli pervenuti nei modi e nei tempi corretti, gli elaborati che saranno ritenuti più rappresentativi dell'iniziativa sulla base di diversi criteri di valutazione: originalità del prodotto, qualità della proposta artistica, congruità del prodotto con il tema indicato nel bando, qualità complessiva delle immagini, dei testi e dell'audio con riferimento alla capacità di trasferimento del messaggio alla base del concorso. Verranno così premiate le migliori realizzazioni in grado di proporre non solo una riflessione sul tema, ma anche possibili strumenti di soluzione al problema culturale in questione.

Ovviamente non potevamo non premiare l'impegno profuso dall'istituto scolastico per veicolare l'iniziativa e rendere possibile la partecipazione dei propri studenti. Così, nel caso in cui almeno due vincitori provengano dallo stesso istituto scolastico, verrà consegnato alla scuola di riferimento un notebook, uno strumento utile all'attività didattica.

Ma non finisce qui! Le migliori produzioni (individuate sulla base del più alto punteggio ottenuto) di ciascuna sezione (fumetto e spot audio-video), indipendentemente dal ciclo di studio dell'autore, oltre a quanto sopra, si aggiudicheranno una bicicletta mountain bike, offerta dalla Segreteria regionale Fit-Cisl della Regione di provenienza dei vincitori.

Facciamo squadra

Per far sì che anche quest'anno l'iniziativa abbia successo e che di tale successo possa beneficiare tutta la collettività è fondamentale fare squadra. Ognuno di noi nel suo piccolo può dare il suo contributo aiutandoci a diffondere l'iniziativa tra i giovani, le insegnati e le scuole attraverso i propri figli, nipoti, amici o vicini di casa. Sul sito www.sonostatoio.com sono disponibili tutte le informazioni utili alla partecipazione al concorso, compreso il bando e, nel prossimo numero di "La Voce dei Trasporti", verrà pubblicato un volantino estraibile che potrà essere utilizzato per informare le scuole e per fare in modo che sempre più studenti possano partecipare e vincere.



Ma cosa si vince?

Ovviamente l'impegno dei ragazzi va premiato! A titolo di incoraggiamento nell'interesse della collettività e di riconoscimento del merito personale, ai primi tre classificati di ogni grado scolastico (scuola primaria, secondaria di primo grado e secondaria di secondo grado) e per ogni sezione (fumetto e spot audio-video) verrà consegnato un buono libri del valore di 500,00 euro al primo classificato, di 350,00 euro al secondo e di 250,00 euro al terzo. In più verranno consegnati gadget del concorso a tutti i compagni di classe dei vincitori.

Ripartiamo dal settore strategico della mobilità

Un bilancio del 2018, gli obiettivi del 2019: ecco i temi trattati alla riunione di Milano



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



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



sale operative di superficie e metropolitana dell'Azienda di trasporto pubblico milanese, l'Atm.

Parlando dei temi di interesse comune per il Dipartimento Mobilità, è stato fatto il punto sul rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori della Mobilità, che riguarda entrambe le aree contrattuali. Il dibattito che ne è scaturito ha toccato puntualmente tutti gli aspetti del contratto, indicando anche la linea di pensiero della Fit rispetto alle sfide future che coinvolgeranno il Dipartimento.

A Milano il 20 e 21 novembre si sono riunite le aree contrattuali che compongono il Dipartimento Mobilità della Fit-Cisl, cioè l'area delle Attività ferroviarie e quella del Trasporto pubblico locale. L'incontro è stato guidato dal nostro attuale Segretario generale Salvatore Pellecchia.

La riunione si è aperta con il ricordo commosso di Antonio Piras, Segretario generale prematuramente scomparso. Nico avrebbe voluto che la Fit-Cisl guardasse avanti, per cui l'incontro di Milano non è stato cancellato nonostante il lutto.

83 dirigenti territoriali e nazionali compongono le aree contrattuali del

Dipartimento Mobilità, che, oramai, su una conclamata ed efficace modalità metodologica, suddivide i propri incontri in due giornate residenziali, dando spazio a riunioni separate delle due aree nella prima giornata, occasione per affrontare temi specifici contrattuali, mentre nella seconda si tiene un momento comune in plenaria dove confrontarsi sui tanti temi che coinvolgono tutto il Dipartimento.

In precedenza il Dipartimento si era riunito il 26 e 27 febbraio 2018 a Napoli dove, come consuetudine, al termine dei lavori è stata programmata una visita tematica al museo delle attività ferroviarie di Pietrarsa; a Milano, invece, alle riunioni è seguita una visita alle

Una delle questioni fondamentali che abbiamo affrontato è la discussione con le parti datoriali sul ccnl. Noi non ci siamo arresi, anzi, crediamo che, trascorso il mese di dicembre, utile a trovare un nuovo assetto anche per altre organizzazioni sindacali firmatarie del nostro contratto che avranno terminato la fase congressuale, già i primi giorni dell'anno nuovo dovranno vedere un momento di riflessione di tutti gli attori che siederanno a quel tavolo.

Di seguito descriviamo i lavori effettuati nella prima giornata, non prima però, di sottolineare la gradita presenza di tanti Segretari generali regionali, che hanno accompagnato con contributi di merito tutto il dibattito.

Mobilità tpl

La riunione si è aperta con il ricordo del Segretario generale Antonio Piras, che era uno di noi oltre che un vero amico. Con tantissima fatica e commozione, dopo il sentito momento in ricordo, sono iniziati i lavori che, come consuetudine, hanno visto una bella partecipazione dei componenti con numerosi interventi che hanno protratto l'incontro fino a tarda sera.

Essendo una riunione di fine anno, oltre a fare il punto sulle norme che hanno direttamente interessato il tpl nel corso del 2018, si è voluto dare una spinta propositiva per il futuro, obiettivi certi, soprattutto dal punto di vista organizzativo e associativo.



Comunicazione, organizzazione, proselitismo e contrattazione sono i principali temi discussi. Anche nel dibattito che ha seguito l'introduzione, è emersa la necessità di essere più efficaci nella comunicazione; infatti, l'obiettivo primario è raggiungere ogni lavoratore rappresentato dalla Federazione in modo incisivo e veloce. Soprattutto in questo mondo oramai dominato dalle notizie web e social, si sente forte la necessità di trovare all'interno della notizia dei punti di riferimento seri, con i quali si deve avere la possibilità di approfondire la notizia. In tante occasioni, inoltre, è importante averla direttamente dal protagonista, dal dirigente, operatore, delegato della nostra organizzazione. Basti pensare alle dinamiche di una trattativa, anche su materie di interesse aziendale. Da qui la deci-

sione di implementare sempre più i nostri sistemi di comunicazione che, oltre a un utilizzo sempre più professionale dei social, deve continuare a garantire la presenza sui luoghi di lavoro.

Dal punto di vista organizzativo, invece, il buon esito del corso formativo nazionale per delegati Rsu e Rls del tpl è stato accompagnato dalla necessità di coinvolgimento sui territori dei nostri delegati, che hanno partecipato nel corso del 2018 al corso e continueranno nella sessione 2019. Infatti la preparazione offerta da un corso formativo va sempre coltivata con la possibilità di operare sul territorio e in azienda.

L'occasione è stata buona anche per affrontare il tema del dato associativo, in merito al quale ci siamo dati obiettivi alti per il 2019. Infatti, è oramai acclarato che la Fit-Cisl nella nostra area contrattuale risulta essere in cima nella scala di rappresentanza, per cui lo stimolo e l'obiettivo sono quelli di non fermarsi, consapevoli del fatto che i numeri della rappresentanza, sia a livello aziendale che nazionale, giocano e continueranno a giocare un ruolo centrale.

Sono stati numerosi i focus sui tanti argomenti contrattuali: dai gruppi di lavoro, messi in moto dalla precedente riunione del Dipartimento, al contratto nazionale, passando per le gare nel tpl e da ultimo la regolamentazione dello sciopero. Proprio le nuove procedure della nuova regolamentazione dello sciopero, sono state oggetto di un focus mirato al fine di acquisirle sempre più.

Si è anche parlato della situazione di Busitalia, con tutte le incognite che ruotano intorno alla presentazione, o meglio rivisitazione del piano industriale del gruppo Ferrovie dello Stato

che inevitabilmente coinvolgerà anche l'azienda che si occupa di trasporto su gomma. Sarebbe infatti preoccupante un ridimensionamento degli investimenti in tale comparto, sia per le realtà dove Busitalia è presente sia per quel player nazionale tanto atteso, che poteva avere, tra l'altro, la mission di aggregazione delle imprese nel settore, tema tanto caro alla nostra organizzazione.

Il Fondo tpl Salute, che ad oggi non si è stati in grado di costituire, rimane forse uno dei principali e immediati obiettivi del 2019, infatti sarebbe davvero un paradosso aprire le trattative per il rinnovo del contratto senza aver costituito il Fondo che rappresenta, oltre a una necessità per tanti autoferrotanvieri che non hanno un'assistenza sanitaria integrativa, uno strumento di welfare contrattuale sul quale, in futuro, si potranno destinare quote economiche derivanti dalla contrattazione nazionale.

Sul contratto della Mobilità, come detto in premessa, non rimaniamo con le mani in mano: nella riunione abbiamo registrato tutte le specificità che si dovranno affrontare, a cominciare dalle figure professionali non previste, che sono nate nel corso di questi anni sono nate - si pensi alle metropolitane automatiche.

Mobilità ferroviaria

Anche la giornata di lavori relativa alla Mobilità ferroviaria si è aperta con la commemorazione del caro Antonio Piras, ricordando i momenti salienti della sua attività sindacale con particolare riguardo agli ultimi due anni.

Successivamente abbiamo analizzato con i componenti dell'area contrattuale i dati associativi che riguardano la nostra organizzazione sia nel gruppo Fs Italiane che nelle principali imprese ferroviarie, evidenziando il trend positivo frutto dell'impegno e del lavoro dei tanti attivisti e delegati che quotidianamente operano per la tutela dei lavoratori.



Considerando il periodo di fine anno, abbiamo tracciato un bilancio delle principali tappe che ci hanno visti protagonisti nel 2018 e abbiamo delineato lo scenario che si prospetta per il 2019 e le principali sfide che ci attendono.

Innanzitutto abbiamo evidenziato l'importante accordo fatto con Rete Ferroviaria Italiana che porterà 1.100 nuove assunzioni. Tale documento, firmato a fine settembre di quest'anno, migliora quello già sottoscritto a luglio che prevedeva 700 assunzioni. Con le modifiche introdotte, i nuovi posti di lavoro diventano 1.100 da effettuarsi entro il prossimo biennio, ma più della metà saranno attuate già entro il 2018. Mille dei neo assunti lavoreranno nella manutenzione infrastrutture, mentre gli altri cento nel processo circolazione.

Sempre con Rfi, abbiamo attivato le procedure di sostegno al reddito per agevolare l'uscita di 700 lavoratori, tra coloro che non sono più in possesso dell'idoneità fisica e coloro le cui posizioni di lavoro sono state superate dalla tecnologia e da una nuova e più efficiente organizzazione.

In prospettiva, per i futuri confronti, abbiamo ribadito la necessità di proseguire la verifica dell'organizzazione all'interno delle varie strutture per dare soluzione alle criticità presenti. In particolare, abbiamo evidenziato quelle relative alla composizione numerica e alle professionalità presenti nelle unità manutentive, con specifico riferimento a quelle di maggiore complessità, di estensione di chilometri di binario e di caratteristiche geografiche di giurisdizione. A tal proposito, Rfi ci ha comunicato che il processo di analisi dei suddetti parametri è in fase di

completamento.

Altra importante fase che dovrebbe trovare avvio a breve è quella relativa all'attivazione delle uscite per il fondo per il ricambio generazionale, alle quali, ricordiamo, sono interessati 1.000 lavoratori così suddivisi: 330 in Rfi, di cui 230 in manutenzione infrastrutture e 100 del settore circolazione e manovra, 80 in Mercitalia Rail, di cui 60 macchinisti e 20 del settore manutenzione, in Trenitalia sono interessati 280 macchinisti, 200 capi treno, 40 del settore vendita e 70 del settore manutenzione dei rotabili. In questo modo dovrebbe, finalmente, trovare attuazione quanto da noi convenuto già nel luglio del 2013.

Altro accordo importante siglato nel corso di quest'anno è quello stipulato con Trenitalia relativamente all'internalizzazione della manutenzione rotabili, in particolare dei nuovi materiali Pop e Rock utilizzati nel trasporto regionale grazie al quale vi saranno ulteriori 250 assunzioni nel settore.

Vi è poi il capitolo delle sfide per il futuro che, come detto in premessa, riguardano principalmente la definizione del ccnl della Mobilità e la sua applicazione alle tante imprese ferroviarie che operano soprattutto nel segmento del trasporto merci. In questo senso vi sono i confronti aperti con Rtc, con Gts e con Tx Logistik con cui stiamo sollecitando, anche a seguito delle azioni di sciopero effettuate, l'avvio del confronto per l'applicazione del contratto.

Altra azienda in cui va ripreso e definito l'accordo per l'applicazione del ccnl Mobilità è Ntv, cercando di migliorare alcuni aspetti dell'articolato contrat-

tuale che non sono piaciuti alla maggioranza dei lavoratori e che hanno determinato la mancata approvazione del referendum.

Vertenza appalti ferroviari

Nell'ambito dei servizi ferroviari in appalto siamo stati costretti a effettuare, negli ultimi mesi, tre scioperi nazionali per risolvere le problematiche che attanagliano questo settore in cui sono occupati oltre 11mila lavoratori, una grandissima percentuale dei quali usufruisce dello strumento del "contratto di solidarietà", con riduzione dell'orario di lavoro che oscilla tra il 5% e il 60%. Altro aspetto di questa delicata vertenza è quello relativo all'intervento che abbiamo promosso nei confronti dei committenti, per mettere un freno a questo libero mercato, dove ormai l'unica regola certa è che l'aggiudicazione dei servizi messi a gara è basata esclusivamente sul massimo ribasso economico, che è diventato sempre più insostenibile. Su questo aspetto abbiamo aperto un confronto con le associazioni datoriali, cercando di coinvolgere i Ministeri del Lavoro e dei Trasporti per la definizione di uno specifico "protocollo" per rilanciare il settore, mediante strumenti in grado di fornire le tutele necessarie ai lavoratori impiegati, al fine di assicurare loro un'occupazione stabile, una garanzia retributiva e farli sentire ancor più risorse necessarie nell'ambito del ciclo produttivo ferroviario e, al tempo stesso, fornire alle imprese "virtuose" gli strumenti per favorire la flessibilità e l'incremento della produttività. Auspichiamo di poter avere, nelle prossime settimane, risposte positive al riguardo.

Vendita e Assistenza di Trenitalia

Tante domande nessuna risposta



di Massimo Malvisi

Il settore della Vendita e Assistenza di Trenitalia da tempo vive una fase di stasi, in quanto manca un concreto percorso relazionale con la società stessa, mentre registriamo, come più volte detto, iniziative sporadiche sui territori che non fanno altro che alimentare un profondo senso di scontento tra il personale e denotano l'assenza di un progetto per l'intero ambito.

Partendo dall'assunto che tutta la clientela deve essere destinataria di un servizio così importante come l'assistenza, come più volte sottolineato, abbiamo salutato con favore l'idea, ampiamente veicolata sui mass-media da parte dell'Amministratore delegato di gruppo Fs Italiane, della nascita di un servizio di assistenza dedicato ai clienti del trasporto regionale. Diradato il clamore mediatico, però, si sono evidenziate tutte le criticità che avevamo previsto e segnalato, con l'aggravante dell'indisponibilità da parte di Trenitalia di dar seguito a quanto stabilito dal contratto in tema di informativa e contrattazione.

A fronte di ciò il quadro che registriamo è desolante, con una forte connotazione di approssimazione che per certi versi trasmette un senso di precarietà, la quale con il trascorrere del tempo tende ad acuirsi. Ci riferiamo innanzitutto all'utilizzo dello strumento del contratto di somministrazione del lavoro, ma se l'assistenza è un servizio che deve divenire

strutturale, perché non selezionare ed assumere tramite l'apprendistato professionalizzante le risorse necessarie?

Tra gli elementi da definire ci sono anche i precisi compiti del personale che sarà interessato a operare a bordo e le sue tutele, in tutte le relative accezioni. Come anche vogliamo capire se, sul tema della sicurezza del lavoro, sia stato fatto tutto quanto previsto. Inoltre, nelle disposizioni che vengono impartite a livello territoriale, la società mantiene un tono ambiguo per quanto riguarda i compiti e i rapporti con il capo treno: come mai?

Il personale in somministrazione non ha ricevuto una formazione adeguata, non ha un luogo dove cambiarsi, spesso non ha un turno ben definito; non sono chiari certi aspetti che riguardano l'attività dei colleghi dell'assistenza della Dplh. In qualche realtà vi è il paradosso che, pur essendo nello stesso locale, venga portato avanti un ragionamento concorrenziale. Come mai la collocazione dei desk non sempre è speculare ai binari dedicati principalmente al trasporto regionale? Come mai nei territori non è stata fatta la minima informativa?

Trenitalia, nell'incontro del 22 novembre scorso, invece di darsi disponibile a fornire i dovuti elementi di dettaglio, nonché entrare nel merito per chiarire e modificare talune disposizioni, acco-

gliendo i rilievi sindacali, ha ritenuto opportuno cercare di impostare l'incontro sulla distribuzione dei volumi di vendita dei titoli di viaggio, in base al canale utilizzato dalla clientela, prefigurando l'avvio di un eventuale - ma improponibile, per quanto ci riguarda - ragionamento sulla rete degli sportelli.

L'unico elemento che viene preso in considerazione, cioè il numero dei biglietti venduti, è fuorviante, come è fuorviante utilizzare esclusivamente il dato riferito agli incassi, che è influenzato da tante variabili, una su tutte l'apertura degli sportelli. Serve invece ricercare e cogliere tutte le opportunità, attuali e future, che ogni realtà offre, sapendo che l'esplorazione di una rinnovata attenzione al cliente passa obbligatoriamente anche dall'offerta di altri servizi, quali le attività di post vendita e di assistenza.

Durante il concitato incontro non è stato possibile avviare alcun ragionamento costruttivo a causa dell'atteggiamento negativo di Trenitalia, per cui come organizzazioni sindacali nazionali ci siamo visti costretti a richiedere nell'immediato un urgente incontro con l'Ad della stessa società, in mancanza del quale apriremo le procedure di raffreddamento. Sono infatti troppe le questioni insolute, oltre alle reiterate iniziative unilaterali da parte della società, aggravate da una mancanza di volontà di affrontare nel merito le questioni.

Rapporto annuale Ansf C'è tanto da fare

Come è noto, il Governo vuole sostituire l'Agenzia nazionale per la sicurezza nelle ferrovie con l'Ansfisa, una nuova agenzia che racchiude le competenze sulle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie, così come stabilito dal decreto Genova.

I sindacati si sono detti contrari per una serie di ragioni. Ciò comunque non pregiudica il funzionamento dell'Ansf, come testimoniato nell'ambito della presentazione del Rapporto 2017. Rapporto che possiamo condensare in un costante stato di allarme sugli incidenti che hanno come vittime i pedoni, che non calano come dovrebbero, e sulla persistenza delle criticità nelle attività manutentive. Sostanzialmente, il sistema ferroviario nazionale è tra i più sicuri al mondo; tante problematiche sono state superate però altre rimangono insolite, tenendo conto anche del fatto che il sistema non è certo statico ma, dall'emanazione del decreto 04/2012/Ansf, ha assunto connotati di dinamicità non indifferenti richiedendo un approccio certamente diversificato.

Vogliamo principalmente focalizzare l'attenzione sull'aumento degli Spad ovvero l'indebito superamento di un segnale disposto a via impedita. Dall'analisi del Rapporto emerge un incremento di ben 12 eventi rispetto al 2016, la gran parte dei quali avvenuti "in movimento", fermo restando che una buona fetta riguarda quelli in partenza da fermo. Come sindacati siamo preoccupati non solamente dal

fenomeno, ma anche dall'approccio che le imprese ferroviarie assumono nei confronti del personale coinvolto dallo Spad. Quello che vogliamo evidenziare è la sensazione di una mancanza di una approfondita analisi delle cause dello Spad, limitandosi alla ricerca del/ei responsabile/i per avviare il personale al percorso previsto dall'Ansf. Questo modus operandi non porta certo a una diminuzione degli eventi, ma lascia irrisolti tanti temi. Al netto dell'incidenza del fattore umano, riteniamo vi sia uno zoccolo duro alla base degli Spad, riconducibile a questioni relative all'organizzazione del lavoro, intesa a tutto tondo, che sconta una certa "allergia" al confronto da parte delle imprese ferroviarie. Al netto degli sforzi prodotti dal sindacato, sarà interessante vedere le evoluzioni con la prossima vigenza delle ultime direttive europee.

Altro elemento che da tempo è sotto la luce dei riflettori riguarda il dato riferito all'alta percentuale delle vittime (85%) che hanno coinvolto i pedoni, compreso gli incidenti ai passaggi a livello. A questo dato va aggiunto, come le cronache quotidiane segnalano, quello degli incidenti causati dall'imperizia degli automobilisti. Su questo tema, dopo l'incontro richiesto dalle organizzazioni sindacali nazionali, a valle dell'incidente di Caluso, come Fit-Cisl abbiamo avanzato delle proposte, che speriamo a breve si traducano concretamente, sapendo che il sistema più sicuro è la soppressione

del passaggio a livello e la realizzazione di una viabilità alternativa. Ma per i più disparati motivi, tale soppressione risulta avere tempi di realizzazione lunghi e un costo economico molto elevato. L'introduzione della tecnologia è la via più breve per ridurre questo tragico fenomeno. Misure che da sole risultano non essere sufficienti, per cui è fondamentale a tal proposito la realizzazione di una campagna di sensibilizzazione in particolare nelle scuole.

Infine, l'aspetto della manutenzione, che ha connotazioni diverse se parliamo di manutenzione rotabili oppure di manutenzione infrastrutture: su questo tema va fatto il maggiore sforzo, anche tenendo conto della vastità e complessità della rete ferroviaria, nonché del numero e della varietà dei treni che vi circolano. Fondamentalmente la manutenzione, nel suo complesso, come riferisce l'Ansf nel Rapporto, deve migliorare i propri sistemi di gestione della sicurezza, puntando su un governo più attento dei processi che sovrintendono a tutte le fasi della manutenzione.

Massimo Malvisi

Rfi: le nostre priorità per il settore Circolazione



di Michele Castellano

Con la recente modifica al proprio assetto organizzativo attuata da Rete ferroviaria italiana si sono determinate anche le condizioni, spesso auspiccate, di intrattenere con l'azienda relazioni industriali in maniera esclusiva sugli aspetti specifici e le problematiche di questo importante settore. Tale modifica, infatti, ha generato la costituzione di una nuova Direzione Circolazione in cui sono state raggruppate tutte le strutture operative del processo circolazione appartenenti alla Direzione Produzione e alla ex Direzione Commerciale Esercizio Rete (oggi Direzione Commerciale)

C'è la necessità di proseguire, senza i condizionamenti che hanno caratterizzato gli anni precedenti, il percorso iniziato a novembre dello scorso anno quando il settore, dopo un'interminabile trattativa, con la sottoscrizione dell'accordo sul processo circolazione, con cui sono stati definiti i modelli qualitativi e quantitativi di strutture impianti, ha ritrovato ordine ed equilibrio ed è uscito dalla marginalità in cui era stato relegato.

Adesso con la nuova responsabilità, prioritariamente, si dovranno porre correttivi alla macrostruttura organizzativa che, nell'articolazione a livello territoriale si sviluppa con strutture denominate Area Circolazione, corrispondenti alla giurisdizione delle attuali Direzioni Territoriali Produzione (Dtp), ad eccezione di quattro Aree che prevedono l'accorpamento di due Dtp quali Bari-Ancona, Roma -Cagliari, Palermo- Reggio Cala-

bria, Venezia-Trieste.

Riteniamo che tale decisione, oltre che penalizzante per quelle realtà a cui non è stata assegnata una propria presenza dirigenziale di riferimento, sia anche squilibrata sotto il profilo degli eccessivi carichi di lavoro e di responsabilità affidate a un'unica entità rispetto a quelli di analoghe figure. La presenza di due Sale Circolazione e della vastissima giurisdizione di competenza richiedono almeno che le strutture di supporto, Sicurezza e Impianti e Programmazione Operativa e Qualità, siano presenti anche nei territori accorpati.

Altro tema di rilevante urgenza è quello del personale. Anche se nel corso del corrente anno a oggi sono state effettuate oltre 200 assunzioni e ne sono previste ulteriori 115 nel mese di dicembre, ciò che preoccupa è il dato relativo all'elevata media dell'età degli addetti che, anche alla luce delle annunciate modifiche al sistema previdenziale, potrebbe creare situazioni di difficile gestione conseguente alle uscite per pensionamento.

Il mancato turnover durato anni ha determinato oggi la mancanza di una fascia intermedia di Dirigenti Movimento in grado di sostituire soprattutto i colleghi presenti nelle Sale e nei medi/grandi impianti, dove per operare, oltre alla competenza, occorre anche una buona dose di esperienza maturata sul campo. Poiché già adesso per ricoprire quelle posizioni operative, sempre con maggiore frequenza, bisogna ricorrere al persona-

le assunto da poco tempo, per far fronte alle prossime prevedibili uscite occorre predisporre con la massima urgenza un piano di nuove assunzioni in modo che, considerati i tempi non brevi previsti per la formazione e per un adeguato tirocinio, si possa disporre di addetti pronti per essere impiegati in un'attività complessa, in un quadro regolatorio e normativo in continuo cambiamento e sottoposto sempre più a pressioni.

Pressioni che ultimamente sono cresciute con la richiesta al personale di maggiore impegno per riportare la puntualità dei treni a livelli accettabili, visti i dati negativi che si stanno registrando da molto tempo. Probabilmente sfugge come tali risultati sono il meglio che i lavoratori della Circolazione, con riconosciuta professionalità e dedizione, sono in grado realizzare considerato il ragguardevole numero di treni in circolazione su una rete che, già in condizioni di normalità, lo riesce a sostenere con molta difficoltà. Sarà opportuno che si valuti meglio la capacità della rete con i limiti infrastrutturali presenti, sia delle linee sia degli impianti, e di conseguenza sia adeguata l'offerta delle tracce da mettere a disposizione alle imprese di trasporto. Nel frattempo, nel programma degli investimenti si prevedano interventi urgenti per ripristinare quegli impianti strategici preesistenti alla decisione di rendere la rete "snella".

Servizi ambientali

Accordo di confluenza di Centrali Coop e Cisambiente nel ccnl Utilitalia

Verso il contratto unico delle tutele e dei diritti: un successo del sindacato



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

Il lungo confronto politico-sindacale ha dato i frutti sperati: lo scorso 22 ottobre è stato sottoscritto con le tre centrali cooperative e Cisambiente (Confindustria) l'accordo di confluenza nel contratto collettivo nazionale dei servizi ambientali per le imprese pubbliche di Utilitalia. Pertanto ora tutte le sei associazioni datoriali che rappresentano oltre il 90% delle imprese del settore, cioè Utilitalia, Cisambiente, Legacoop, Confcooperative, Agci e Fise-Assoambiente (quest'ultima stipulante l'altro ccnl delle private), sono parti firmatarie dei due ccnl di settore.

Su La Voce dei Trasporti di ottobre-novembre vi avevamo parlato dell'avviso comune, firmato lo scorso 24 settembre sempre dalle tre centrali cooperative e da Cisambiente, il quale è stato la premessa e la base dell'accordo del 22 ottobre. Quest'ultimo è un importante atto che rafforza l'azione contro dumping contrattuale nel settore e contro il proliferare di contratti non rappresentativi, che creano terreno fertile per la nascita di imprese e cooperative spurie - e in alcuni casi per la criminalità organizzata - fattori che costituiscono il problema principale per i lavoratori e per i loro diritti.

La mancata applicazione dei ccnl dei servizi ambientali genera precariato e sfruttamento del lavoro non degno di un paese civile. Per contrastare questo fenomeno, sindacato, imprese e centrali cooperative si sono impegnati a perseguire con determinazione nei tavoli istituzionali, cioè presso Ministero del Lavoro, Anci nazionale e Anac, soluzioni efficaci per definire regole certe per l'assegnazione dei servizi.

Occorre avere a disposizione delle normative nazionali e regionali chiare ed esigibili, che garantiscano un sistema in equilibrio nella gestione dei

rifiuti in tutto il Paese. Troppo spesso le discipline regionali non regolano e non alimentano la virtuosità del sistema e spesso si limitano a certificare a consuntivo situazioni poco utili ai bisogni del territorio e dei cittadini, ma molto utili a "vecchi" equilibri consolidati.

La firma di questo accordo è un importante atto che rafforza l'azione contro dumping contrattuale nel settore

Il ccnl e le normative a sostegno del settore devono essere i principali strumenti a disposizione dell'azione sindacale; la loro profonda conoscenza è indispensabile al fine di utilizzarne tutte le possibili potenzialità, anche coinvolgendo le confederazioni territoriali per l'apertura di tavoli di confronto con Regioni, Comuni e/o enti di regolazione per l'applicazione di queste norme.

Considerato che molte delle imprese cooperative e private applicavano il ccnl dei servizi ambientali Fise-Assoambiente, è stato necessario prevedere una specifica armonizzazione riguardante alcuni istituti contrattuali economici e normativi.

Vediamo le modalità e le tempistiche di applicazione, per le aziende aderenti a Cisambiente, Agci Servi-





zi, Confcooperative Lavoro e Servizi e Legacoop Produzione e Servizi, del ccnl 10 luglio 2016, così come previsto dall'accordo di collazione contrattuale del 18 giugno scorso.

Tempi di applicazione del ccnl

Il ccnl Utilitalia, così come aggiornato dall'accordo di collazione contrattuale del 18 giugno 2018, sarà integralmente adottato dalle imprese cooperative e private entro il 1 luglio 2019. Qualora entro tale data dovessero emergere delle singole criticità, anche relative alla confluenza contrattuale, così come previsto dall'accordo, le stesse verranno portate all'attenzione delle parti stipulanti.

Le aziende aderenti a Cisambiente, Agci Servizi, Confcooperative Lavoro e Servizi, Legacoop Produzione e Servizi provvederanno a comunicare alla rispettiva associazione di appartenenza il termine entro il quale si procederà al passaggio del ccnl e di ciò verranno informate le organizzazioni sindacali nazionali.

Istituti contrattuali oggetto di armonizzazione

Per le cooperative e imprese private che applicavano il ccnl Fise-Assoambiente, la scadenza per l'applicazione dell'ultima tranche del precedente rinnovo contrattuale viene mantenuta alla data del 1 marzo 2019, al fine di

non avere costi aggiuntivi non programmati.

Il periodo per la maturazione e l'erogazione degli aumenti periodici di anzianità resta invariato, salvo diversi accordi aziendali.

I permessi retribuiti per compensare l'aumento dell'orario di lavoro (Rol) da 36 a 38 ore, per il personale in forza al 31 dicembre 2016, restano invariati a 30 ore annue fino al 30 giugno 2019. Dal 1 luglio 2019 gli stessi sono definiti nei limiti previsti del ccnl Utilitalia (34 ore per il personale operativo 30 per quello amministrativo).

I tempi e le modalità di erogazione delle retribuzioni mensili ordinarie e aggiuntive restano invariati, salvo diversi accordi aziendali.

Sempre salvo accordi aziendali, in materia di buoni pasto e mensa, al posto dell'attuale regime sarà applicata la normativa del ccnl Utilitalia, che prevede un servizio mensa o soluzioni alternative.

In tema di agibilità e permessi sindacali, dal 1 gennaio 2020 si applicherà la disciplina del ccnl Utilitalia (più favorevole rispetto agli altri ccnl precedentemente applicati). In via transitoria per il periodo 1 gennaio 2019 - 31 dicembre 2019, le aziende applicheranno il regime attualmente adottato. In materia di agibilità nazionale, le parti sono impegnate a trovare una soluzione condivisa entro dicembre 2020.

L'adesione alla fondazione Rubes Triva, ente bilaterale che si occupa di formazione/informazione, studio e ricerca su salute sicurezza e ambiente di lavoro, con il corrispettivo contri-

buto di 1 euro mensile a dipendente, avverrà all'atto del passaggio al ccnl Utilitalia.

La disciplina sulle indennità accessorie sarà adeguata all'atto del passaggio; sono fatti salvi gli accordi aziendali in materia e gli "ad personam" contrattuali e aziendali, che rimangono nella retribuzione di fatto di ogni singolo lavoratore.

Il riallineamento della soglia dimensionale per l'obbligo di messa a disposizione di idoneo locale per la Rsu, per l'esercizio delle sue funzioni, in cantieri oltre i 100 dipendenti (anziché oltre i 200) decorrerà dal 1 luglio 2019, salvo diversi accordi aziendali.

In fase di prima applicazione del ccnl dei servizi ambientali, per le materie o articoli contrattuali non trattati dall'accordo, le parti a livello aziendale/territoriale, così come previsto dalla contrattazione di secondo livello, concorderanno le soluzioni più idonee per organizzare al meglio i servizi.

Resta inteso che, nel periodo di confluenza tra i due ccnl, le aziende dovranno applicare correttamente e integralmente uno dei contratti dell'ambiente oltre all'accordo stesso.

A sostegno del percorso di confluenza, il 26 novembre scorso presso il Ministero del Lavoro sono state sottoscritte anche dalle tre centrali cooperative e Cisambiente le tabelle del costo del lavoro del ccnl dei Servizi Ambientali, come previsto dall'art. 86, comma 3bis, del d.lgs.12.3.2006 n. 163, una menzione condivisa dalle organizzazioni maggiormente rappresentative del settore; tabelle che dovranno essere un riferimento delle stazioni appaltanti nella costruzione dei capitolati, ai fini delle selezioni per l'offerta economicamente più vantaggiosa e non al massimo ribasso, che valuta la congruità delle offerte negli appalti. Si tratta di un ulteriore tassello nel percorso del contratto unico delle tutele e dei diritti nel settore.

Trasporto marittimo

Il rimorchio portuale, servizio pubblico essenziale

Ecco come contemperare il diritto di sciopero con gli altri diritti costituzionali

di **Vincenzo Fausto Pagnotta**
 Coordinatore nazionale Fit-Cisl
 Trasporto marittimo

Contemperare la specificità del servizio di rimorchio portuale con il diritto di sciopero è stato negli ultimi anni un obiettivo importante da perseguire.

Con queste premesse abbiamo chiesto, unitariamente a Filt-Cgil e Uiltrasporti, alla Commissione di Garanzia sugli scioperi una audizione che ci è stata concessa lo scorso 13 settembre. In quella occasione abbiamo ribadito che le discipline dell'intera filiera portuale-marittima devono rappresentare un unicum coerente, soprattutto in materia di definizione delle prestazioni indispensabili.

La legge 146/90 modificata dalla legge 83/00, nata con lo scopo di contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati, ha esteso il suo ambito ai trasporti pubblici urbani ed extraurbani autoferrotranviari, ferroviari, aerei, aeroportuali e quelli marittimi, limitatamente al collegamento con le isole. Con il passare degli anni gli orientamenti dell'Autorità di Garanzia e la giurisprudenza hanno riconosciuto la caratteristica di servizio essenziale anche al servizio di rimorchio portuale. In ottemperanza al Codice della Navigazione il servizio di rimorchio è rientrato ufficialmente tra i «servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti,

la sicurezza della navigazione e dell'approdo».

Negli ambiti del trasporto marittimo (navi traghetto), delle attività di servizio di ormeggio e nel caso dei servizi portuali, le procedure di sciopero nel rispetto dei limiti imposti dalle prestazioni indispensabili sono regolate da previsioni negoziabili. Per quanto riguarda il settore navi traghetto, ci riferiamo all'accordo sui servizi minimi nel settore navi traghetto di Fs Italiane, stipulato in data 10 marzo 2003, dichiarato idoneo con delibera n. 103/2003 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 184 del 9 agosto 2003. Per le procedure di sciopero, raffreddamento e conciliazione del ccnl per gli ormeggiatori e barcaioi, il punto di riferimento sono gli accordi 29 giugno e 17 maggio 2017 sottoscritti dall'Associazione Angopi e dalle organizzazioni sindacali Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti, valutati idonei con deliberazione n. 17/235 del 20 luglio 2017. Per le procedure nel caso di sciopero nei porti, invece il punto di orientamento è l'accordo del 2016-2018 sottoscritto tra Assiterminal, Assologistica, Assoporti, Fise-Uniport e le organizzazioni



sindacali confederali.

La regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili delle procedure di raffreddamento e di conciliazione e delle altre misure individuate ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del-

Si è reso necessario chiedere alla Commissione una riflessione sull'individuazione delle prestazioni indispensabili della regolamentazione provvisoria del settore

la legge n. 146 del 1990, per il servizio di rimorchio portuale restano invece una eccezione eteronoma, operata attraverso un deciso intervento della

stessa Commissione di Garanzia. È per questo motivo che si è reso necessario chiedere alla Commissione una riflessione sull'articolo 10 (Individuazione delle prestazioni indispensabili) della regolamentazione provvisoria del settore (delibera 13/161).



Il suddetto articolo dispone che, nel caso di sciopero, debbano essere garantite: le prestazioni di soccorso nei casi di emergenza (comma 1); le operazioni disposte in relazione a generali e predeterminati indici di rischio per la sicurezza, condizioni meteo-marine avverse, trasporto merci pericolose, movimentazione navi passeggeri da e per le isole, operatività del cosiddetto "rimorchiatore di guardia" (comma 2); le operazioni, per le navi diverse da quelle indicate nel comma 2, disposte direttamente dall'autorità marittima nei singoli porti, e delle "navi che trasportano animali vivi, merci deperibili, beni di prima necessità, tra cui l'approvvigionamento energetico, navi militari nazionali ed estere, navi portacontainer che trasportano merci promiscue".

È quindi evidente che le prestazioni oggetto della regolamentazione in base all'art 10 sono disciplinate in maniera complessa. In particolare, abbiamo posto l'accento sull'individuazione che la Commissione fa delle navi portacontainer che trasportano merci promiscue, per le quali devono essere garantite le operazioni anche in caso di sciopero su disposizione e valutazione dell'autorità marittima.

Questa tipologia di navi rappresenta

la quasi totalità del traffico containerizzato commerciale. Pertanto la tipologia di nave individuata, di per sé, non rileva al fine della definizione di prestazioni indispensabili per beni e servizi ritenuti essenziali, salvo che la Commissione con il termine "promiscuo" abbia inteso riferirsi alle merci deperibili, beni di prima necessità e animali vivi, già comunque precedentemente elencati nello stesso comma.

Basta precisare che le portacontainer che trasportano merci promiscue possono, in ordinarie e non emergenziali condizioni metereologi-

che/marittime, attendere in "rada" in tutta sicurezza, senza compromettere, anzi agevolando la sicurezza e la viabilità portuale nelle "acque interne".

Alla luce anche di una lettura attenta delle eterogenee ordinanze emesse dalle stesse autorità marittime e in base alle singole disposizioni in caso di astensioni collettive, si evidenzia poi la mancanza di chiarezza delle disposizioni di autorità "terze" che, oltre a sollevare dubbi sul rispetto del diritto costituzionale di sciopero, potrebbero platealmente intervenire nel mercato creando condizioni di concorrenza sleale tra i porti di approdo.

Non riteniamo quindi che questa tipologia di trasporto debba essere intesa come promiscua nell'eccezione più estensiva del termine. Una modifica dell'art 10 del Regolamento Provvisorio diventa quindi auspicabile.

Con l'obiettivo di rafforzare la ratio della legge 146/90, come organizzazioni sindacali abbiamo poi chiesto di inserire un'occasione di confronto preventivo con i sindacati proclamanti, o almeno una formale comunicazione da parte delle autorità marittime sulle prestazioni ritenute essenziali, nei seguenti casi di emergenza: come prescrive l'ultimo capoverso del com-

ma 3 dell'art. 10 Regolamento Provvisorio: «Devono essere, inoltre, assicurate tutte le prestazioni, richieste dall'autorità marittima, finalizzate a rimuovere rischi, in materia di sicurezza, derivanti da situazioni di congestionamento degli specchi acquei portuali, indipendentemente dal carico e dalla tipologia delle navi»; e come prescrive il comma 4: «Al fine di garantire le prestazioni indispensabili di cui ai commi 1, 2 e 3, in funzione delle caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun porto, il numero minimo dei rimorchiatori, che devono essere operativi in caso di sciopero, è stabilito, con ordinanza, dai Comandanti delle singole Capitanerie di Porto, quali autorità "terze" rispetto alla materia della navigazione».

Seppure le controparti datoriali non ravvisino alcuna necessità di modificare la disciplina vigente, si reputa fondamentale un intervento di chiarimento e/o di indirizzo da parte della Commissione, in assenza del quale il diritto costituzionale di sciopero dei lavoratori e delle lavoratrici del settore rimorchio portuale è di fatto inibito quasi totalmente e senza un reale contemperamento con diritti di pari grado.

Inoltre, in assenza di una definizione contrattuale di servizi minimi in occasione di assemblee, convocate nel rispetto della legge 300/70 e del contratto collettivo nazionale di settore, l'assimilazione e l'estensione di tali servizi per affinità alle prestazioni indispensabili ex art. 10 della regolamentazione provvisoria, rende impossibile anche la regolare e legittima partecipazione a quest'ultime.

Nel merito delle stesse audizione apprezziamo l'impegno da parte della Commissione nel prendere atto di quanto argomentato dai rappresentanti sindacali e l'impegno della stessa a rappresentare la questione al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, affinché l'interpretazione della Regolamentazione sia conforme allo spirito della legge n. 146 del 1990.

Taranto e Trieste esempi di sviluppo intelligente

Due storie di successo tutte italiane. Che vogliamo moltiplicare



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

È appena partito il negoziato per il rinnovo del contratto nazionale dei lavoratori portuali per il triennio 2019-21 - quello vigente scade il prossimo 31 dicembre - ma già emergono vistose distanze su punti qualificanti della nostra piattaforma con le controparti. Per superare l'attuale situazione di stallo abbiamo avviato un confronto unitario dei quadri e dei delegati per valutare le opportune iniziative di mobilitazione. Parlavamo di distanze. Si innestano su punti cardine, che dovrebbero caratterizzare questo rinnovo, per armonizzarlo rispetto

alle profonde e veloci trasformazioni che interessano tutto il nostro sistema portuale. Richiamiamo quelli più significativi: l'istituzione e i meccanismi di contribuzione del fondo di accompagnamento all'esodo; l'ampliamento degli istituti di welfare per una più efficace tutela dei lavoratori e delle loro famiglie; gli adeguamenti salariali per salvaguardare il loro potere di acquisto, rinviando al secondo livello

la opportuna riparametrazione sugli incrementi di produttività; l'innalzamento dell'asticella per garantire sempre più elevati livelli di sicurezza; la messa a punto di una politica di formazione con-

Una particolare attenzione è dedicata dalla Fit-Cisl alle nuove professionalità per l'avanzare delle tecnologie sulle quali, come sindacato, dobbiamo contribuire a formare

tinua degli addetti ai lavori nei porti, anche per rispondere alle nuove sfide che sono connesse ai processi di automazione, che intersecano tutto il ciclo produttivo.

Sotto questo ultimo profilo, una particolare attenzione è dedicata dalla Fit-Cisl alle nuove professionalità che il mercato portuale richiede, per l'avanzare delle tecnologie sulle quali, come sindacato, dobbiamo contribuire a formare. L'obiettivo è puntare all'attiva partecipazione delle risorse umane nella governance delle imprese, ma anche garantire e tutelare le peculiarità che caratterizzano il lavoro nei porti, partendo dalle importanti e positive esperienze che alcuni sindacati hanno sperimentato, con successo, in altri paesi europei. Pensiamo, ad esempio, a Belgio, Olanda, Germania. Con le organizzazioni sindacali di



questi paesi abbiamo peraltro già avviato importanti intese di cooperazione. Le dobbiamo rafforzare ed estendere, attraverso il coinvolgimento della nostra comune federazione europea, la Etf.

Prevedevamo che questo rinnovo contrattuale sarebbe stato particolarmente impegnativo, anche per l'irrompere di nuovi protagonisti nella composizione delle controparti. Sarà, comunque, la cartina di tornasole, che segnerà un deciso cambio di passo nelle relazioni industriali del comparto, nelle quali la forza lavoro costituirà un centrale ruolo da

ranto e Trieste. A Taranto, proprio in questi giorni, si sta realizzando un cambio di gestione, con premesse molto significative sul suo rilancio e sulla difesa degli attuali livelli di occupazione, con impegni sull'ampliamento degli organici. Con la ripresa del settore siderurgico, con l'ingresso dei nuovi proprietari come Arcelor Mittal, il segmento del porto che opera a più stretto contatto con l'acciaieria può guardare con fiducia al futuro. E le squadre dei portuali che vi operano, nel rinnovo recente della Rsu, hanno espresso a larga maggioranza la loro preferenza a favore dei nostri rap-

dal mercato cinese, ma con un occhio di grande attenzione all'Europa centrale e settentrionale. Ha molto investito sul porto e sull'intermodalità, con un avanzato disegno, già operativo, di una stretta connessione con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari. E l'apertura di una finestra sul Baltico, attraverso il nuovo asse intermodale tra Cervignano e il porto tedesco di Rostock. Un collegamento ferroviario, retroporto della attività portuale di Trieste, che ridurrà notevolmente l'impatto del trasporto su gomma, potendo contare, con una cadenza di 5 giorni alla settimana, su tre coppie di treni, coprendo in 22 ore 1.300 chilometri. Ogni treno è lungo 550 metri con 32 semirimorchi.

Quella di Trieste è una scelta di grande coraggio come quella di Taranto, che conferma quanto sia giusta la nostra strategia che pone il porto come un vero polo di nuovo sviluppo: della logistica, delle attività produttive, della movimentazione delle merci e di nuovo qualificato e duraturo lavoro.

Non mancano certo delle criticità. Ultima, in ordine cronologico, la vicenda sulla movimentazione delle merci nei nel porto di Brindisi. Un recente parere del Ministero dei Trasporti su questo tema in questo porto di materiali ferrosi è l'ultimo di una lunga serie di comportamenti che penalizzano il lavoro dei portuali ed apre la stura all'insinuarsi di forme di concorrenza sleale sulle

banchine, in netta rota di collisione con la norma sul mercato del lavoro e su tutte le operazioni nell'ambito dei porti. Abbiamo immediatamente sollecitato un incontro urgente con il Mit per correggere questa distorsione, che potrebbe innescare un conflitto sulle banchine. Il rispetto delle regole è la premessa per non creare pretestuose e corrosive vie di fuga, che possono lacerare il tessuto connettivo dei lavoratori nell'esercizio del loro impiego, e delle loro prerogative, negli ambiti della loro occupazione lavorativa.

protagonista. Infatti miriamo a relazioni industriali fortemente innovative, per meglio affrontare le sfide e le nuove opportunità che le attività portuali offrono. L'orizzonte è fortemente competitivo e richiede un sindacato - e la Fit-Cisl lo è - capace di cogliere anche i segni deboli di questo processo di cambiamento per anticiparlo e per meglio governarlo.

In questo 2018 che sta per chiudersi le dorsali del nostro sistema portuale, nel loro complesso, evidenziano un dinamismo promettente. Richiamo, come esempio, ciò che sta maturando su due porti della dorsale adriatica-ionica: Ta-

presentanti. In buona sostanza, il porto può oggi esprimere straordinarie opportunità con l'incremento dei volumi delle merci rispetto al vivace mercato della Turchia e rafforzare il suo ruolo nell'intercettare le nuove vie della seta, sulle quali la Cina ha espresso grandi interessi, con la disponibilità ad alti investimenti, che insieme al rilancio del porto assicurano un robusto incremento di occupazione.

Trieste ha intensificato in questi ultimi mesi il proprio progetto di espansione. Tale scalo guarda alle straordinarie opportunità che possono venire sempre



Professionalizzazioni interne ad Enav: l'incontro tra aspettative e necessità



di **Andrea Di Legge**
Responsabile nazionale Fit-Cisl
Controllori di Volo

Da molti anni viviamo ormai in un mondo del lavoro molto deregolamentato rispetto a come lo conoscevano i nostri genitori. Inoltre c'è la percezione che i posti di lavoro siano diminuiti nel tempo a causa dei progressi tecnologici in rapida e continua evoluzione, che sembrano in molti casi prendere il sopravvento rispetto al cosiddetto capitale umano. Tale percezione però non è sempre corretta, sia perché non tutti i settori vedranno la sostituzione dell'uomo con le macchine sia perché le nuove tecnologie creeranno nuovi posti di lavoro.

Comunque rischiamo di perdere nel tempo tante professionalità poiché, a fronte del continuo posporre l'età pensionabile, assistiamo a un mancato o ritardato turn-over di personale, che genera non poche storture e carenze professionali.

Fermo restando che il capitale umano rimane comunque un bene intangibile e, in quanto tale, deve essere tutelato all'interno di ogni processo tecnologico, la Fit-Cisl crede fermamente che il ricorso alle "professionalizzazioni interne" sia uno strumento necessario di cui ogni azienda dovrebbe avvalersi.

La cosiddetta Pianificazione strategica del personale è quello strumento mediante il quale ogni impresa, all'interno di un Ufficio risorse umane volto a interagire fortemente con tutte le strutture aziendali, pianifica il personale, rivisi-

tando, laddove necessario, le varie categorie professionali che nel tempo richiedono una riclassificazione. Questa analisi è importante per capire quante persone andranno in pensione negli anni a venire e di quali risorse e di quali categorie si necessiterà in futuro, tenendo conto delle esigenze in via di mutamento a causa dei progressi tecnologici.

Oggi Enav vive una realtà di questo genere, viste le continue implementazioni tecnologiche e i pensionamenti che interesseranno gran parte del personale controllore del traffico aereo nei prossimi anni. Siamo già in forte ritardo ed è impensabile formare un controllore partendo da zero in poco tempo. Da qui bisogna ripartire ponendoci alcuni quesiti: nei prossimi 5/6 anni quali saranno le figure professionali di cui necessiterà l'azienda e quali, invece, quelle che possono essere facilmente "riconvertite"?

Parliamo in primis di personale tecnico, amministrativo e informatico, troppo spesso demotivato all'interno di una realtà altamente operativa quale l'Enav. Parliamo di figure professionali come il Fiso (Flight Information Service Officer), che lavora in aeroporti (sedi di Afis) o nei Fic (Flight Information Center) degli Acc, per fornire il servizio di assistenza al volo e il servizio di allarme, oltre che quello meteorologico. Si tratta di personale munito di licenza nazionale rilasciata da Enac, soggetto a visita medica, idoneità

linguistica e visita tossicologica: praticamente la figura più simile al controllore, semplicemente limitata nell'esercizio di alcune sue funzioni.

Ma certo non dimentichiamo gli Amo o TM1 (osservatori meteorologici): personale specializzato per l'emissione dei bollettini Metar sui singoli aeroporti. Anche qui l'ambiente tecnologico ha preso il sopravvento e pensare che nei prossimi anni queste figure non vengano impiegate diversamente è un errore.

Sono molto rilevanti anche gli "pseudo-pilot", in gergo chiamati "blip-drivers", lavoratori assunti da Enav con carattere di temporaneità per addestrare il personale operativo in forza ai vari centri di controllo.

Crediamo che il processo debba partire da qui, stabilizzando in alcuni casi un'aliquota fissa di questo personale, in modo da evitare così che si disperda di volta in volta il know-how acquisito, e consentendo successivamente la possibilità di crescita come Fiso inizialmente e Cta poi. Tutto questo porterebbe nel tempo ad avere una figura completa in termini di esperienza, preparazione e cultura aziendale.

Bisogna creare nuove aspettative tra i lavoratori poiché, laddove manca la prospettiva di crescita professionale, muore ogni impresa ed infine ogni società civile.

Il nostro ccnl? Vale moltissimo. Ecco perché



di Quirino Archilletti

Tra un anno scade il contratto collettivo nazionale della logistica, trasporto merci e spedizione e non è prematuro fare una riflessione sul suo valore, visto che il suo rinnovo è più vicino di quanto sembri.

Oggi sempre più il trasporto delle merci e la logistica sono diventati centrali nelle strategie della produzione e del commercio globale. Il ccnl di settore, rinnovato il 3 dicembre scorso, tende proprio in questa direzione, configurandosi sempre più come uno strumento tutelante per i lavoratori, flessibile e di ampio respiro. Infatti la Fit-Cisl e gli altri sottoscrittori del ccnl sono consapevoli che, se il trasporto delle merci e la logistica saranno competitivi, anche il Paese lo sarà, ma sono altresì consci che le esigenze di competitività vanno temperate con quelle degli uomini e delle donne che tutti i giorni prestano la loro manodopera.

Allo scorso rinnovo, come sindacato, siamo riusciti a introdurre importanti novità in termini di tutela dei livelli occupazionali. Innanzitutto con soddisfazione abbiamo inserito la "clausola sociale" nel cambio appalto della logistica (art.42).

Poco tempo fa, inoltre, siamo riusciti non solo a normare nel ccnl la figura dei rider, ma anche a tutelarli attraverso l'inserimento del divieto dell'utilizzo del "ranking reputazionale", strumento che spesso le varie piattaforme, cioè i datori di lavoro della gig economy, usano in modo

vessatorio e discriminatorio nei confronti delle lavoratrici e dei lavoratori.

Anche nel mondo dell'autotrasporto, dove emerge una forte carenza di personale viaggiante, abbiamo creato le condizioni all'interno del contratto per favorire nuove assunzioni: con il nuovo articolato le aziende virtuose possono procedere alle assunzioni (solo a tempo indeterminato e a neo patentati, previa nostra verifica) con un trattamento economico vantaggioso per i primi tre anni. Questo faciliterà l'inserimento di personale viaggiante e darà impulso alla buona e stabile occupazione, nonché ridurrà il ricorso al distacco e alla somministrazione transazionale e incentiverà il rientro di aziende che hanno delocalizzato.

Il settore della logistica, e soprattutto del mondo cooperativistico è spesso caratterizzato, purtroppo, da fenomeni distortivi che vanno dal dumping contrattuale sino alla malavita organizzata. È un settore ricco di opportunità economiche dove tutti cercano di ritagliarsi il proprio spazio, anche illegalmente: molte aziende poco strutturate o con l'intento di lavare soldi sporchi, per stare sul mercato ed essere competitive, derogano dal ccnl ed evadono o eludono le tasse, talvolta aiutate da pseudo-sindacati compiacenti. Ovviamente queste dinamiche hanno forti ripercussioni negative su tutte le lavoratrici e i lavoratori coinvolti sia in termini economici che occupazionali.

Come sindacato lavoriamo perché tutte le associazioni datoriali (pensate che all'interno del ccnl ne contiamo circa 24) e le aziende riconoscano e applichino il nostro contratto nella sua interezza, senza proprie interpretazioni o deroghe, ma per far sì che ciò accada, il processo deve essere supportato da una nostra forte presenza su tutto il territorio.

Come Fit-Cisl siamo consapevoli dei molteplici problemi e dei corti circuiti dell'intera filiera e tutti i giorni cerchiamo di contrastarli ma siamo altresì consapevoli delle numerose opportunità che questo settore in continua crescita offre. Dunque con il rinnovo contrattuale abbiamo rimarcato la volontà di disciplinarlo al meglio, mettendo al centro temi come la buona occupazione, il welfare (Sanilog), la sicurezza, la formazione (ente bilaterale Ebilog) e la cultura sindacale.

Inoltre siamo consapevoli che molte sfide ci attendono: dal progresso tecnologico, che trasformerà tante attività lavorative, ai crescenti nuovi scambi commerciali che tenderanno sempre più verso un trasporto intermodale. Avremo successo solo se avremo un approccio sindacale ampio, integrato e sinergico, con un dialogo costante tra il livello nazionale e quello territoriale.

Le prime rughe del Jobs Act



di Osvaldo Marinig

Il dibattito sulla legge di Stabilità e il confusionario confronto con l'Europa hanno messo in secondo piano la discussione sul reinserimento delle causali per i contratti a termine, introdotte con il decreto "Dignità", e il mutamento degli umori, da parte della magistratura, rispetto all'impianto complessivo del Jobs Act. Non si tratta di stravolgimenti ma di piccole crepe che intaccano la filosofia complessiva dei provvedimenti, delle piccole rughe che indicano come il vento abbia iniziato a mutare direzione.

La prima scossa è stata data dalla Corte Costituzionale che ha dichiarato illegittima una parte del d.lgs. n. 23/2015, la seconda arriva direttamente dal Governo, che ha modificato una parte del d.lgs. n. 148/2015, applicativo del Jobs Act.

La Suprema Corte ha ritenuto illegittimo il meccanismo che lega in modo automatico l'importo dell'indennizzo all'anzianità aziendale del lavoratore, nel caso di licenziamento illegittimo per il quale non operi la reintegra. Per comprendere meglio dove sia intervenuta la Corte, va ricordato che la legge n. 92/2012 (riforma Fornero lato lavoro), aveva rimodulato le tutele sui licenziamenti restringendo il campo di applicazione dell'art. 18 della legge 300 (reintegra) e stabilendo che, in caso di licenziamento illegittimo senza reintegra, al lavoratore spettasse un indennizzo, in ogni caso compreso tra 12 e 24 mensilità.



Il Jobs Act, per i soli nuovi assunti, oltre ad aver ulteriormente ristretto il campo di applicazione dell'art. 18, aveva modificato i criteri con cui veniva calcolato l'indennizzo nei casi di licenziamento illegittimo qualora non avesse operato la reintegra, stabilendo che l'indennizzo è pari a due mensilità per ogni anno di servizio, comunque compreso tra 4 e 24 mensilità. Il decreto Dignità, intervenendo su tale fattispecie, aveva aumentato gli importi degli indennizzi innalzando l'intervallo da 4-24 mesi a 6-36 mesi.

Quello che la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale non è l'ambito di applicazione dell'articolo 18, ma la sola parte del d.lgs. n. 23/2015 che determina l'indennizzo in maniera automatica, restituendo così al giudice una più ampia discrezionalità; infatti egli potrà

decidere se tenere conto o meno di più parametri quali, ad esempio, l'anzianità lavorativa, la dimensione dell'azienda, il comportamento e le condizioni delle parti. La maggiore discrezionalità accompagnata dall'innalzamento degli importi minimo e massimo dell'indennizzo, da un lato, rappresenta un miglioramento delle tutele dei lavoratori licenziati, dall'altro, potrebbe dar luogo a orientamenti e interpretazioni assai differenziate con incertezza sugli esiti del contenzioso.

Passiamo ora all'altra modifica, quella voluta dal Governo al d.lgs. n. 148/2015. Il permanere di una grave crisi di lavoro ha convinto l'esecutivo a reintrodurre la cassa integrazione straordinaria anche in alcuni casi di cessazione di attività dell'azienda.



Come si ricorderà, il d.lgs. n. 148/15 non prevedeva più, tra le causali per la concessione della Cigs, la cessazione di attività; era prevista una fase transitoria per gli anni 2016, 2017 e 2018 durante la quale era stata data la possibilità di estendere per 12, 9, o 6 mesi la Cigs in caso di concrete possibilità di cessione dell'attività a nuovo acquirente, previo accordo stipulato in sede governativa. L'opportunità, inizialmente finanziata con 50 milioni di euro annui, non era stata molto utilizzata a causa dei criteri molto restrittivi per poter essere sfruttata. Considerato che erano avanzati dei denari, è stato disposto un nuovo provvedimento che proroga tale opportunità per il prossimo biennio (2019-20), a patto sempre che l'accordo sia stipulato in sede governativa, presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali e alla pre-

senza della Regione interessata. Affinché l'estensione della Cigs per crisi o cessazione dell'attività produttiva possa essere presa in considerazione, la prospettiva dell'impresa deve rientrare in una delle seguenti ipotesi: nel caso in cui sussistano concrete prospettive di cessione dell'attività con conseguente riassorbimento occupazionale, secondo le disposizioni del citato decreto ministeriale del 25 marzo 2016, n. 95075; nel caso in cui sia possibile realizzare interventi di rein-ustrializzazione del sito produttivo; nel caso siano previsti specifici percorsi di politica attiva del lavoro posti in essere dalla Regione interessata.

Sostanzialmente, accanto all'ipotesi di cessione dell'attività a un nuovo acquirente, prevista già nella vecchia norma, a una azienda che cessi l'attività potrà

comunque essere concessa la Cigs per 12 mesi in presenza di interventi di rein-ustrializzazione oppure in presenza di percorsi di politiche attive del lavoro.

Si tratta di una norma che potrà risolvere solo alcune importanti vertenze e, purtroppo, oltre ad essere contenuta nel tempo, è limitata nelle risorse a disposizione, per cui al raggiungimento dei limiti di spesa preventivati non potranno essere stipulati altri accordi.

La speranza e l'augurio sono che tutto il sistema produttivo del Paese possa uscire dalla profonda crisi in cui versa, rendendo di fatto inutili le limitazioni sia temporali che di risorse a disposizione previste nel provvedimento.

Perché è importante non tacere davanti alla violenza di genere

Il 25 novembre non è solo una data simbolica, ma un giorno di riflessione



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

La ricorrenza del 25 novembre, giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, è stata istituita dalle Nazioni Unite partendo dal principio che la violenza contro le donne è una violazione dei diritti umani. L'Onu quindi invita i governi, le organizzazioni internazionali e le ong (organizzazioni non governative) a organizzare attività volte a sensibilizzare l'opinione pubblica in questo senso.

La violenza di genere è una conseguenza della discriminazione contro le donne, dal punto di vista legale e concreto, e delle persistenti disuguaglianze tra uomo e donna. Sono un milione e 173mila le donne che hanno subito molestie o ricatti su posto di lavoro durante la loro vita lavorativa, nonostante l'obbligo giuridico in capo ai datori di lavoro di tutelare l'integrità fisica e morale delle lavoratrici e dei lavoratori. Soltanto l'0,7 % delle vittime ha denunciato, per paura di perdere il lavoro e la vergogna di essere giudicate. Questo il dato generale. Altrettanto può dirsi in proporzione per il settore dei trasporti. È quanto risulta dall'indagine conoscitiva realizzata dal Coordinamento donne nazionale fit nel 2016 "Più forti insieme contro la violenza sulle donne nei trasporti", che ha evidenziato la presenza di tutte le forme di violenza con alte percentuali, l'aumento delle aggressioni

verbal e fisiche messe in atto dall'utente e la presenza di episodi violenti anche durante gli spostamenti casa lavoro. Cosa ancora più grave è il fatto che la maggior parte delle violenze subite nei luoghi di lavoro del trasporto non vengono denunciate per paura delle possibili ripercussioni.

In occasione della ricorrenza del 25 novembre, il Coordinamento nazionale Donne Fit-Cisl, da tempo impegnato a contrastare ogni forma di violenza, sia domestica sia nei luoghi di lavoro dei trasporti, ha messo in atto una campagna di comunicazione ba-

sata sull'azione quotidiana, delle donne e degli uomini della Federazione, per combattere i numerosi casi di violenza che colpiscono le operatrici dei trasporti, attraverso un'azione contrattuale che pone la sicurezza delle lavoratrici al centro delle politiche sindacali. La campagna di comunicazione, che si è articolata attraverso i canali social, ha compiuto il suo primo passo con la divulgazione del volantino con il quale si ribadisce l'impegno costante e quotidiano delle donne e degli uomini della Fit-Cisl.

Tale strategia ha permesso di recepi-

re l'accordo quadro, contro le molestie e le violenze nei luoghi di lavoro, nella quasi totalità dei contratti collettivi nazionali dei trasporti e in molte aziende, in cui sono stati anche introdotti importanti strumenti finalizzati a contenere il fenomeno della violenza. Tale strategia mira a promuovere la contrattazione aziendale in questo senso, al fine di rendere i luoghi di lavoro dei trasporti sicuri e rispettosi della dignità delle lavoratrici dei lavoratori. Ne rappresenta un esempio il recepimento dell'accordo quadro interconfederale del 25 gennaio 2016 da parte dell'azienda Busitalia. A tale proposito le Segreterie nazionali di Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Faisa-Cisal e l'azienda Busitalia hanno sottoscritto, la dichiarazione di non tollerabilità, con la quale si recepisce l'accordo quadro interconfederale su citato, per contrastare le molestie e la violenza nei luoghi di lavoro. Con tale dichiarazione si passa dalle parole ai fatti, ritenendo inaccettabile ogni atto o comportamento che si configuri come molestia

o violenza nei luoghi di lavoro, e impegnando le parti ad adottare le misure necessarie per prevenire, contrastare, gestire e sanzionare gli autori di tali comportamenti.

strutturare un'azione politico sindacale finalizzata a riunire tutte le forze per combattere la violenza nei luoghi di lavoro dei trasporti. L'obiettivo della campagna è quello di sensibilizzazione in merito alla violenza di genere nei trasporti e sostenere le parti sociali a realizzare politiche migliori, che affrontino il problema a livello aziendale. I destinatari sono le parti sociali a livello aziendale e settoriale, in tutti gli ambiti dei trasporti. La campagna si basa sui risultati del sondaggio dell'Etf sulla violenza di genere nei trasporti, che ha rivelato allarmanti episodi di violenza ai danni delle lavoratrici dei trasporti ad opera di colleghi, dirigenti e clienti.



La campagna Etf "Stronger together"

In occasione del 25 novembre, giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, l'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, ha lanciato la campagna "Stronger Together", più forti insieme, al fine di

Su oltre 1.400 lavoratrici intervistate, una su quattro ha dichiarato che episodi di violenza si verificano regolarmente nei trasporti.

Lavorando insieme, lavoratori e datori di lavoro, donne e uomini, possono contribuire a diffondere una cultura di equità e rispetto nei posti di lavoro.

Fit-Cisl e Komen Italia insieme per la lotta al tumore al seno

Anche quest'anno, nell'ambito della campagna di prevenzione dei tumori femminili "Prenditi cura di te", la Fit-Cisl, con il suo Coordinamento nazionale Donne e la collaborazione dell'associazione Komen Italia, ha dedicato le giornate del 6 e 7 novembre alla prevenzione finalizzata alla lotta ai tumori al seno.

Nel pomeriggio del 6 novembre, presso il Centro Studi nazionale della nostra Federazione, si è svolto il seminario educativo di prevenzione primaria, tenuto dagli esperti di Komen, sui comportamenti corretti e sulle abitudini di vita per prevenire i tumori.

Il giorno successivo, presso la sede nazionale della Fit-Cisl a Roma, le sindacaliste e le dipendenti della Fit-Cisl, previo appuntamento, hanno effettuato screening senologici gratuiti, grazie alla presenza di personale medico specializzato e dell'unità mobile messi a disposizione dalla Komen Italia.

Da parte della Fit-Cisl è la conferma di una forte e costante attenzione alla salute delle donne, attraverso il coinvolgimento della Federazione nell'educazione alla prevenzione, in un percorso che continuerà nel tempo.



Ecco quanti sono gli under 35 nella Fit-Cisl e perché sono importanti

La nostra Federazione investe sempre di più su di loro



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

Quanti sono i giovani iscritti alla Fit-Cisl? La domanda riveste una forte importanza se si pensa che la nostra Federazione sta investendo sempre di più sugli under 35.

Per poter fare un'analisi puramente quantitativa (senza escludere l'analisi qualitativa nel prossimo futuro) è nato un progetto, approvato dal Coordinamento nazionale giovani Fit-Cisl nell'ultima riunione, per effettuare una minuziosa ricerca negli archivi degli iscritti under 35 all'interno delle Federazioni regionali e territoriali. I Coordinatori regionali, in sinergia con le rispettive Segreterie regionali, hanno mappato, per la prima volta, le consistenze dei giovani nelle varie aree contrattuali, ovvero nei vari settori di cui la Fit si occupa. Non solo: hanno estrapolato anche i giovani attivi all'interno del sindacato, nel senso che hanno analizzato numericamente quanti dei giovani appartengono ad organismi sindacali (Rsu/Rsa, Rls, Comitati esecutivi e Consigli generali) e quanti operano per conto del sindacato (attivisti e delegati) senza ricoprire, al momento, un ruolo nell'organizzazione.

Che quadro ne emerge? Lasciamo momentaneamente la domanda in sospeso e dedichiamo qualche riga ad alcuni dati che possono aiutarci a delineare il contesto nel quale l'analisi è

stata fatta, contesto che è fondamentale per comprendere i numeri, i quali da soli possono non dirci molto.

La prima considerazione va fatta tenendo in considerazione lo scenario macroeconomico. Nel nostro Paese ci troviamo, dopo anni, ancora a trascinarci dietro qualche strascico della crisi economica che ha colpito l'Eurozona. Tutta una serie di congiunture, dalla crisi econo-

l'intervallo d'età 20-34 anni, anziché il solito under 29) negli anni è passato dal 13% del 2007 al 25% del 2017 (ben un giovane su 4 non trovava lavoro, dati Istat 2018), complice oltre alla crisi economica anche la riforma delle pensioni che ha bloccato il ricambio generazionale nelle aziende.

La Fit-Cisl si è sempre fatta, e continua a farsi, promotrice di un dialogo costruttivo e attivo con le nuove generazioni per intercettarne i bisogni, tutelarle, rappresentarle



mica finanziaria internazionale alla mancanza di adeguate politiche industriali e fiscali, passando per una certa inefficienza nella gestione del Paese, hanno portato, tra le varie conseguenze, ad un blocco del turnover e degli investimenti sui "giovani" lavoratori. Tanto per citare qualche dato numerico, il livello di disoccupazione giovanile (prendiamo a riferimento

La seconda considerazione va invece fatta con un focus più specifico sul mondo del lavoro: la tipologia dei contratti applicati. Se da un lato è vero che nel corso del decennio di cui sopra, a partire dal 2015, il tasso di occupazione è in calo, è altresì vero che è aumentato il numero di lavoratori in somministrazione (con un +23% nel 2017 rispetto al 2016 per fascia un-



der 35, fonte Rapporto Annuale sulle Comunicazioni Obbligatorie – 2018 - MLPS) e l'uso di contratti di apprendistato o a tempo determinato. I dati diffusi attraverso il rapporto annuale dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali riferiti al 2017 non sono incoraggianti e confermano la frammentazione e la precarietà nel nostro sistema lavoro.

Un simile contesto del mercato del lavoro non favorisce di certo le possibilità di iscrivere un giovane al sindacato: senza entrare in dibattiti politici, è evidente che l'iscrizione a un'associazione sindacale per chi deve vedersi ancora riconosciuto un contratto a tempo indeterminato comporta in taluni casi (non tutti per fortuna) un rischio di conflittualità con il datore di lavoro che non sempre si vuole correre.

Nonostante ciò, la Fit-Cisl si è sempre fatta, e continua a farsi, promotrice di un dialogo costruttivo e attivo con le nuove generazioni per intercettarne i bisogni, tutelarle, rappresentarle, organizzarle e stimolarne il rapporto con il sindacato. E questo ha portato i primi risultati: i giovani iscritti alla Fit-Cisl rappresentano ben il 10% del totale, nonostante la difficile congiuntura illustrata poco sopra. All'interno del "gruppo" giovani, la percentuale di donne è del 15%, dato che rispecchia il numero complessivo delle

iscritte alla Fit (fonte: Coordinamento Donne Fit-Cisl). D'altronde il mondo dei trasporti è ad oggi ancora tendenzialmente maschile. La quota maggiore dei giovani è all'interno del settore mobilità (ferrovieri e autoferrotranvieri), dove si attesta al 41%, seguito dal settore merci e logistica (37%). I restanti settori si dividono la quota rimanente.

Sono interessanti anche i dati sul genere: i settori con più giovani donne sono il trasporto aereo (32%), seguito da quello della viabilità (30%) e quello ferroviario (19%). Il settore con meno lavoratrici è quello portuale, dove la quota della rappresentanza di genere si ferma al 3%.

Infine l'ultimo dato molto importante riguarda i giovani iscritti che si impegnano quotidianamente per il nostro sindacato. Sono oltre 500 (di cui il 17% donne) i ragazzi e le ragazze che "ci mettono la faccia" e credono "in modo attivo" nella Fit-Cisl. Nonostante spesso si dica che i giovani sono sfiduciati e non si fidano dei sindacati, questo dato fa capire che esistono invece molti under 35 che vogliono mettersi in gioco attivamente, in tutti i livelli dell'organizzazione.

Purtroppo ad oggi non abbiamo una dato di raffronto tra passato e presente su tutte le voci, nel senso che un'estrapolazione di dati così speci-

fici sui giovani non era ancora stata fatta (d'altronde solo l'anno scorso il Coordinamento giovani è nato nella sua forma attuale, certificata da regolamenti e Statuto, con una propria autonomia), ma sicuramente questa attività non rimarrà "una tantum". È l'avvio di un'analisi che sarà effettuata periodicamente, così da avere sempre sott'occhio dati ufficiali e verificare se le politiche messe in campo dal coordinamento producono l'effetto sperato: avvicinare sempre più i giovani al sindacato e il sindacato ai giovani. Senza, ovviamente, dimenticare che i dati devono essere interpretati tenendo conto del contesto (politico e dell'andamento del mercato del lavoro) nel quale la Fit-Cisl, con il suo Coordinamento giovani, si trova ad operare. I dati apparsi di recente sui quotidiani, relativi all'andamento del mercato del lavoro nel 2018, appaiono, per alcuni versi, incoraggianti. Staremo a vedere.

Ed è con questa massima, di un noto filosofo e sociologo italiano, che voglio chiudere questo articolo: "Non tutti i giovani sono senza futuro. Certamente non lo sono quelli che, invece di attenderlo, lo prendono." (Umberto Galimberti, "La parola ai giovani – Dialogo con la generazione del nichilismo attivo", Feltrinelli 2018).

44° Congresso Itf: la cronaca e le linee programmatiche



di Remo Di Fiore

Dal 14 al 20 di ottobre si è svolto a Singapore, l'isola-Stato vicina alla Malesia, il 44° Congresso della Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl è affiliata. All'importante appuntamento hanno partecipato oltre un migliaio di persone tra ospiti e delegati che rappresentavano in tutto circa 500 sindacati. L'organizzazione è stata perfetta, grazie all'ospitalità del sindacato marittimo singaporiano Smou e a Mary Liew che, oltre ad esser Presidente di quell'organizzazione sindacale, è anche membro del Parlamento di Singapore.

A partire da questo Congresso, l'intervallo temporale con il successivo passerà da quattro a cinque anni: un periodo più lungo non solo per razionalizzare i costi, ma anche per dare più tempo al gruppo dirigente di portare a termine il programma deciso durante il Congresso stesso.

Chiaramente, specie per una meta come Singapore, i costi di partecipazione all'evento sono molto alti e per questo la Itf in alcuni casi ha contribuito, per permettere anche alle organizzazioni più deboli economicamente di partecipare.

Il numero dei delegati con diritto di voto per ciascun sindacato è naturalmente legato al numero degli iscritti. In particolare 7 delegati per la Fit-Cisl

e altrettanti per la Filt-Cgil, 2 per la Uil-trasporti, più 1 per la Fist-Cisl perché rappresenta il turismo, coperto dalla Itf stessa. A differenza della Filt-Cgil, che ha partecipato con una delegazione numerosa, per quanto ci riguarda ci siamo limitati a: il Segretario nazionale Maurizio Diamante, il capo-delegazione Remo Di Fiore, il Coordinatore di Fit International Luigi Mansi e il Coordinatore degli ispettori Itf Francesco Di Fiore, forniti di delega dai mancanti.

Parlare del Congresso non è cosa facile, in quanto bisognerebbe riferire di quanto avvenuto nelle sezioni, nei gruppi regionali e, per i marittimi, di organismi misti marittimi-portuali. Infatti, com'è noto per chi ci segue, la strutturazione Itf poggia da un lato sulle sezioni (una per modalità, più i giovani e le donne) e dall'altro sulle regioni (la Etf tra l'altro è la regione Europa della Itf). Le sezioni sono molto importanti ed hanno una forma di autonomia, eleggono i propri organi, i quali sono stati istituiti nello statuto per dare visibilità alle istanze delle diverse modalità del trasporto e quindi esser più vicini ai lavoratori ed impedire la perdita di identità. Tra l'altro, esponenti di regioni e di sezione sono presenti in tutti gli organismi decisionali Itf, compresi rappresentanti dei giovani e delle donne.

Raccontare il Congresso inoltre non è semplice perché si svolge con proce-

sure e meccanismi tipici del sistema anglosassone e quindi in parte diversi dai nostri. Per esempio le cariche elettive di fatto sono quelle di Presidente, di Segretario generale, dei Revisori (il bilancio Itf è verificato anche da revisori esterni) e dell'Esecutivo. Vi sono poi altre cariche, come ad esempio i vice-presidenti nominati nelle sezioni e nelle regioni e poi eletti al congresso.

Per l'elezione del Segretario generale alcuni mesi prima viene chiesto ad ogni sindacato una eventuale proposta di candidatura per esser portata all'elezione in congresso. Nel caso specifico 174 sindacati hanno indicato Steve Cotton, mentre gli altri non hanno avanzato proposte e quindi Steve è stato eletto dal Congresso all'unanimità. Il Presidente viene nominato dall'Esecutivo e poi eletto in congresso: anche in questo caso in forma unanime è stato eletto Paddy Crumlin del sindacato australiano Mua.

In Itf esiste anche un Management Committee formato da poche persone con il compito in particolare di analizzare la situazione economica e relazionare in merito all'Esecutivo. Anche questo comitato è nominato dall'Esecutivo ed eletto in congresso.

Per completare l'informazione è bene ricordare che le altre importanti posizioni in Itf (per esempio il Responsabile

amministrativo, il Responsabile di tutta la parte marittima e altri) sono scelti per “concorso”. Infatti viene fatto una specie di bando tra i sindacati e spesso anche all'esterno, indicando la posizione, il salario e le qualità richieste. Si analizzano i curriculum, si intervistano le persone e poi si sceglie. Per esempio il Responsabile amministrativo Adam Leadbetter viene dall'esterno, mentre il “capo” dei marittimi Jackie Smith, una donna, proviene dal sindacato norvegese NSU.

Un'altra informazione importante riguarda il meccanismo elettivo qualora non vi fosse unanimità. Votano i delegati che rappresentano i vari sindacati ognuno per se o con in aggiunta un massimo di due deleghe. Due sindacati di paesi diversi possono chiedere che si voti per numero di iscritti. In questo caso ogni sindacato indipendentemente dai delegati pesa per gli iscritti dichiarati e in base ai quali versa la propria

molto spazio alla questione palestinese per quanto riguarda i suoi lavoratori. C'è stato un intervento della delegata israeliana che ha sottolineato l'impegno profuso per proteggere sindacalmente i lavoratori palestinesi che lavorano in Israele. Ha anche sostenuto l'esigenza di uno stato palestinese indipendente, chiedendo con forza la pace. Il delegato palestinese ha fatto un intervento con un forte taglio politico facendo riferimento a Gerusalemme come capitale dello stato palestinese. Abbiamo voluto citare questi due interventi per sottolineare come la Itf ed il mondo del lavoro possano essere un ponte sulla strada della pacificazione in un'area martoriata. Itf ha inviato molte “missions” e parlato con i lavoratori dei trasporti dei due paesi finanziando anche iniziative formative.

Dobbiamo dire che, da quando la Itf ha creato una nuova regione definita “Arab World” e gestita dall'ufficio di Amman, sono stati fatti molti passi avanti per far crescere i nuovi sindacati di quei paesi. Per la prima volta ha

partecipato un rappresentante del sindacato iraniano, tra l'altro contribuendo alla nostra elezione in Esecutivo. Il mondo arabo, sino a ieri inglobato nella regione Africa dal punto di vista sindacale, è importante per noi per esempio sul fronte marittimo, perché paesi tipo Marocco e Tunisia ci stanno facendo una forte concorrenza nell'ambito dei traghetti. Solo migliorando le condizioni di quei marittimi potremo ridurre il dumping e infatti in questo senso, come Fit-Cisl, stiamo lavorando con i sindacati di quegli Stati e non solo, ma, come vedremo, la creazione da noi avanzata di creare un Mediterranean Committee ci aiuterà molto. Non va in ultimo dimenticato che i paesi del Nord Africa poco hanno a che fare con L'Africa sub-sahariana, anche perché guardano, economicamente parlando (il grande Maghreb), al Sud dell'Europa e quindi la scelta di Itf è giusta e sarà produttiva anche sul versante sindacale.

Per completare il quadro diciamo che

al Congresso ha partecipato anche una combattiva rappresentante dei lavoratori della Libia, la quale è costretta a vivere sotto copertura in un altro paese del Nord-Africa.

Parliamo adesso della mozione da noi presentata assieme ad altri sindacati, quali quello croato, con cui si chiede alla Itf di creare un comitato del Mediterraneo per il versante marittimo. L'idea, nata dalla Fit-Cisl, era stata portata da Francesco Di Fiore alla riunione degli ispettori a Casablanca suscitando grande interesse. In effetti dobbiamo considerare il Mediterraneo un mare chiuso attraversato da grandi flussi marittimi orientati anche al Nord Europa, in particolare dopo l'ampliamento del Canale di Suez. Non a caso i Cinesi hanno acquistato il porto del Pireo. È chiaro che operativamente, ma anche politicamente, per controllare questi traffici è necessario un forte coordinamento degli ispettorati Itf nell'aria ed elaborare parimenti nuove politiche da proporre ad Itf, come avviene per un simile Comitato che da anni opera nel Baltico. Inizialmente, con il precedente Segretario l'idea era stata ostacolata da Itf. Ora, con l'approvazione della nostra mozione in Congresso, il Comitato dovrà esser costituito e dobbiamo dire che anche la Itf ne ha compreso appieno l'importanza.

Un'altra mozione, questa sì, che abbiamo dovuto contrastare è stata proposta da molti sindacati dei paesi fornitori di mano d'opera. Essi chiedevano il diritto di sedersi ai tavoli di trattativa con le aziende che impiegavano i loro lavoratori anche quando l'armatore beneficiario non era del loro paese. Com'è noto, titolare a firmare contratti per le navi Foc è il sindacato del paese del Beneficial Owner. La mozione, che aveva finalità anche di natura economica, avrebbe totalmente modificato uno dei pilastri della politica Itf. Infatti si lascia al sindacato del paese dell'armatore beneficiario la titolarità contrattuale affinché operi per riportare le navi in bandiera nazionale e quindi creare occupazione per i propri marittimi. Aprire un confronto in Congresso avrebbe significa-

Grande successo per la Fit-Cisl che è riuscita a far eleggere in organismi “di peso” Luigi Mansi, Remo Di Fiore e Francesco Di Fiore

quota di adesione alla Itf.

Anche nel congresso Itf così come nel nostro le mozioni hanno un peso e un ruolo fondamentale e vanno presentate sempre in determinati tempi e modi. Esse sono importanti perché vincolano in qualche modo la Itf, quando approvate, a dar seguito a quanto in esse proposto. Le mozioni debbono avere più di un sindacato proponente. In caso contrario viene richiesto al congresso se vi è la condivisione di un altro sindacato (secondment). Se ciò non si verifica, la mozione non è messa in votazione.

Dopo queste informazioni a carattere generale, vogliamo concentrarci su alcune situazioni che ci interessano da vicino come Fit-Cisl, lasciando la parte inerente il trasporto aereo al nostro Luigi Mansi, che lo ha seguito nella sezione specifica e nello Steering nel quale è stato eletto.

Anche questo Congresso ha dedicato

to creare una spaccatura notevole tra i vari sindacati. Ecco perché col sindacato greco Pno si è trovato l'escamotage di spostare la discussione nell'Fpc, un organismo che non può comunque modificare la politica Itf, ma che può solo proporre un eventuale cambiamento al prossimo Congresso.

Come in ogni congresso anche in quello di Singapore vi è stato qualche momento di tensione in particolare tra i sindacati del Sud-America. In quell'area geografica, come nelle altre, si deve

Veniamo ora ai risultati delle elezioni nei vari organismi. Come più volte ripetuto, in particolare per le ricadute che determinano, era per noi importante ricoprire alcune specifiche posizioni nel comparto marittimo. Anche questa volta abbiamo avuto successo. Partiamo dall'Fpc (Fair Practice Committee), un organismo marittimi-portuali che si riunisce ogni due anni. In passato si erano ottenuti due posti per l'Italia, che sono andati a Francesco Di Fiore e, per la Filt-Cgil, a Berardina Tomasi. L'individuazione del nome all'interno

testé deliberato Mediterranean Committee. Il risultato è per noi importante anche sulla strada del ricambio generazionale che abbiamo programmato con il Segretario generale della Fit-Cisl.

Per quanto attiene il Comitato esecutivo, l'elezione dei componenti è più complessa. Infatti esistono aree elettorali nel caso nostro formate dai sindacati di Portogallo, Spagna, Italia, Grecia, Malta, Cipro, Israele, Turchia e Iran (in tutto 28 sindacati) dei trasporti che debbono eleggere due persone. Abbia-



eleggere uno dei vicepresidenti di Itf. La posizione era stata offerta al Presidente del sindacato brasiliano Severino Almeida, ma al momento della elezione ha prevalso un rappresentante del sindacato argentino. Lo scontro è stato violento e, di fronte al risultato, il sindacato brasiliano ha minacciato di uscire dalla Itf. Solo l'intervento e la mediazione del Segretario, che ha proposto di spostare il dibattito a un momento successivo, si è evitata una spaccatura che avrebbe compromesso in futuro la politica Itf in quell'area, più che mai necessaria dopo le ultime elezioni in Brasile.

della Filt è stata abbastanza complicata. L'organismo più importante è lo Steering dell'Fpc che si riunisce due volte l'anno e sovrintende all'ispettorato e alle politiche contrattuali. Come Europa abbiamo diritto a quattro posti, uno dei quali è stato assegnato a Francesco Di Fiore. Francesco è stato anche eletto nello Steering della Sezione. Se pensiamo che, oltre ad essere Vicepresidente del Comitato Crociere, è Responsabile delle crociere per il Sud-Europa, credo che come Fit-Cisl siamo ben collocati all'interno della Itf. Inoltre egli sarà uno dei responsabili come coordinatore del

mo un accordo bilaterale con la spagnola Ugt per confermare un posto Ugt e uno Fit-Cisl. Ciò non è certo sufficiente in quanto occorre avere il consenso degli altri sindacati. Qui giocano molto i rapporti personali, specie sul versante mare e sull'ispettorato. A parte i sindacati turchi (sono otto) che ci hanno chiesto nel futuro congresso di sostituirsi a Ugt, tutto è andato bene e all'unanimità sono stati eletti Remo Di Fiore per la Fit-Cisl e Miguel Angel per l'Ugt.

Il “Workers power” e il cambiamento che non ci spaventa



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

Il tema principale del 44° Congresso di Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui come Fit-Cisl aderiamo, è stato il mondo del lavoro che sta cambiando, o meglio quale rappresentanza ci aspetta in un futuro che è già qui. O forse è più corretto dire che la grande questione è come dovremmo organizzarci.



La discussione ruotava principalmente sui cambiamenti del mondo del lavoro legati all'automazione, un fenomeno che tocca tutti i comparti dei trasporti, compreso quindi l'autotrasporto merci e la portualità. Sono state presentate ricerche e studi molto interessanti e importanti, che hanno evidenziato come nei prossimi anni ci sarà un cambiamento radicale nel mondo del lavoro, soprattutto per la mutazione e la trasformazione delle professionalità.

Pensiamo, come Fit-Cisl, che ci voglia

ancora molto tempo prima che l'autista di un camion possa essere totalmente sostituito da un computer. Di sicuro non è una novità imminente in Italia, dove la qualità delle infrastrutture sicuramente sconsiglia, o per lo meno non agevola, mezzi tecnologicamente all'avanguardia. Nei porti la situazione è invece diametralmente opposta. Già oggi esistono scali completamente automatizzati, Rotterdam su tutti, per ricordare uno dei più famosi.

Il dato però che più ci deve fare riflettere è la distanza, ancora oggi abissale, nel modo di essere e fare sindacato nei diversi Paesi del mondo. Pensiamo a questo: noi giustamente stiamo dibattendo su temi come l'automazione, la digitalizzazione o comunque tecnologie molto futuristiche, e contemporaneamente

ci sono ancora Stati dell'America Latina o del Sud Est asiatico, passando per l'Africa e diversi paesi Arabi, nei quali il sindacato non è un attore riconosciuto a pieno titolo e dove fare il sindacalista significa rischiare la vita. Questo purtroppo ci fa capire come sia ancora lontana la globalizzazione fondata solo sul commercio e sul profitto, ma sul riconoscimento dei ruoli e dei diritti.

Detto questo, va evidenziato come l'introduzione di nuove tecnologie nel mon-

do dei trasporti rappresenta una sfida ma anche una opportunità per i lavoratori e per i sindacati del mondo. La disuguaglianza digitale è già una realtà per milioni di lavoratori, tanto che si sta discutendo in tutti i comparti dei trasporti dell'impatto irregolare dell'automazione e della digitalizzazione per regioni, per genere e dal punto di vista demografico, cercando sfide e opportunità del futuro del lavoro.

Diventa dirimente unire le forze e costruire quello che è stato scelto come slogan del 44° Congresso di Itf, ossia il “Workers Power”, il potere dei lavoratori. È necessario individuare nuove e innovative metodologie di aggregazione, che possano rendere più efficace il ruolo del sindacato nei paesi indicati prima; esistono esempi di successi in paesi come l'India o il Sudafrica dove un'azione forte, condivisa e coadiuvata da più forze ha ottenuto importanti successi sindacali in aziende leader della logistica quali Dhl e Ups.

Come si può intuire, la strada da percorrere è ancora ardua e in salita. Il dato importante di questo Congresso è stato la partecipazione numerica di delegati provenienti da tutto il mondo, che sta a dimostrare come il sindacato, pur tra mille difficoltà, è vivo ed è l'unico soggetto che può tutelare i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori di tutto il mondo.

L'impegno di Itf per rendere il settore più equo



di **Luigi Mansi**
Coordinatore Fit International



Tornando ai temi dibattuti, bisogna partire dall'impatto che la tecnologia sta avendo sul personale di tutti i trasporti, non solo di quello aereo, e per questo bisogna attuare una politica diversa a supporto delle persone che vi lavorano. A oggi, nel mondo, vi sono quasi 10 milioni di lavoratrici e lavoratori nell'industria del trasporto aereo e si prevede che l'occupazione aumenterà vertiginosamente nei prossimi anni, con l'Asia come mercato più in crescita e che beneficerà maggiormente della nuova occupazione e con le compagnie low cost a dominare.

Le prospettive di crescita del trasporto aereo imporranno al sindacato un

Nell'ambito del 44° Congresso Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, centinaia di delegati sindacali provenienti da ogni parte del mondo si sono riuniti per dibattere sul futuro del trasporto aereo e sulla strategia migliore per affrontare i cambiamenti e difendere i diritti e gli interessi dei lavoratori.

Prima di entrare nel vivo della discussione, segnaliamo che vi è stata l'elezione dell'Esecutivo mondiale del Tra-

sporto aereo cioè i 12 membri eletti dall'assemblea generale mondiale. Quest'anno la FIT ha avuto un grosso successo che non si era mai verificato in passato cioè la mia elezione in questo importante organismo internazionale. Sono onorato di far parte di questo contesto: è il riconoscimento dell'impegno della Fit-Cisl e mio personale in questi anni.

NOMINATION

- Chair - Joseph Tiberi (IAMAW - United States)
- Co-Vice Chair - Oliver Richardson (UNITE, UK)
- Co-Vice Chair - Edgardo Llano (APA, Argentina)
- Women Transport Workers' Representative - Dorsaf Sayhi (IATA)
- Young Transport Workers' Representative - Shauna White (IATA)
- Ordinary Members:
 - Katharina Wesenick (Ver.di, Germany)
 - Sara Nelson (AFA, United States)
 - Mustapha Abani (FESTA, Niger)
 - Francisco Luiz Xavier de Lemos (SINA, Brazil)
 - Anneli Nyberg (Parat, Norway)
 - Luigi Mansi (FIT-CISL, Italy)
 - Steve Purvins (ALAEA, Australia)

i→F CONGRESS 2018
14-20 OCT SINGAPORE

maggior consolidamento e sviluppo del network globale per contrastare le scelte di quelle compagnie aeree riluttanti a riconoscerlo come interlocutore. Bisognerà organizzare al meglio i lavoratori coinvolti in questa espansione, contrastare la concorrenza sleale a loro discapito che favorisce il dumping sociale, promuovere una buona regolazione dell'Icao (Organizzazione mondiale del trasporto aereo) per proteggere maggiormente le regole nazionali, incentivare training e qualifiche per le nuove generazioni che si apprestano a entrare nel settore.

Il sindacato vuole una maggiore redistribuzione dei profitti del settore:

do gli impieghi full time e aumentando turn over del personale. Tutto ciò comporterà grossi rischi per la sicurezza del trasporto aereo e un calo della qualità del servizio agli utenti. Anche la crescita esponenziale delle compagnie low cost ha portato ad avere un aggressivo taglio dei costi e un impoverimento della qualità di impie-



dizionerà sempre più il nostro modo di vivere futuro.

Itf ha compreso che le sfide del futuro dei lavoratori saranno sempre più complicate e globali e solo l'unione potrà aiutare a vincerle, trasferendo conoscenza ed esperienza, in modo da ottenere uguaglianza e giustizia in questo settore.

Alla fine della conferenza i partecipanti hanno condiviso le priorità per i prossimi cinque anni: più impegno nel sindacalizzare quei Paesi che soffrono maggiormente di abusi aziendali; l'organizzazione di frequenti campagne contro quelle compagnie aeree considerate anti-sindacali, con particolare riferimento a quelle arabe (Qatar, Etihad, Emirates), che stanno crescendo più velocemente e violano costantemente la dignità e i diritti dei loro dipendenti; più attenzione verso quei vettori che hanno bandiere considerate di convenienza che portano danni alla concorrenza; rappresentare di più in ogni parte del mondo le attività dei lavoratori del settore e in particolare di quelli che vivono una condizione di maggiore debolezza; contrastare ogni tentativo di creare mercati senza regole e dialogare con i vari organismi mondiali del trasporto aereo per migliorare il settore.

circa 38 miliardi di dollari che le compagnie stanno facendo ad oggi con un incremento di un miliardo di passeggeri nell'ultimi anni. Di contro invece i salari stanno decrescendo, facendo aumentare la forza lavoro, tagliando

Le industrie che fabbricano aerei (Boeing e Airbus) prevedono un incremento di oltre del 10% di aeromobili in più in circolazione nei prossimi 20 anni. Un trasporto aereo che sarà sempre più alla portata di tutti e con-

Trasporto marittimo

L'impatto occupazionale dell'automazione e le possibili soluzioni



di **Francesco Di Fiore**
Coordinatore ispettori Itf

La Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, ha commissionato a World Maritime University uno studio per analizzare l'impatto dell'automazione e delle nuove tecnologie sul mondo dei trasporti sino al 2040 con particolare riferimento all'occupazione. La World Maritime University o Università marittima mondiale è un ateneo fondato dall'Imo, l'Organizzazione marittima mondiale dell'Onu, con sede a Malmö, in Svezia. Lo studio è stato presentato in termini di tavola rotonda con dibattito in occasione del 44° Congresso Itf a Singapore.

Durante la storia abbiamo assistito a molte rivoluzioni industriali ed oggi, com'è noto, stiamo entrando in quella che è definita la "Quarta rivoluzione industriale", la quale è caratterizzata dall'introduzione dell'intelligenza artificiale, della robotica e naturalmente di una più sviluppata automazione. Tutto ciò chiaramente impatta sul mondo del lavoro in generale, nel senso che molti posti di lavoro spariranno ed altri nasceranno. Il problema è come gestire questa transizione e come far sì che il cambiamento non sia traumatico.

I trasporti non sono esenti da questi cambiamenti, peraltro già in atto, ed è per questo che lo studio presentato al Congresso aiuterà a capire il loro evolversi e il loro punto di arrivo, e soprat-

tutto metterà il sindacato dei trasporti in condizione di esser uno dei soggetti preposti a gestire il cambiamento.

La risposta al cambiamento fuori di ogni logica partecipativa al processo avvenne alla fine del 1700 in Inghilterra col movimento Luddista. L'introduzione del telaio meccanico e della macchina a vapore avevano creato una forte perdita di lavoro tra chi lavorando in casa produceva maglieria (framework-knitters). Tra l'altro le nuove tecnologie introdotte avevano portato alla nascita della fabbrica ove si concentravano i nuovi macchinari. Si dice che un certo Ned Ludd decisesse di distruggere un telaio suo "concorrente" e dal fatto prese avvio un movimento che per molti decenni creò scontri, morti e condanne in Inghilterra finendo con la sconfitta dei Luddisti. Il messaggio che possiamo ricavare da quella burrascosa esperienza è che l'avanzare della tecnologia e del progresso sono inarrestabili anche perché insiti nella natura umana.

Quando si aprì il dibattito sulla nave "autonoma", ovvero un mezzo in grado di navigare senza personale a bordo, senza controllo da terra, in base solo alla programmazione fornita al computer di bordo, da più parti le immediate risposte furono due. Una sosteneva l'impossibilità che simile progetto potesse realizzarsi, l'altra che bisognava opporsi fortemente per evitare l'azze-



ramento della forza lavoro marittima (Una forma di luddismo). La prima valutazione ovvero ignorare il fenomeno, gli studi e le sperimentazioni peraltro avanzate come in Norvegia e Giappone, significava non voler affrontare la questione. La seconda era una presa di posizione antistorica con un ritorno al passato. Inoltre si sarebbe persa l'occasione di valutare aspetti positivi per i lavoratori rispetto alla sicurezza e alla qualità del lavoro che ne sarebbero derivate.

Per restare in campo marittimo, quando gli apparati motori furono classificati IAQ1 ovvero non presidiati, negli anni 80 moltissime furono le opposizioni in nome della sicurezza, dell'impossibilità tecnica e via elencando. Oggi praticamente tutte le navi sono IAQ1 con apparati motori non presidiati. Certo le tabelle d'armamento sono scese nel numero, ma la vita per il personale di macchina è cambiata. Il cambiamento è stato graduale per evidenti motivi e quindi c'è stato tutto il tempo per assorbire l'allora limitata riduzione di tabella.

La Itf da sempre è per una partecipazione ai processi innovativi, perché ritiene che questo sia l'unico mezzo per governarli e per innovare il mondo del lavoro a favore dei lavoratori dei trasporti. Non a caso lo studio presentato al Congresso dice che l'introduzione nei trasporti dell'automazione dovrà essere "evoluzionaria" e non "rivoluzionaria". Peraltro essa avverrà in maniera diversa a secondo della modalità e ciò non soltanto per la tipologia dei mezzi ma anche per le normative che dovranno modificarsi, specie quelle in campo internazionale. Nei trasporti, ci dice la ricerca, l'alto sviluppo dell'automazione metterà in discussione i lavori pesanti e quelli a basso contenuto professionale, ma per contro creerà nuove tipologie di lavoro. In questo senso il lavoro non sparirà ma avrà caratteristiche diverse, a più alto contenuto.

Tornando alla ricerca in questione, a dimostrazione che ogni processo trova un suo giusto equilibrio, viene fatto notare come negli ultimi dieci anni, pur avendo visto i trasporti una notevole introduzione di tecnologia, non vi è stata una forte riduzione dei posti di lavoro e ciò è dovuto al fatto che, contestualmente, è aumentata nel mondo la richiesta di trasporto. Per questo è importante concentrarci su quella che sarà la domanda di trasporto sino al 2040. Un elemento importante da non trascurare è poi l'incremento della popolazione mondiale, che recenti analisi fanno passare dagli attuali 8,1 miliardi a 9 nel 2040. Lo studio ci mostra come nel trasporto la parte principale venga svolta da quello marittimo, il quale dopo il 2030 conoscerà un rallentamento per quanto attengono i prodotti petroliferi, a causa di nuove fonti energetiche, ma pur tuttavia passerà dalle attuali 70mila miliardi di tonnellate-miglia alle 102mila del 2040. Il trasporto su strada, pur con incremento minore, passerà dalle 13mila miliardi di tonnellate-miglia a 17mila. Il trasporto ferroviario resterà praticamente stabile attorno

alle 6mila miliardi di tonnellate-miglia.

È interessante anche vedere come le varie modalità si modificheranno negli anni a venire, non solo per il loro riequilibrio, ma anche per tecnologia e protezione ambientale. A questo proposito rimandiamo ai box pubblicati qui accanto.

Lo studio ha poi analizzato la percentuale di rischio di perdita di posti di lavoro in funzione del livello di professionalità in paesi industrializzati (Danimarca, Francia, Giappone, Corea, Norvegia, Svezia) a seguito dell'introduzione dell'automazione. Con bassa professionalità il rischio in Danimarca supera il 32%, in Corea il 28% e così a seguire. Con professionalità di medio livello troviamo sempre al primo posto la Danimarca con il 24%, seguita dalla Norvegia con il 22% e la Svezia con il 18%. Se passiamo a figure con contenuto professionale elevato, vediamo che per tutti i paesi analizzati il rischio di perdita posti di lavoro è attorno al 3%.

A questo punto la ricerca ha tentato di individuare, all'interno delle varie modalità di trasporto, quali potrebbero essere le figure maggiormente toccate dall'introduzione dell'automazione. Vediamo per esempio i gruisti, i marittimi nei gradi bassi (ratings), i portuali, gli autisti, i conduttori di treni ed altri. Il rischio percentualizzato è attorno all'80%. Vi sono poi categorie con rischio attorno al 28% come i piloti di

porto, gli ufficiali di navi mercantili. Troviamo al di sotto del 20% i piloti d'aereo e sotto il 10% gli ufficiali di macchina. I paesi più preparati all'introduzione delle nuove tecnologie risultano essere Stati Uniti, Australia, Francia e Norvegia. Il Sud Africa e la Cina sono a un livello leggermente più basso.

In generale questo studio realizzato dalla World Maritime University è complesso e abbisogna certamente di un'analisi più sviluppata e accorta che non quella effettuata in questa nota. Si ritiene però che due conclusioni possono essere tratte. La prima riguarda l'approccio politico che bisogna avere di fronte a questa nuova rivoluzione industriale che sta avanzando. Bisogna assumere una posizione come quella di Itf ovvero muoversi per inserirsi nella gestione dei processi per quanto attiene il lavoro. La negazione dei processi in atto oppure una forma di contrapposizione non pagano e non vanno nella direzione degli interessi dei lavoratori. La seconda lezione è di tipo sindacale e formativo. Abbiamo visto quali sono le professionalità a rischio, ovvero quelle di minor contenuto e minore preparazione. Dobbiamo concentrarci su quelle che hanno un futuro e visto che sia i tempi che i processi legati alle nuove tecnologie non sono brevi, abbiamo tempo per elaborare nuovi percorsi senza abbandonare nessuno, anzi favorendo la riqualificazione soprattutto delle figure professionali a rischio di sparizione.

Previsioni di evoluzione del mercato dei trasporti in Europa

Le quote di mercato nel 2015

- Strada 50,60%
- Mare 32,70%
- Aviazione 0,10%
- Acque interne 4,30%
- Ferrovia 12,30%

Previsioni di quote di mercato nel 2040

- Strada 37,87%
- Mare 31,97%
- Aviazione 0,10%
- Acque interne 14,39%
- Ferrovia 15,67%

Previsioni di evoluzione del mercato dei trasporti in Asia

Le quote di mercato nel 2015

- Strada 91,00%
- Mare 7,0%
- Aviazione 0,92%
- Acque interne 0,06%
- Ferrovia 1,0%

Previsioni di quote di mercato nel 2040

- Strada 53,53%
- Mare 19,80%
- Aviazione 1,0%
- Acque interne 5,59%
- Ferrovia 20,08%

Ama, continuiamo a lavorare per il rilancio delle partecipate

Dopo due mesi di “braccio di ferro” tra Campidoglio e management di Ama sul bilancio della partecipata, e un’intensa stagione di trattative e mobilitazioni dei lavoratori, è stata finalmente trovata una quadra sul futuro della più grande azienda italiana nel campo dell’igiene urbana.

Una volta tornato il sereno, puntiamo con fiducia ai prossimi obiettivi, ovvero alla piena realizzazione del piano industriale e al rispetto degli accordi sottoscritti, a partire dall’impegno di procedere a nuove assunzioni.

Si è trattato di una vertenza complessa, che ha visto il sacrificio e la partecipazione dei lavoratori a numerosi scioperi e sit-in, e che ha conosciuto momenti di fortissima incertezza. Alla fine, tuttavia, l’impegno dei dipendenti e dei sindacati è stato premiato, e si è dimostrato un fatto molto importante: un’alleanza tra amministrazione capitolina, sindacati e management delle partecipate per il futuro di Roma è possibile. Con uno sforzo comune da parte di tutti, si può mirare all’obiettivo del rilancio aziendale e occupazionale delle partecipate, garantendo anche migliori servizi a tutta la cittadinanza: obiettivo che riteniamo cruciale per la nostra Capitale.

Con un negoziato molto stringente, sempre sostenuto da una robusta mobilitazione dei lavoratori, non siamo soltanto riusciti ad invertire la rotta, ma abbiamo aperto un nuovo orizzon-

te: con la trattativa abbiamo inaugurato un percorso decisamente innovativo, che ci proponiamo di estendere alla salvaguardia e al rilancio di Atac, l’azienda dei trasporti urbani, impegnata nella delicata fase del concordato che dovrebbe concludersi il prossimo 19 dicembre. Ma anche a tutte le aziende partecipate.

Il nostro impegno, in questi primi nove mesi, non si è fermato alle sole emergenze di Roma. Con grande duttilità, anche in un costante e proficuo rapporto con la Regione e con il coinvolgimento delle nostre articolazioni territoriali, nelle diverse province, abbiamo impresso, con lo sviluppo dell’intermodalità e della filiera integrata dei trasporti, l’asse che costituisce la spina dorsale per un nuovo processo di crescita dell’economia regionale, con risposte davvero significative per l’ampliamento di nuove e qualificate opportunità di occupazione. In particolare, a favore dei giovani.

Trasporti e logistica, igiene ambientale e mobilità, costituiscono il “focus” costante del nostro impegno e delle nostre iniziative. E in questo contesto, guardiamo con grande attenzione al nostro sistema portuale, che si trova nella dorsale Civitavecchia-Gaeta, in una visione di integrazione a filiera, che consentirà dei veri poli di sviluppo per un nuovo processo di crescita: dell’economia e del lavoro. Diamo atto, in proposito, dell’impegno della Regione che punta, con una norma-

tiva regionale, a creare nell’integrazione tra le nostre realtà portuali regionali, una zona economica speciale, sulla scia delle Zes che si stanno sviluppando nelle regioni meridionali, per realizzare le condizioni più favorevoli, anche sotto il profilo fiscale e delle esemplificazioni burocratiche, per attrarre nuovi investimenti e per facilitare la localizzazione di nuove imprese, dei diversi comparti produttivi, con particolare attenzione alla forte domanda che viene espressa dall’intenso dinamismo di quelle della logistica.

Ci attende un anno molto impegnativo, ma la nostra organizzazione, fortemente innovata, anche con la presenza di energie fresche e molto preparate (ragazze e ragazzi), grazie anche all’impegno che stiamo sviluppando in una incisiva politica di formazione, è pronta ad affrontare le nuove sfide. Su due obiettivi, decisamente prioritari: crescita economica e lavoro.

Marino Masucci
Segretario generale Fit-Cisl
Lazio

Ativa e A21: concessioni scadute La loro gestione torna pubblica

Quale futuro per le concessioni autostradali di Ativa e Satap? Per parlare di questo ed altri temi urgenti, si è riunito il 30 novembre, a Pianezza, il Consiglio generale della Fit-Cisl Piemonte. Con l'occasione è stata esaminata la situazione politica generale e si è ragionato in merito alla posizione che le segreterie nazionali di Cisl, Cgil e Uil hanno preso in un documento sulla prossima legge di Bilancio.

All'interno di questo documento, l'attenzione della Federazione dei trasporti della Cisl si è focalizzata, in particolare, sul tema delle infrastrutture, intorno alle quali ha ribadito «la necessità di una profonda riconsiderazione di azioni mirate e urgenti di investimento per rinforzarne la struttura, i nodi di interconnessione e realizzare assi necessari al rilancio dell'interscambio con la portualità ligure, la Francia e la stessa rete urbana e metropolitana di Torino».

La Fit-Cisl si è posta il tema delle concessioni autostradali, mettendo in evidenza come, al di là dei proclami sulla nazionalizzazione seguiti alla disgrazia di Genova, il Governo e le forze politiche non abbiano minimamente preso in considerazione l'esistenza di ben due concessioni scadute in Piemonte, l'Ativa (A5 Torino-Quincinetto e Tangenziale) e la Satap (A21 Torino-Piacenza). Queste due realtà autostradali sono attualmente gestite in regime di prorogatio dalle due distinte società.

Riteniamo che sia maturo il tempo per una serena ed equilibrata valutazione di un possibile rientro nella gestione pubblica, con il coinvolgimento della Città metropolitana di Torino e della Regione Piemonte, ma anche mettendo a frutto la professionalità dei lavoratori delle due concessioni e degli utenti che usano, conoscono e finanziano la rete infrastrutturale attraverso il pedaggio.

La riflessione intorno alla stessa applicazione del modello della concessione ha mostrato i limiti nella manutenzione, nella gestione operativa, nello sviluppo delle infrastrutture, nella distorsione delle risorse a favore dei concessionari, in un settore che costituisce monopolio naturale pubblico e chiede una sincera riconsiderazione dell'azione dello Stato.

Nel caso torinese si potrebbe mettere a frutto la partecipazione degli enti territoriali, dei lavoratori tramite i fondi pensione e degli utenti per realizzare un piano di rigenerazione della viabilità, con parcheggi di interscambio fra la Tangenziale e la città, interconnessioni con la rete metropolitana, realizzazione della Tangenziale Est: tutte opere necessarie a Torino e in grado di porsi come modello esportabile in altre realtà.

La Fit-Cisl Piemonte riflette sul tema degli appalti autostradali e auspica che le future concessioni comprendano l'obbligo di realizzare l'intero processo di gestione dell'infrastruttura

con mezzi e personale proprio delle concessionarie, e propone di rilanciare il tema della filiera contrattuale della viabilità, che comprenda in un unico contenitore contrattuale tutte le attività del settore, da Anas alle attività di servizio, fino alla circolazione dei mezzi su gomma.

Il Consiglio generale della Fit-Cisl Piemonte impegna pertanto le sue strutture per aprire un confronto con tutti i soggetti interessati al fine di rilanciare il Piemonte come "retrotterra" e "manifattura" della portualità ligure, ferita dal crollo del ponte Morandi. Il Consiglio generale infatti è convinto che dal dialogo e dalla partecipazione si possano generare soluzioni in grado di rilanciare un territorio che trae sviluppo dai trasporti, vero fattore di crescita della società, anche attraverso la realizzazione del Terzo Valico e la conclusione delle opere della Tav, entrambe infrastrutture da dimensionare secondo le esigenze e secondo tempistiche in grado di favorire la portualità italiana.

*Claudio Furfaro
Segretario generale Fit-Cisl
Piemonte*

Dionisio Giordano al vertice di Fit-Cisl Sicilia

È con il Consiglio Generale dell'8 novembre scorso tenutosi a Palermo che Dionisio Giordano è stato eletto Segretario generale della Fit-Cisl Sicilia. Giordano succede ad Amedeo Benigno che, a sua volta, è stato eletto presidente dell'Inat il 22 ottobre.

Ai lavori del Consiglio Generale hanno partecipato il Segretario generale uscente Amedeo Benigno, il Segretario generale della Cisl Sicilia Mimmo Milazzo, l'allora Segretario generale aggiunto della Fit-Cisl nazionale Salvatore Pellecchia, i Segretari nazionali Monica Mascia e Maurizio Diamante, Claudio Claudiani e Pasquale Paniccia, oltre che numerosi dirigenti, sindacalisti e iscritti alla Federazione, anche non appartenenti al Consiglio generale che hanno voluto essere presenti all'evento.

Il Segretario generale uscente, nella sua relazione, ha ripercorso brevemente i momenti salienti della sua attività sindacale, ha ringraziato la sua Segreteria, i Segretari territoriali, i Coordinatori regionali, i collaboratori di via Roma e i tanti amici presenti.

Subito dopo Dionisio Giordano è intervenuto tracciando le linee programmatiche della sua azione sindacale e il percorso da perseguire: «Vogliamo mettere in campo un'azione propulsiva di continuo monitoraggio e di stimolo del governo e del parlamento regionale, affinché lo sviluppo infrastrutturale determini crescita economica ed occupazione.

Bisogna ripartire dai progetti già finanziati; è necessario creare un vero e proprio fronte sociale interagendo con tutte le Federazioni della nostra organizzazione per rafforzare l'azione unitaria del sindacato confederale».

Giordano ha subito dopo proposto al Consiglio generale una Segreteria composta da quattro componenti (con lui Concetta Arduino, Antonio Dei Bardi e Domenico Perrone), che è stata approvata all'unanimità. Infine, ha comunicato al Consiglio Generale l'esigenza di avvalersi fin da subito di un coordinamento, espressione di tutte le aree contrattuali, sotto il diretto controllo della Segreteria regionale per l'attuazione di sinergiche politiche sindacali regionale e territoriali.

«È necessario - ha affermato il Segretario generale - rendere sempre più coeso il rapporto tra struttura regionale e presidi territoriali, facendo leva sul rapporto umano, sulle motivazioni del gruppo dirigente e sulla competenza che va accresciuta con una formazione mirata».

Nelle conclusioni il Segretario generale aggiunto della Fit-Cisl nazionale Salvatore Pellecchia ha apprezzato la partecipazione e il grande entusiasmo della platea, si è congratulato per il lavoro svolto dalla Fit-Cisl Sicilia in questi anni e per la capacità dimostrata dall'intero gruppo dirigente di rinnovarsi in un clima di grande armonia.



Pellecchia ha poi concluso: «Gli ultimi eventi legati al maltempo hanno dimostrato quanto ci sia ancora da fare sul fronte delle infrastrutture e della messa in sicurezza del territorio. Molte opere sono già finanziate e su queste nel governo nazionale intravediamo idee contrapposte in merito all'individuazione del concetto di analisi costi-benefici che, per quanto ci riguarda, lascia il tempo che trova. Bisogna procedere immediatamente con una manutenzione straordinaria delle infrastrutture del nostro Paese già finanziate e cantierabili (questo interverrebbe anche sul divario che continua a esistere fra il Nord e il Sud) e attivare i progetti mancanti, subito. Da questo dipende la possibilità di risalire la china e redistribuire la ricchezza in modo più equo».

*Cettina Arduino
Segretaria regionale Fit-Cisl
Sicilia*

Punto Salute e Sicurezza: un lavoro di squadra

Il Punto d'incontro Salute e Sicurezza della Fit-Cisl Toscana è formato da un gruppo di volontari, Rls o "appassionati" della materia, provenienti dai vari settori dei trasporti, e ha come scopo principale quello di aiuto e consulenza per tutti i lavoratori, iscritti e non, in relazione ai problemi di salute e sicurezza che si presentano quotidianamente nei luoghi di lavoro.

A tal fine la Segreteria della Fit-Cisl Toscana ha messo a disposizione una linea telefonica dedicata e una casella di posta elettronica. Nella consapevolezza di non essere degli "esperti" in materia e considerando anche quanto il tema sia delicato, si è pensato di riportare su un formato le domande pervenute e, a seconda dei casi, rispondere con una tempistica coerente con la complessità del quesito.

Il nuovo gruppo si è costituito nel marzo 2017, sul modello del precedente Sportello Sicurezza 626, e da subito si è caratterizzato per la forte propensione allo studio, approfondimento, divulgazione, sensibilizzazione.

Consapevole della necessità di un aggiornamento continuo, il team è attento a modifiche legislative, raccoglie e condivide dati e relazioni annuali, come ad esempio il protocollo di intesa regionale sulla Sicurezza o la Relazione annuale Inail sull'andamento degli infortuni e malattie professionali.

I componenti partecipano inoltre a vari convegni sul tema, ne danno informazione sui vari canali di comunicazione

ne a disposizione e forniscono contenuti per le giornate di formazione, dedicate a tutti i nostri Rls, previste nel Piano annuale della formazione Fit Toscana.

Nel 2018 ne sono

state effettuate due. Una presso il Centro Studi Cisl di Firenze, con Marco Lai, e l'altra presso la sede Fit-Cisl con il Responsabile Inas Toscana Marco Arturo Manfredini.

Il team si riunisce periodicamente per condividere le esperienze e programmare le attività. Nel 2017 ha pubblicato un opuscolo sulle malattie professionali avvalendosi della collaborazione dell'Inas Toscana.

Quest'anno ha avviato, a fine ottobre, una campagna di sensibilizzazione sul tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, per richiamare l'attenzione di lavoratori e aziende sull'importanza di promuovere la cultura della sicurezza e della prevenzione. Il progetto, della durata di un anno, prevede la pubblicazione mensile di vignette, di immediata comprensione, corredate da un breve testo che può essere di approfondimento normativo, di riflessione su comportamenti a rischio o di "alert" di respiro più ampio. La sistematicità delle uscite e la caratterizzazione dei personaggi protagonisti delle illustrazioni dovrebbero creare una sorta di attesa o consuetudine all'ap-



puntamento con il "Signor Sicuro" e la "Signora Sicurezza". Ogni vignetta vede l'anteprima sul sito www.fitcisl Toscana.it e viene diffusa poi su tutti i canali, comprese le bacheche degli impianti.

Infine si sottolinea come, nel tempo, si siano attivate utili sinergie con il Coordinamento donne e con il Coordinamento giovani Fit Toscana: è proprio un giovane, Jorge Lorenzo Rios Ricapa, l'autore delle vignette.

Un bellissimo lavoro di squadra che rinsalda i rapporti tra amici ed aumenta la condivisione e la conoscenza delle problematiche dei vari settori.

Angela Settembrini
Segretaria regionale Fit-Cisl
Toscana

Collaboratori:
Angela Settembrini, Rossella Tavolaro,
Cristiana Codoluppi, Saverio Rago,
Antonino Siclari, Nedo Domizi, Domenico
Fricchione, Bruno Batelli, David Lombardi,
Emanuele Batelli, Enrico Sostegni, Paolo
Passaseo, Marco Pieralli, Gioglio Ciapi

Media digitali, italiani popolo di navigatori ma non di lettori

di Geivù

Triplicata la spesa per smartphone in dieci anni: 23,7 miliardi di euro per cellulari, servizi di telefonia e traffico dati. Su internet il 78,4% degli italiani. Positivo l'uso dei social network in politica per il 47% dei cittadini.

La tv digitale terrestre e quella satellitare si attestano, rispettivamente, all'89,9% e al 41,2% di utenza tra gli italiani: entrambe cedono il 2,3% di pubblico nell'ultimo anno. Continuano a crescere invece la tv via internet (web tv e smart tv possono contare su una utenza del 30,1%, +3,3% in un anno) e la mobile tv (che è passata dall'1% del 2007 all'attuale 25,9% di spettatori, con un aumento del 3,8% nell'ultimo anno).

L'incremento di utenti dei servizi video digitali è uno dei cambiamenti più rilevanti del 2018: in un anno gli italiani che guardano i programmi delle piattaforme di tv on demand sono aumentati dall'11,1% al 17,9%, con punte del 29,1% tra i giovani under 30.

La radio continua a rivelarsi all'avanguardia nei processi di ibridazione del sistema dei media. Complessivamente, i radioascoltatori sono il 79,3% degli italiani. Se la radio tradizionale perde 2,9 punti percentuali di utenza (oggi al 56,2%), come l'autoradio (con il 67,7% di utenza, -2,5% rispetto allo scorso anno), la flessione è compensata dall'ascolto delle trasmissioni radiofoniche via internet con il pc (lo fa il 17% degli italiani) e soprattutto attraverso lo

smartphone (con una utenza al 20,7%, +1,6% rispetto allo scorso anno).

Gli italiani che usano internet aumentano dal 75,2% al 78,4% (+3,2% rispetto allo scorso anno e +33,1% dal 2007). Quelli che utilizzano gli smartphone salgono dal 69,6% al 73,8% (+4,2% nell'ultimo anno, mentre ancora nel 2009 li usava solo il 15% della popolazione). Gli utenti dei social network crescono ancora, dal 67,3% al 72,5% della popolazione. Aumentano gli utenti di WhatsApp: il 67,5% degli italiani, l'81,6% degli under 30. Più della metà della popolazione usa i due social network più popolari: Facebook (56%) e YouTube (51,8%). Noto è il passo in avanti di Instagram, che arriva al 26,7% di utenza (e al 55,2% tra i giovani). Mentre Twitter scende al 12,3%.

Nel 2007 i quotidiani erano letti dal 67% degli italiani, ridotti al 37,4% nel 2018 (anche se nell'ultimo anno registrano un +1,6% di utenza). Il calo non è stato compensato dai giornali online, che nello stesso periodo hanno incrementato l'utenza solo dal 21,1% al 26,3%. Ma gli altri portali web di informazione sono consultati dal 46,1% degli italiani. Restano stabili i settimanali (con il 30,8% di lettori, -0,2% in un anno) e i mensili (con il 26,5% di lettori, -0,3%). Anche i lettori di libri continuano a diminuire anno dopo anno. Se nel 2007 il 59,4% degli italiani aveva letto almeno un libro nel corso dell'anno, nel 2018 il dato è sceso al 42% (-0,9% rispetto allo scorso anno). Né gli e-book (letti solo dall'8,5% degli

italiani, -1,1% nell'ultimo anno) hanno compensato la riduzione.

Il valore dei consumi complessivi delle famiglie non è ancora tornato ai livelli pre-crisi (-2,7% nel 2017 rispetto al 2007), ma la spesa per smartphone è più che triplicata nel decennio (+221,6%, per un valore di quasi 6,2 miliardi di euro nell'ultimo anno), quella per computer è aumentata del 54,7%; i servizi di telefonia si sono riassetati in basso per effetto di un riequilibrio tariffario (-10,4% nel periodo 2007-2017, per un valore di quasi 17,5 miliardi di euro nell'ultimo anno) e la spesa per libri e giornali ha subito un crollo (-38,8% nel decennio). Complessivamente, nel 2017 la spesa per cellulari, servizi di telefonia e traffico dati ha raggiunto i 23,7 miliardi di euro.

Positivo l'uso dei social network in politica per il 47% degli italiani. In merito al loro ruolo nella comunicazione politica, gli italiani si dividono tra sostenitori e detrattori in due parti quasi uguali. Il 16,8% ritiene che svolgano una funzione preziosa, perché così i politici possono parlare ai cittadini senza filtri. Il 30,3% pensa che siano utili, perché in questo modo i cittadini possono dire la loro rivolgendosi direttamente ai politici. Invece, il 23,7% crede che siano inutili, perché le notizie importanti si trovano sui giornali e in tv, il resto è gossip. Infine, il 29,2% è convinto che siano dannosi, perché favoriscono il populismo attraverso le semplificazioni, gli slogan e gli insulti rivolti agli avversari.

«Lo shipping italiano va tutelato»

Luca Squeri, 57 anni, milanese, laureato in scienze giuridiche, imprenditore, è un deputato di Forza Italia ed è stato membro della Commissione Trasporti della Camera nella precedente legislatura.



UNIONE EUROPEA. La Ue ha bocciato la manovra finanziaria dell'Italia con il deficit al 2,4%. Sembra iniziata la procedura di infrazione. In ogni caso potrebbero esserci ripercussioni sul comparto dei trasporti?

«Probabilmente le ripercussioni ci saranno anche sul comparto dei trasporti, che è parte di un discorso più ampio. La manovra deve ancora essere approvata, quindi è bene avere cautela.

La bocciatura dell'Europa era annunciata da tempo, probabilmente è figlia anche dell'atteggiamento irrisorio e immaturo che esponenti di spicco di questo Governo hanno adottato. Premesso che l'Europa non è un nemico, ma se si fa gioco facile a farcela passare, vuol dire che troppo spesso non ha mostrato lungimiranza e lucidità nelle decisioni prese, io auspico, per l'interesse del Paese, che ci si sieda intorno a un tavolo pensando ai risparmi degli italiani, alle ripercussioni che potrebbero esserci sui lavoratori, sulle imprese e sui cittadini se invece del dialogo politico si preferisce il tweet a effetto. Non bisogna far decidere a Bruxelles, ma bisogna decidere con la consapevolezza che siamo tra i primi tre paesi di una comunità a cui nessuno può rinunciare».

PONTE MORANDI. È nota la volontà del Governo di revocare la concessione ad Autostrade per l'Italia, di far risarcire le famiglie danneggiate e di procedere alla demolizione del ponte e alla ricostruzione. Si è parlato anche di affidare l'incarico direttamente a Fincantieri. I più intransigenti vorrebbero procedere a una "nazionalizzazione" delle Autostrade. Il Governatore della Liguria Giovanni Toti ritiene che, comunque, occorre procedere in fretta evitando le lungaggini burocratiche e i tempi infiniti dei contenziosi giudiziari (addirittura affiderebbe allo stesso concessionario il compito del ripristino del ponte). Il Commissario governativo Marco Bucci, Sindaco di Genova, nominato direttamente dal Premier Giuseppe Conte, si è messo all'opera, ma i lavori sembrano non partire mai. Ci sono troppi galli a cantare?

«Non è un problema che troppi cantano, ma di come lo si fa. Il crollo del ponte Morandi, per i modi e per le conseguenze, è inaccettabile. La risposta che

il Governo ha dato è, però, molto criticabile, piena di slogan: tutti ci ricordiamo il Premier Conte a Genova, con la maglietta con il cuore, che dopo due settimane dal crollo esultava con i fogli del suo fantomatico decreto in mano, assicurandone l'immediata approvazione. Peccato che sia arrivata dopo tre mesi dall'evento. E tutti ci ricordiamo Conte e il Ministro dei Trasporti Danilo Toninelli che promettevano la revoca della concessione in poche ore.

Se un ponte cade, qualcuno ha delle responsabilità; io credo che Toninelli e Conte non abbiano strumenti per individuarle in 48 ore, ma sono fiducioso che il lavoro della magistratura, dei tecnici e dei consulenti farà luce sui fatti nel minor tempo possibile, e le sentenze e le decisioni saranno esemplari, ma degne di uno Stato di diritto e non

sommarie.

Ho fatto questa premessa perché credo che, ora, per la ricostruzione, data la tragicità dell'evento e, al tempo stesso, per il valore strategico del luogo, chiunque abbia voce in capitolo lavori nell'esclusivo interesse del Paese, dei genovesi e della città. Il decreto prevede molte misure e stanziamenti fondi, è stato approvato da pochi giorni, c'è bisogno di sinergia e trasparenza da parte di tutti».

ITALO-NTV. L'azienda ha una nuova struttura societaria conseguente a complesse operazioni finanziarie. Come valuta i risultati?

«Italo-Ntv ha creato un sistema concorrenziale sul trasporto passeggeri che ha sicuramente alzato il livello e la qualità dell'offerta. È un vantaggio per tutti, certamente dovuto alla pluralità di operatori, che oggi un biglietto per un treno ad alta velocità possa costare quanto un regionale, se preso in anticipo.

La scelta di cedere al fondo americano Gip credo che sia, innanzitutto, legittima per una società privata, e rientra in un quadro più ampio di investimenti in logistica e trasporti da parte di queste società finanziarie che vedono nel nostro Paese grandi opportunità. Si tratta di tenere presente che ci avviamo verso una rete ferroviaria europea unica e integrata, ed è probabile che nei prossimi anni vedremo operatori che investono nel traffico passeggeri e merci ferroviario, e, quindi, in primis, è bene per tutti che le normative siano chiare e sicure».

DANILO TONINELLI. Il Ministro dei Trasporti è stato accolto con interesse. Poi le prime interviste hanno suscitato polemiche e timori. Ora vorrebbe aprire nuovi dossier per l'analisi costi-benefici di tutte le infrastrutture e sembra anche commettere alcune gaffe. Cosa prevede? Resisterà alla guida del dicastero?

«La valutazione politica, ma anche tecnica, del Ministro Toninelli raggiunge, volendo essere generosi sotto Natale, la piena insufficienza. Parliamo di un ministro che, con toni talvolta un po' troppo immaturi, pensa di essere in perenne campagna elettorale e che non ha compreso, a oltre cinque mesi dall'inizio del suo incarico, le più basilari nozioni di politica dei trasporti. L'indecorosa esultanza per l'approvazione, con oltre tre mesi di ritardo, del d.l. Genova è la prova finale di un'inadeguatezza totale.

Il Ministro parla di accanimento nei suoi confronti, ma non ha ben chiaro che si trova a guidare un dicastero tecnico, le cui scelte riguardano, come pochi altri, il tessuto sociale ed economico del Paese. Ad oggi, faccio fatica a trovare un solo provvedimento da lui varato o avviato che sia degno di nota».

BATTAGLIA NAVALE INFINITA. L'armatore Vincenzo Onorato ha accusato il collega Manuel Grimaldi di condurre una politica contraria alla "italianità" dell'armamento nazionale a danno dei marittimi italiani. Chi ha ragione?

«Il tema non si esaurisce con chi ha ragione e chi ha torto, anche perché potremmo discutere per ore e probabilmente le parti non si troverebbero mai. La marineria italiana è un pilastro della storia del Paese, da secoli. Oggi il settore è in evoluzione; cambiano gli equilibri mondiali, cambiano le rotte, le navi e i grandi player sono in trasformazione. Noi dobbiamo tutelare l'intero comparto nazionale: dai marittimi, la cui bravura, credo, non abbia pari al mondo, agli armatori che, seppur con tante difficoltà, sono tra i più attivi a livello internazionale, al resto della filiera. Non si può decidere per uno o contro uno, si deve guardare il settore, ragionare e, se conviene intervenire, farlo con attenzione e prudenza,

nell'interesse della collettività, che vuol dire risparmiare qualche milione, perché, per il nostro Paese, il mare equivale alla strada in altri, come Francia o Germania».

MATRIMONIO ALITALIA-FS ITALIANE. Il Ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio prospetta una newco con il Ministero dell'Economia al 15% ed Fs Italiane partner strategico, ipotizzando anche un biglietto unico treno-aereo. Gianfranco Battisti, nuovo Amministratore delegato di Ferrovie, sembra ora procedere in questa direzione, facendo rientrare in gioco anche i possibili partner come Delta, Lufthansa, EasyJet. Il tutto purché non si parli di "nazionalizzazione". Intanto Luigi Gubitosi ha lasciato il ruolo di commissario di Alitalia per approdare alla guida della Tim. È il gioco dei quattro cantoni?

«La questione è estremamente seria perché è coinvolto il destino del sistema dei trasporti nazionale e di tanti lavoratori. Il dossier Alitalia è senza dubbio complesso, ma questa storia per cui la soluzione prospettata dal Governo riuscirebbe a conseguire la tanto auspicata integrazione aereo-rotaria è veramente fuori dal mondo. Al netto dei possibili profili critici dal punto di vista della tutela della concorrenza, ricordo, infatti, che per promuovere l'integrazione tra i due vettori, ammesso che ci siano le necessarie infrastrutture, potrebbero bastare semplici accordi commerciali. Qui, in realtà, la sfida è trovare un assetto competitivo e sostenibile per Alitalia, che, credo, non possa prescindere dalla collaborazione di un serio partner industriale del settore».

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.

Insieme per combattere le malattie in Africa



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

Aiutiamoli a casa loro? C'è chi lo fa sul serio. Parliamo di **Amref**: «la più grande organizzazione non governativa sanitaria presente da oltre sessanta anni nel continente africano, con oltre 160 progetti di promozione della salute in 35 Paesi a Sud del Sahara», spiega il Presidente della sezione italiana **Mario Raffaelli**.

Su chi si basa la vostra ong?

«Non abbiamo “iscritti” in senso stretto ma tantissimi donatori, che vogliamo ringraziare per il loro contributo. Inoltre, siamo orgogliosi di avere aiutato direttamente e non moltissime persone: negli ultimi 5 anni più di 10mila operatori sanitari provenienti da 33 paesi africani sono stati formati da Amref, per fornire servizi a oltre 20 milioni di persone. 4 milioni di donne ogni anno sono assistite da 8mila ostetriche diplomate da Amref e 1,5 milioni di persone hanno beneficiato di nuovi pozzi e infrastrutture idriche dal 2000 a oggi».

Allora davvero è possibile “aiutarli a casa loro”.

«Il nostro messaggio non è assimilabile a quello dilagante in questo periodo a livello politico e mediatico, che si sostanzia in una sorta di contrarietà tout court agli immigrati. La migrazione dovrebbe essere un'opportunità, non un obbligo, come invece è nella maggioranza dei casi: spesso è

l'unico modo per provare a sopravvivere. Impegnarsi per l'Africa non ha nulla a che vedere con il razzismo, con il lasciar morire le persone in mare né col chiudere i porti e respingere i migranti, soprattutto non verso Paesi come la Libia dove i diritti umani vengono quotidianamente calpestati. Il nostro “aiutarli a casa loro” vuol dire, insomma, supportare e implementare tutti gli elementi strutturali che rendono possibile migliorare le condizioni delle popolazioni africane. E questo non significa erigere muri, anzi».

A che punto siamo con il miglioramento della salute delle popolazioni africane?

«Le curve dei dati dal 2000 a oggi parlano di un declino di molti indicatori di malattia e povertà, come la mortalità infantile o quella materna. Un declino che ha un ritmo troppo lento, però, per raggiungere gli obiettivi di sviluppo del 2030, e che consegna ancora dati drammatici.

Il numero delle persone denutrite nell'Africa Subsahariana, solo per citare uno degli indicatori che hanno un impatto diretto in termini di salute, è cresciuto da 181 milioni del 2010 a quasi 222 milioni nel 2016 e, secondo le ultime proiezioni, ha raggiunto i 236 milioni nel 2017.

Perciò sostenere quel ritmo, quel cammino, senza mai sostituirsi ai veri protagonisti – le popolazioni africane

- deve essere lo scopo di governi e delle Ong come la nostra.

C'è ovviamente, e non lo neghiamo, un problema di crescita in molti Paesi africani, anche là dove si creano condizioni di uscita dai conflitti armati. Quello che i nostri governi dovrebbero fare è rafforzare tutte le condizioni che possano creare un mercato più equo e giusto, aiutare le società civili, stimolare una governance più trasparente e partecipata, modificare le ragioni di scambio tra Ue e paesi africani».

Qual è il progetto a cui tenete di più in questo momento?

«“Non aiutateci per carità” è lo slogan della nostra nuova campagna di comunicazione e raccolta fondi. L'obiettivo è costruire una nuova, corretta e rispettosa narrazione dell'Africa, continente in cammino, da sostenere negli sforzi di crescita, allontanando la “classica” immagine caritatevole e drammatica, mettendo in risalto le potenzialità dell'Africa, attraverso una nuova visione più realistica e meno stereotipata.

Dal nostro punto di osservazione pienamente africano - quello della salute delle comunità ai margini - Amref guarda all'Africa come a un continente in cammino».

Per saperne di più: Amref.it

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

