

La VOCE dei trasporti

LXIX 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

CONCORSO "NICO PIRAS"
SONOSTATOIO
INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI
ALL'INTERNO L'INSERTO
STACCABILE



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

- 2 Un Paese senza lavoro

In Evidenza

- 4 Lettera di Annamaria Furlan alle iscritte e agli iscritti Cisl
6 Crescita e lavoro sono il nostro faro
8 I contenuti del contratto Ryanair
9 Scioperi: Mit e Commissione di garanzia firmano un protocollo di collaborazione

Mobilità Ferroviaria

- 11 Il piano di attività 2019 di Trenitalia e le nostre richieste
13 Chiediamo una svolta per il settore Manutenzione Rotabili di Trenitalia
14 Ansf: per migliorare la sicurezza il sindacato va coinvolto
15 Sicurezza nella manutenzione infrastrutture: Rfi faccia di più

Sindacato e Strategie

- 16 Il nostro obiettivo è il contratto unico di settore
18 Ecco perché abbiamo scioperato contro il Mobility Package
21 Abbiamo salvato i posti di lavoro dei marittimi dell'Ilva
27 Le novità per i trasportinella legge di Bilancio 2019

Politiche Sociali

- 29 Pensioni, amianto, manovra finanziaria: in attesa dei decreti per quota 100

Generi e Generazioni

- 31 Decreto fiscale e Legge di Bilancio: le novità per la famiglia

Fit International

- 33 Il traffico aereo nel 2040: le sfide da affrontare
37 Capire lo sviluppo della flotta mondiale per creare posti di lavoro
40 Continuano i seminari organizzati da Fit-Cisl per il personale delle navi da crociera
42 Così miglioriamo le condizioni di lavoro dei camionisti
44 La gig economy al centro del mandato congressuale del Comitato giovani

Regioni

- 46 Siamo impegnati a vincere le sfide di ieri e di oggi

Opinioni e Colloqui

- 47 Italia, il Paese delle classi sociali bloccate
48 Per strada ad aiutare gli ultimi

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

N. 1 Gennaio 2019

LXIX anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: Salvatore Pellicchia

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 19/01/2019

Finito di stampare nel mese di Gennaio

Tiratura: 28.000 copie

Un Paese senza lavoro



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

L'eco dei consensi sui contenuti del discorso di fine anno del Presidente Mattarella non ha fatto in tempo a dissolversi che, con l'inizio del 2019, il dibattito pubblico si è subito infiammato su temi che hanno continuato a dividere, ancora una volta, il Paese: reddito e pensione di cittadinanza, quota 100 e sbarco dei 47 migranti dalla nave Sea Watch.

Per dirla con le parole del Presidente Mattarella sembra che l'Italia «che ricuce e che dà fiducia», nello spazio di qualche giorno, abbia già cambiato idea e abbia ceduto di nuovo il passo a «l'astio, l'insulto, l'intolleranza, che creano ostilità e timore».

Per giorni e giorni l'Italia si blocca sullo sbarco o meno dei 47 migranti dalla nave Sea Watch. Un problema risolvibile agevolmente. Non si parla invece delle persone, davvero tante, che l'Italia si vedono costrette ad abbandonarla in cerca di prospet-

tive per il loro futuro. Al 1° gennaio 2017 gli italiani iscritti all'Aire (Anagrafe Italiani residenti all'estero) sono 4 milioni 973 mila 942. Nel corso del 2017 sono stati più di 60mila gli italiani di età compresa fra i 18 e i 39 anni che si sono trasferiti fuori dai confini nazionali.

A dicembre 2018, fermo restando le oscillazioni in positivo o in negativo rispetto ai mesi precedenti, il tasso di disoccupazione complessivo nel nostro Paese si è attestato al 10,3%, quello giovanile al 31,9%, mentre il tasso di inattività era del 34,3%.

Di fatto non siamo ancora usciti dalle secche della crisi che, partita nel 2007 negli Stati Uniti, ha assunto un carattere globale perché alimentata anche da meccanismi finanziari contagiosi.

Per anni come sindacato dei trasporti siamo stati anche al fianco dei più deboli e, per salvaguardare i livelli occupazionali e di reddito, siamo stati costretti a sottoscrivere centinaia di accordi che hanno comportato riduzioni di orario di lavoro e, conseguentemente, il ricorso ad ammortizzatori sociali che, al permanere dei problemi, sono stati rinnovati di anno in anno finché, nei casi più fortunati, le aziende si sono

riprese.

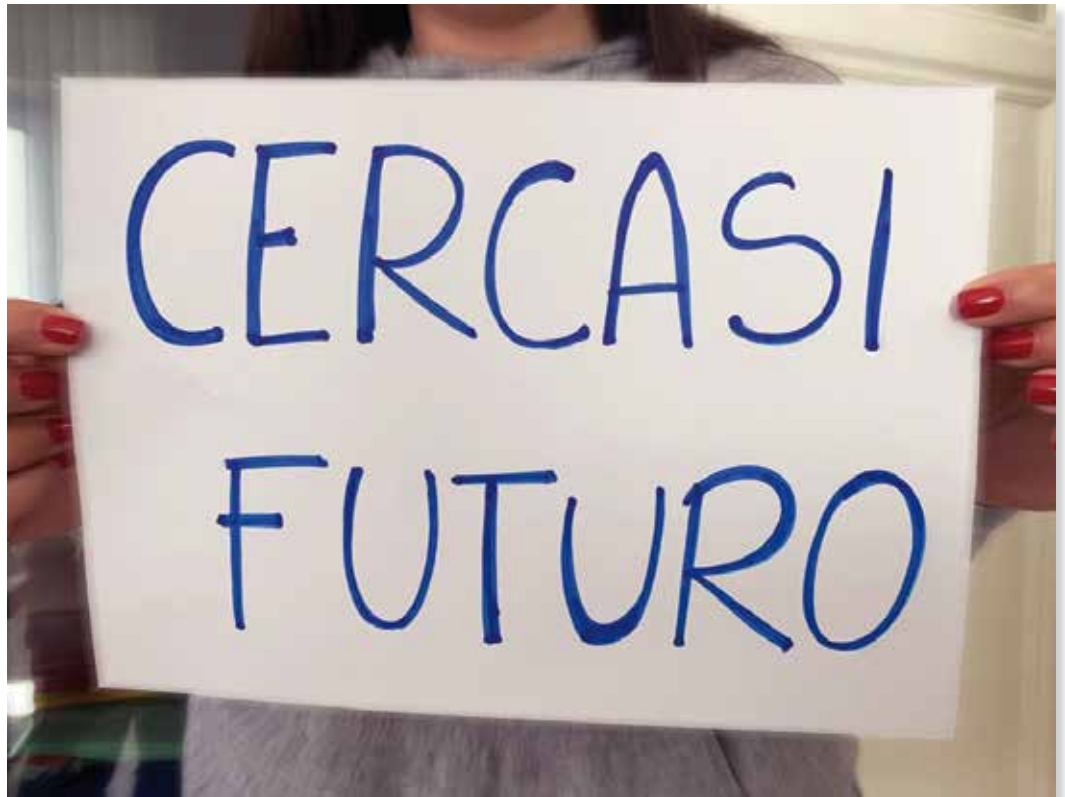
C'è anche da dire che la crisi economico-finanziaria non è stata l'unica causa delle difficoltà del mondo del lavoro italiano. Al pari della recessione, i fenomeni di delocalizzazione delle imprese in cerca di condizioni economiche più favorevoli hanno dato un ulteriore colpo al profilo industriale del Paese. Per non parlare delle innumerevoli privatizzazioni di aziende pubbliche, che non hanno ridotto il debito pubblico ma hanno prodotto una ulteriore diminuzione di posti di lavoro e, da ultima ma non da meno, la cessione dei marchi italiani della moda, del cibo, dell'industria che spesso hanno significato chiusura di intere fabbriche e incremento della povertà.

E, a proposito di povertà, la distanza fra ricchi e poveri si è fatta sempre più grande e i dati elaborati da vari centri di ricerca italiani evidenziano le iniquità sociali che l'attuale sistema economico ha determinato. A fine 2018 in Italia il 72% della ricchezza era concentrata nelle mani del 20% della popolazione, mentre i più ricchi - stimabili in una percentuale del 5% - avevano da soli la stessa quantità di ricchezza posseduta complessivamente dall'intero 90% dei più poveri.

Da qui il bisogno di misure che puntano a contrastare la povertà e a creare nuove occasioni di lavoro.

Comunque esse si chiamino, reddito di cittadinanza, reddito di inclusione, assegno di disoccupazione, vanno bene. Senza alcuna vena polemica, però, va sottolineato che da sole non bastano. Ma questo dato evidentemente è chiaro anche per il Governo. Così come è altrettanto chiaro che per sconfiggere realmente la povertà, viste le proporzioni che ha assunto il fenomeno, il reddito di cittadinanza non è sufficiente a surrogare lo stipendio che deriva da un rapporto di lavoro e neppure a costituire un incentivo a eventuali nuove assunzioni che, come è stato ampiamente dimostrato negli anni, non si ottengono per decreto.

Intanto mentre nell'ambito dei confini nazionali da un lato c'è chi strenuamente difende i nuovi provvedimenti e dall'altro c'è chi tende a sminuirli, nello schema più classico del conflitto senza fine governo-opposizione accentuato dalla italica perenne fase di campagna elettorale (c'è sempre qualche elezione in qualche regione, in qualche comune, in Europa), i rappresentanti della leadership pubblica e privata mondiale, circa 3mila persone, si sono riuniti a Davos, in Svizzera, dal 22 al 25 gennaio per la 49esima volta nell'ambito del World Economic Forum 2019, come accade annualmente dal 1971, per fare il punto, questa volta, sulla globalizzazione. Più di 65 Capi di Stato oltre a organizzazioni internazionali, accademici, imprenditori, esponenti di spicco della società civile e artisti hanno indicato la loro "cura" per affrontare «un periodo di profonda instabilità globale portata dall'impatto della quarta rivoluzione industriale, dal riallineamento delle dinamiche geo-economiche e delle forze geopolitiche» e per ricostruire la fiducia dei cittadini. Una "cura"



che dovrebbe essere somministrata anche all'Italia che, nell'ambito del Forum, è stata indicata dal Fondo monetario internazionale come uno dei potenziali fattori di rischio del ridimensionamento della crescita globale. Accusa che il Governo italiano, attraverso i suoi rappresentanti, ha prontamente respinto.

Governo che, rispetto alle questioni nazionali, al pari di quelle precedenti (dal governo Berlusconi a quello Gentiloni passando per gli Esecutivi Monti, Letta, Renzi) non dimostra interesse al confronto con il sindacato. E questa è la ragione per cui la Cisl, insieme a Cgil e Uil, ha organizzato la manifestazione del 9 febbraio 2019. Una manifestazione che non è "contro" il Governo e che non ha alla base motivazioni di carattere politico ma che ha l'obiettivo di far aumentare gli investimenti pubblici. Si andrà in piazza per il bene del Paese e per ragioni esclusivamente di carattere sindacale. Infatti, rispetto alla legge di Bilancio 2019, le organizzazioni sindacali hanno inviato una serie di proposte al Governo senza ricevere ancora risposta. Il primo tema è quello del Sud. L'Italia rimane divisa in due e la distanza in termini di

infrastrutture, opportunità di studio e di lavoro, di servizi, continua ad aumentare. Finché persisterà questo stato di cose non ci sarà speranza di risollevare il Paese. Basterebbe prendere esempio dalla Germania. Dopo la caduta del Muro di Berlino il governo dell'epoca, puntando a una reale unificazione, assunse una serie di decisioni che vennero criticate da tutti gli economisti, non solo europei, come la parità tra il marco dell'Ovest e quello dell'Est e l'aumento significativo degli stipendi e delle pensioni dei tedeschi dell'Est, oltre che 2mila miliardi di investimenti. I risultati hanno dato ragione al cancelliere Kohl perché la Germania si è risolledata rapidamente ed è fra i paesi europei che godono di buona salute. In quel caso la misura che si rivelò disastrosa fu quella di privatizzare tutto.

Le politiche di austerità che in Italia - come in Europa - hanno determinato profonde disuguaglianze, aumento della povertà e crescita della disoccupazione giovanile e femminile vanno superate. Per fare ciò Cisl, insieme a Cgil e Uil, ha chiesto al Governo di intervenire su dieci macro-questioni: sviluppo, crescita e occupazione;

riforma fiscale e svolta nella lotta all'evasione; provvedimenti per il rilancio del Mezzogiorno; ammortizzatori sociali e politiche attive; previdenza e welfare; politiche sociali; misure per contrastare la povertà; sanità; istruzione e conoscenza; Pubblica amministrazione.

In molti convengono che occorre sbloccare i cantieri, ma siamo ancora in attesa dell'esito dell'analisi costi benefici su una serie di opere, che è stata annunciata mesi fa e non si è ancora conclusa. Da questo punto di vista si può e si deve ripartire da "Connettere l'Italia" che è il

parlarne finché non sarà conclusa la ricostruzione e la città sarà tornata alla normalità. Il modello può essere Bologna dove un cavalcavia crollato il 6 agosto quando una cisterna di Gpl, dopo un tamponamento con un autotreno che trasportava solventi, è esplosa al km 4 del Raccordo autostradale A1-A14, è stato ricostruito in 55 giorni. Fatte le dovute proporzioni il ponte Morandi va ricostruito in tempi compatibili, visto che la città ha subito il danno e la beffa essendo ancora divisa in due.



Per cominciare a dare risposte concrete si può iniziare proprio dai trasporti attraverso lo sblocco dei cantieri e il completamento delle grandi opere infrastrutturali già avviate, pianificando l'adeguamento e il mantenimento in efficienza delle infrastrutture esistenti attraverso un efficace e sistematico piano di manutenzione straordinaria. Sbloccare i cantieri è uno dei modi più diretti ed efficaci per creare posti di lavoro veri, diretti e indiretti, perché, soprattutto nei trasporti, nuove e migliori infrastrutture consentono di garantire una mobilità di qualità ai cittadini e di aumentare i traffici di merci con benefici per l'intera economia. I provvedimenti come Quota 100 danno una risposta a chi non ha le condizioni per continuare a lavorare fino a 67 anni ma non è sempre vero che per ogni persona che va in pensione sarà assunto un giovane. L'esperienza degli ultimi anni dimostra che non è così perché intere lavorazioni sono state sostituite dalle nuove tecnologie.

documento programmatico su infrastrutture e trasporti allegato al Def approvato la scorsa primavera dal Governo Gentiloni. Questo documento individua 108 opere prioritarie, ma l'Esecutivo Conte, quando ha approvato la Nota di aggiornamento al Def, non lo ha nemmeno menzionato. Non è possibile che per puro spirito di contrapposizione ogni nuovo governo butti via quanto di buono ha fatto quello precedente, per cui ogni volta bisogna ricominciare tutto da capo.

Dallo scorso 14 agosto, giorno del crollo del ponte Morandi, con la morte di 43 persone e il ferimento di altre centinaia, senza contare gli sfollati e molto altro, il capoluogo ligure è diventato il simbolo dei mali italiani quando si parla di infrastrutture. Come era purtroppo facilmente prevedibile, finché i riflettori sono stati accesi tutti ne hanno discusso con frequenza giornaliera. Da qualche tempo non se ne parla più e questo non è un bene. Bisogna continuare a

Per queste numerose ragioni, dunque, come ha scritto Annamaria Furlan in una lettera che pubblichiamo a pagina 4 di questo numero de La Voce, siamo tutti chiamati in piazza insieme il prossimo 9 febbraio: partiamo da qui per dare un segnale lampante al Governo e far ripartire il nostro Paese.

In Italia si creano meno posti di lavoro che altrove e questa tendenza va invertita e anche rapidamente. Ai giovani che non l'hanno mai avuto e ai meno giovani che l'hanno perso serve un lavoro e non un sussidio che può essere sì di aiuto ma per un tempo limitato. Quota 100 può essere d'aiuto se viene garantita una "staffetta generazionale", ma se persiste il blocco delle assunzioni non porterà i benefici attesi.

Il governo deve avviare subito il confronto con il sindacato e adottare le proposte di modifica alla finanziaria che sono già state presentate. Solo in questo modo si creeranno nuovi posti di lavoro e i giovani, le nostre eccellenze, non si vedranno costretti a riparare altrove. Tutti gli studi più accreditati dimostrano che progresso tecnologico e crescita economica trovano terreno fertile laddove la presenza dei giovani è significativa.

Per questo bisogna offrire più opportunità ai nostri giovani.

Lettera di Annamaria Furlan alle iscritte e agli iscritti Cisl



Roma, 19 gennaio 2019

Care amiche e cari amici,

il 9 febbraio sarà una data importante per la Cisl e per tutto il movimento sindacale italiano. Abbiamo deciso di organizzare una giornata di mobilitazione nazionale ed un momento di rinnovata unità del mondo del lavoro, con la quale, assieme a Cgil e Uil, faremo sentire a Roma la

voce di tredici milioni di iscritti ai sindacati confederali: lavoratori, pensionati, giovani, donne, immigrati che sono il cuore pulsante del nostro Paese.

Non scendiamo in piazza per motivazioni politiche ma esclusivamente sindacali: per cambiare le scelte del Governo e sollecitare un confronto vero, per difendere gli interessi generali dell'Italia e delle persone che rappresentiamo, a partire dai più deboli e bisognosi.

Siamo molto delusi e preoccupati dai provvedimenti

economici e sociali annunciati dal Governo Conte. I venti della recessione sono di nuovo alle porte in tutta Europa ed anche in Italia si susseguono segnali negativi, con tante aziende che rischiano di chiudere, tante vertenze nazionali e locali aperte, con un calo continuo dell'occupazione stabile e della produzione industriale. Doveva essere questo il momento di decisioni nette, più eque, concrete, dopo tanti anni di sacrifici enormi fatti dalle famiglie italiane per uscire definitivamente dalla crisi. Ed invece c'è il rischio fondato di una minore crescita, di un aumento del divario tra Nord e Sud e delle disegualianze sociali, per di più con una ipoteca di ben 52 miliardi sulle tasche degli italiani per far quadrare i conti nelle prossime leggi di bilancio.

Si è deciso di tagliare gli investimenti in innovazione, ricerca, alternanza scuola-lavoro. Si continuano a tenere fermi i cantieri delle infrastrutture che sono un volano per lo sviluppo, bloccando decine di opere pubbliche, la costruzione di tante importanti autostrade, ferrovie, viadotti, ponti, che servono ad unire le varie aree del Paese, a collegarlo meglio all'Europa, oltre che a dare lavoro a migliaia di persone. Ancora una volta si rinviando le assunzioni nella pubblica amministrazione, nelle scuole, negli ospedali, nei servizi sociali, oltre a non prevedere risorse per il rinnovo dei contratti pubblici e non parificare i tempi di erogazione del Tfr con il settore privato. Si usano le pensioni come un bancomat, bloccando nuovamente la giusta rivalutazione per tante donne e uomini che hanno fatto grande l'Italia con la loro umiltà, la loro creatività, la loro generosità nell'accudire anche i nostri figli e nipoti dopo tanti anni di dura fatica nelle fabbriche ed in altri luoghi di lavoro.

La quota 100 rappresenta sicuramente un ulteriore canale più flessibile di uscita dal lavoro, ma non risolve, purtroppo, il problema di tante donne che difficilmente raggiungono i 38 anni di contributi, visto che non viene riconosciuto il lavoro di cura e la maternità che spesso costringe molte donne ad abbandonare il lavoro per dedicarsi alla famiglia. Il reddito di cittadinanza può essere uno strumento assistenziale utile per affrontare il grave livello di povertà presente nel Paese, ma una cosa è certa: non creerà alcun posto di lavoro.

L'occupazione per i giovani e per chi perde la sicurezza lavorativa viene solo da più investimenti privati e pubblici, con vere politiche attive, formazione delle nuove competenze, sgravi fiscali per le assunzioni a tempo indeterminato, incentivi per la digitalizzazione, una pubblica amministrazione moderna. Senza, inoltre, una vera riforma organica ed equa del fisco, c'è ora il rischio fondato di un aumento della pressione fiscale, in particolare a livello locale, un fatto che rischia di penalizzare i

redditi già tartassati di lavoratori, pensionati e famiglie. Oggi è per noi cruciale rispondere anche alle esigenze della terza età, delle persone non autosufficienti e di tutti i cittadini italiani, con un nuovo e moderno sistema socio-sanitario ed assistenziale, con interventi che garantiscano il rispetto dei livelli essenziali delle prestazioni in ogni regione e territorio, aumentando le coperture finanziarie del Servizio Sanitario Nazionale in modo da assicurare prestazioni di qualità in tutto il Paese.

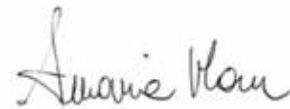
Ecco perché vi chiediamo di sostenere la nostra decisione di scendere in piazza il 9 febbraio: bisogna mobilitarsi insieme, convintamente, perché solo uniti si vince questa battaglia di equità e solidarietà tra le generazioni e tra le varie aree del paese. Noi non vogliamo far cadere i governi perché rispettiamo da sempre la volontà popolare. Ma con il vostro contributo vogliamo cambiare profondamente le scelte economiche del Governo, come sempre partecipare ad un confronto costruttivo su una vera politica di crescita, di diritti essenziali per tutti, rimettendo al centro la persona umana, la dignità del lavoro, la sua sicurezza, la necessità di rilanciare il progetto di una Europa politica senza nuovi muri, barriere economiche o sociali.

Il nostro tesoro di entusiasmo, di energie, di competenze rappresenta la base per costruire una società dove

la giustizia sociale, l'opportunità di una formazione per tutti, il dovere umanitario all'accoglienza ed alla inclusione sociale, sono gli strumenti per un nuovo modello alternativo al populismo, valorizzando la partecipazione dei lavoratori ed il ruolo dei corpi sociali che sono indispensabili, come ha ricordato il nostro Presidente della Repubblica, Mattarella, per favorire la coesione sociale, l'equità ed il progresso economico del nostro Paese.

Fraterni saluti

Annamaria Furlan
Segretaria Generale Cisl



Crescita e lavoro sono il nostro faro

Non siamo spettatori passivi ma agiamo per rilanciare l'economia



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

Osserviamo con crescente preoccupazione lo scenario che si sta delineando nel nostro sistema economico, con possibili effetti negativi sulla tenuta sociale.

Nell'incontro con il premier Conte del primo scorcio di dicembre, Cisl, Cgil e Uil avevano presentato un articolato documento di piattaforma perché la politica, impegnata nel Def, concentrasse la sua attenzione e assumesse le sue decisioni su obiettivi precisi e prioritari: lavoro e crescita. L'impressione fu che il premier, a nome del Governo, avesse colta la bontà dei contenuti della piattaforma dei sindacati, puntualmente ribadita nelle manifestazioni del 19 dicembre che si sono svolte a Milano, Roma e Napoli. Tuttavia, analizzando il testo approvato, non è emersa neppure una pallida traccia di quel deciso cambio di passo che era stato richiesto dai lavoratori e dalle altre organizzazioni che rappresentano l'ampio e variegato mondo del nostro sistema produttivo.

Se permane il silenzio e la disattenzione del Governo e se non prenderà corpo l'avvio di un confronto, come anche in questi giorni ha ribadito la Segretaria generale della Cisl, Annamaria Furlan, dai colpi di fioretto occorre passare a una forte ed incisiva mobilitazione.

Siamo una forza responsabile, ma certamente non siamo rassegnati ad assistere passivamente alla prepotente ripresa del processo di declino del Paese. La stagnazione è alle porte, come osservano i più autorevoli analisti, e i sintomi pur leggeri di una lenta ripresa, giorno dopo giorno, sono sempre più flebili e assumono i contorni di una inesorabile deriva. Per questo, la scelta di aprire una nuova stagione di iniziativa e di mobilitazione, di uscire dal chiasso di una perenne campagna elettorale è la nostra strada maestra e la percorreremo con determinazione per invertire questa perversa e inaccettabile tendenza.

Da tempo sosteniamo che un organico sistema dei trasporti - terra, mare e cielo - costituisce la spina dorsale solida, sulla quale innestare un forte processo di crescita del sistema Italia e per aprire al Paese una vera stagione di crescita economica, sociale e civile, nella quale dev'essere centrale il fattore lavoro e l'ampliamento di nuove, qualificate e stabili opportunità di occupazione, in particolare a favore delle nuove generazioni. Una visione, la nostra, che abbiamo confermato nel nostro



ultimo congresso e ribadito nel vasto e intenso dibattito, che abbiamo sviluppato in tutte le nostre sedi istituzionali, a ogni livello di responsabilità, e tra i lavoratori. La nostra visione poggia saldamente nella realizzazione della vasta rete di infrastrutture, che interconnette le diverse realtà del

Un organico sistema dei trasporti costituisce la spina dorsale solida sulla quale innestare la crescita del sistema Italia

nostro sistema, il quale necessita appunto di una intermodalità, che presuppone una filiera fortemente integrata ed efficiente, in grado di cogliere le straordinarie opportunità offerte sia dall'integrazione con l'Europa sia dalle dinamiche che stanno attraversando il più vasto orizzonte della globalizzazione. Come comparto siamo nel bel mezzo di questi processi e ogni tentativo di porlo in discussione, di fermarli o di metterli in discussione,



significherebbe fermare l'orologio della storia, in perfetta rotta di collisione con le attese e le speranze delle nostre comunità.

Per questa ragione, siamo favorevoli alla realizzazione delle grandi opere, per difendere il lavoro, oggi in sofferenza per il blocco dei cantieri, a partire dalla Tav, e per rilanciare un'idea di sviluppo e di modernità: per lo sviluppo del territorio e appunto di tutto il sistema Paese, che costituisce, nonostante i ritardi e le criticità, la seconda realtà manifatturiera del vecchio continente. Non basta - e ne siamo consapevoli - la sola dotazione la cura delle infrastrutture fisiche, non più rinviabili. Le stesse, infatti, richiedono lo sviluppo delle innovazioni, il ricorso alle nuove tecnologie, il governo della concorrenza, la cattura di sinergie e di crescenti risorse per gli investimenti, il consolidamento delle imprese, insieme - e ci tocca da vicino - a un costante adeguamento delle relazioni industriali. Per la

Fit-Cisl resta in proposito prioritario l'obiettivo dell'attiva partecipazione dei lavoratori in tutti gli interstizi delle decisioni strategiche aziendali fino alla governance delle stesse.

E la salvaguardia dei necessari livelli di sicurezza. In proposito valutiamo come fortemente positivo il recente accordo che le organizzazioni sindacali confederali hanno sottoscritto con la Confindustria sul tema "Salute e sicurezza. Attuazione del Patto della Fabbrica", lo scorso 13 di dicembre. Un ampio e articolato protocollo di intesa che configura un organico sistema per la prevenzione, per la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, volto a garantire il miglioramento continuo delle condizioni di lavoro, nel rispetto e nella valorizzazione delle diverse abilità delle risorse umane e delle stesse opportunità di occupazione nelle imprese. Ci pare, sotto questo profilo, opportuna la decisione del Governo di contenere le aliquote tariffarie che le imprese devono river-

sare all'Inail. L'auspicio è che questo contenimento spinga davvero le imprese ad ampliare i loro interventi a sostegno delle più opportune iniziative per la tutela della salute e dell'integrità delle risorse umane.

In questo contesto l'anno appena iniziato ci vedrà molto impegnati, perché vengono a scadenza i rinnovi di alcuni importanti contratti nazionali di lavoro. Siamo pronti a intraprendere questi impegnativi percorsi, dopo la predisposizione delle nostre piattaforme rivendicative. Le stesse, pur nella dovuta attenzione delle specifiche peculiarità di ogni comparto, hanno un robusto intreccio su tre temi centrali: crescita e rafforzamento dell'intelaiatura delle imprese; tutela e ampliamento dell'occupazione; sviluppo della bilateralità per una sempre più attiva partecipazione dei lavoratori.

I contenuti del contratto Ryanair

Sono numerose le novità positive per gli assistenti di volo



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

Lo scorso numero de La Voce dei Trasporti abbiamo parlato delle linee di indirizzo più generali legate alla firma del contratto cabin crew (assistenti di volo) di Ryanair. Ora vogliamo, pur senza entrare nei minimi dettagli, approfondire alcuni elementi che evidenziano i vantaggi e la discontinuità, sotto il profilo normativo ed economico, che verranno a determinarsi quando avrà piena applicazione il testo sottoscritto.

Il punto di partenza è il passaggio da contratti di lavoro irlandesi individuali a uno italiano per tutti gli assistenti di volo. Con il nuovo contratto è stata modificata la struttura salariale, unica e valida per tutti i dipendenti basati in Italia, che verrà articolata con le voci di Basic Salary (paga base), Fixed Flight Pay (indennità minima di volo garantita) e Diaria (diaria). Questa nuova struttura è analoga a quella degli altri vettori operanti in Italia, conforme alla tassazione Italiana e vede l'introduzione della tredicesima mensilità e del pagamento della diaria, voce salariale e contrattuale caratteristica dei naviganti, ma in precedenza non contemplata in Ryanair.

Inoltre abbiamo incluso il Tfr, come previsto per tutti i lavoratori italiani secondo il Codice Civile, nonché la conseguente attivazione della previdenza complementare con la sottoscrizione ai fondi di pensione della categoria (per

esempio Fondaereo).

Molti naviganti, fino al passaggio al contratto Italiano, hanno versato contributi pensionistici in Irlanda e quindi, così come se lo avessero fatto in qualsiasi altro Stato membro della Ue, gli stessi versamenti verranno riconosciuti, nel momento di accesso alla pensione, in qualsiasi paese europeo.

La diaria verrà corrisposta, in egual misura, per ogni giorno di servizio, indipendentemente dalle ore di lavoro effettuate; se il servizio venisse effettuato fuori dalla base di armamento, la diaria risulterà esentasse, mentre verrà tassata secondo la fiscalità italiana qualora il servizio venisse effettuato in base.

Il Productivity Bonus (Bonus Produttività), per il quale in passato era prevista un'erogazione su base mensile assoggettata a criteri e condizioni che condizionavano la sua percezione, è invece diventata una cifra percepita senza condizioni, essendo stato sommato alla Fixed Flight Pay. A mero titolo esemplificativo, in precedenza la firma di un qualunque giorno di servizio con un minuto di ritardo non avrebbe consentito di percepire la quota parte mensile del Productivity Bonus nella retribuzione.

Le retribuzioni vedranno, inoltre, un incremento salariale progressivo spal-

mato nei tre anni di vigenza contrattuale, fino alla sua scadenza prevista per il 31 dicembre 2021.

Inoltre, conseguentemente, entro la fine del 2019, la struttura della busta paga seguirà la tipologia di quelle degli altri vettori e, novità assoluta, ci sarà la possibilità di avere lo stipendio finalmente corrisposto su un conto corrente bancario Italiano, stante l'obbligo finora richiesto di apertura di un conto corrente in un istituto bancario irlandese.

Il tavolo contrattuale ha anche sottoscritto un importante punto: tutti gli assistenti di volo dipendenti delle agenzie Crewlink e Workforce, che hanno quattro o più anni di anzianità al proprio attivo e sono senza serie contestazioni disciplinari in essere, potranno passare alle dirette dipendenze di Ryanair. Per effetto di ciò, ogni anno, fino al 25% delle lavoratrici e dei lavoratori delle agenzie aventi le caratteristiche sopra riportate saranno interpellati per operare eventualmente la scelta di analogo passaggio.

Queste lettere di assunzione, così come il contratto, saranno inizialmente redatte in inglese, per poter garantire una corretta comprensione anche ai dipendenti Ryanair non italiani ma basati in Italia, ma saranno quanto prima tradotti in lingua italiana.

Scioperi: Mit e Commissione di garanzia firmano un protocollo di collaborazione

Puntiamo alla rimozione delle cause del conflitto e non degli effetti



di **Silvia Ferro**

Referente per l'applicazione della normativa sugli scioperi nei settori di competenza Fit-Cisl

Uno per tutti, tutti... contro il diritto di sciopero? Speriamo di no! Questo è stato il primo pensiero che è balenato nelle nostre teste nel momento in cui siamo venuti a conoscenza dell'avvenuta firma, lo scorso 13 novembre, di un protocollo di collaborazione tra il Ministero delle Infrastruttu-

Le essenzialità e la strategicità dei trasporti per il benessere, la competitività e lo sviluppo dell'intero sistema Paese è lapalissiana ed è ovviamente sotto gli occhi di tutti. Tant'è che proprio tutti, e troppo spesso in modo superficiale, sentendosi soldati di prima linea, sembrano essere pronti a "sfo-

Le cause di insorgenza del conflitto sono da ricercare nel mancato rispetto di accordi e contratti collettivi da parte aziendale

derare i moschetti" per sparare contro chi, esercitando un diritto previsto dalla nostra Costi-

re e dei Trasporti e la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

tuzione, cerca di tutelare il lavoro e con esso i lavoratori.

E veniamo al tanto temuto sciopero. È ovvio che astenersi dal lavoro in

ambito trasporti crea disservizi per l'utenza che, nella percezione pubblica, acquisiscono una rilevanza tale da non poter essere trascurati dalle istituzioni. E ci sta! È altrettanto ovvio che le "incomprensioni" tra Mit e Commissione di garanzia, concretizzate in atti divergenti tra loro (pregetti e delibere) emanati in occasione di alcuni scioperi, hanno richiesto una introspezione. E ci sta anche questo! Ma qualcuno si è mai chiesto perché si è costretti ad arrivare allo sciopero che tanto pesa sulle tasche dei lavoratori ed alimenta di volta in volta l'ira funesta degli utenti? Al momento sembrerebbe proprio di no, nonostante questo sia ovvio.

Per quello che riguarda la Fit-Cisl, che il modo incontrovertibile ha sempre avuto un approccio responsabile all'esercizio del diritto di sciopero, le cause di insorgenza del conflitto sono da ricercare nel mancato rispetto di accordi e contratti collettivi da parte aziendale, seguito dal fallimento delle relazioni industriali. Per noi sciopero è infatti sinonimo di fallimento. Rimuovendo le cause di insorgenza del conflitto elimineremmo il "problema sciopero", sollevando di conseguenza il Mit e la Commissione di garanzia da un buon 80% del lavoro quotidiano.

Detto ciò, abbiamo iniziato la lettura del testo del protocollo di collabora-



La firma dell'accordo tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e il Presidente della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, Giuseppe Santoro Passarelli. (Foto: MIT)



parti che tendono a non rispettare le regole. Si parla «di scioperi proclamati da lavoratori che prestano servizio presso

in un ulteriore inasprimento delle regole che disciplinano l'esercizio del diritto di sciopero volto alla mera rimozione degli effetti, come già avvento per la normativa del trasporto pubblico locale, non ci siamo! In brevissimo tempo infatti, il settore del tpl, vero vulnus della questione, dopo 16 lunghi anni, ha visto, tra le altre cose,

per mano della Commissione di garanzia, raddoppiare i tempi di rarefazione oggettiva – quelli da tenere liberi da scioperi tra una effettuazione e l'altra in riferimento allo stesso bacino di utenza. L'indignazione che ci ha spinto ad impugnare la



zione con la speranza che le due autorità fossero riuscite a trovare la via giusta per eliminare una volta per tutte le cause di insorgenza del conflitto e con esse anche i disservizi causati dagli scioperi che, a quel punto, non avrebbero più ragione di esistere.

Il contenuto e l'analisi

Le parti si sono impegnate a collaborare: «nell'analisi dei problemi afferenti le cause di insorgenza dei conflitti e nello studio delle possibili soluzioni; nell'attività di composizione dei conflitti mediante iniziative comuni; nell'esame di specifiche questioni afferenti in particolare l'impatto sul territorio italiano di scioperi proclamati da lavoratori che prestano servizio presso imprese operanti nel territorio nazionale ma con sede legale all'estero; nell'individuazione di iniziative dirette al bilanciamento degli interessi contrapposti che vengono in rilievo nell'esercizio del diritto di sciopero; per un efficace coordinamento tra le parti, con particolare riferimento a quanto previsto dall'art. 8 della legge n. 146 del 1990 in tema di precettazione».

Bene, si parla di «cause di insorgenza dei conflitti» e questo è già un passo in avanti, anche se sarebbe utile studiare le possibili soluzioni anche con chi, come noi, è costretto a combattere quotidianamente con le contro-

imprese operanti nel territorio nazionale, ma con sede legale all'estero», spianando la strada alla delibera della Commissione n. 18/352 dello scorso 7 dicembre, con la quale è stata ritenuta «interamente applicabile, in caso di scioperi proclamati nei confronti della società Ryanair, la disciplina di cui alla legge 146 del 1990 e successive modifiche e integrazioni e la Regolamentazione provvisoria del trasporto aereo di cui alla delibera n. 14/387 del 13 ottobre 2014» quindi, tra le altre regole, anche quella relativa all'obbligo di effettuare preventivamente le procedure di raffreddamento e conciliazione e non solamente quelle relative al preavviso minimo, alla revoca tempestiva e alla durata massima delle azioni di sciopero. Si parla di precettazione e di coordinamento tra le due parti, segno evidente che quella introspezione di cui si parlava sopra è stata fatta.

La cosa che desta non poca preoccupazione è il punto in cui si parla di «individuazione di iniziative dirette al bilanciamento degli interessi contrapposti che vengono in rilievo nell'esercizio del diritto di sciopero». Se questo obiettivo – sicuramente rispondente ai dettami legislativi - deve tradursi

delibera sul tpl della Commissione, facendo ricorso al Tar, nasce da fatto che le modifiche alla regolamentazione sono state letteralmente imposte dall'Autorità, andando a modificare un accordo storico sottoscritto dalle parti sociali il 28 febbraio 2018, senza preoccuparsi né di lasciare inalterata la volontà delle parti sociali né di fornire loro una spiegazione sul perché di tale imposizione.

L'attuazione del protocollo di collaborazione prevede diverse attività quali: la pianificazione, l'attivazione di azioni di monitoraggio, di procedimenti e indagini nei confronti dei soggetti interessati, l'adozione di atti congiunti e la possibile «istituzione di un tavolo tecnico in relazione alle esigenze della specifica attività prevista».

Vanno ovviamente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Presidente della Commissione di garanzia gli auguri di buon lavoro nella speranza che insieme riescano a concretizzare una collaborazione costruttiva.

Il piano di attività 2019 di Trenitalia e le nostre richieste

L'incontro si è svolto nell'ambito delle procedure di raffreddamento



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

Nel mese di gennaio è proseguito il confronto con Trenitalia alla presenza dell'Amministratore delegato, nell'ambito delle procedure di raffreddamento.

La principale novità che abbiamo registrato è rappresentata dal fatto che l'Ad ha illustrato il Piano di attività di Trenitalia relativamente al solo anno 2019, a differenza delle modalità a cui avevamo assistito in precedenza, caratterizzate da una programmazione pluriennale.

In sostanza il dirigente ha confermato il piano di investimenti per l'acquisto dei treni e il potenziamento degli impianti, dando specifico conto dei nuovi materiali previsti in consegna entro l'anno, per un totale di 1.822 milioni di euro rispetto al totale di sei miliardi di euro previsti nell'arco di piano. In particolare i materiali che saranno consegnati entro l'anno sono 33 treni Rock, 48 treni Pop, 12 Jazz e 10 Swing. Per la lunga percorrenza saranno acquistati 16 treni Etr 700 e vi sarà il revamping di 17 Loco E401.

Rispetto a ciò è stato evidenziato come, per la prima volta da diversi anni, vi sia un'inversione di tendenza e gli investimenti vengano fatti in via prioritaria non sull'alta velocità ma nel trasporto regionale.



Foto: Frank Andiver

I nuovi treni del trasporto regionale saranno consegnati in Emilia Romagna, per poi proseguire con le altre regioni in cui sono stati già stipulati i Contratti di servizio, a partire da Veneto, Marche e Lazio. Entro il primo semestre del 2019 entreranno in servizio anche i nuovi treni Etr 700, che faranno parte della flotta Freccia Argento e saranno

impiegati sulla direttrice adriatica e, in ragione di ciò, gli impianti di Venezia, Ancona e Foggia saranno interessati da modifiche, passando dall'esercizio intercity a quello Av. Il segmento IC sarà interessato dal passaggio degli E414 da Freccia Bianca, dal completamento della fornitura delle E401 e dal revamping delle carrozze pilota.



In merito alle problematiche presenti nei settori degli equipaggi, della vendita e assistenza e della manutenzione rotabili, che sono state oggetto dell'attivazione delle procedure di raffreddamento nello scorso mese di dicembre, abbiamo convenuto di avviare una serie di tavoli di trattativa. Il primo momento di confronto partirà proprio dagli equipaggi, analizzando sia le consistenze di personale in base ai dati forniti dalle Divisioni di Trenitalia nel corso delle ripartizioni dei turni che la questione relativa a Ivu e all'eventuale ritorno ai turni collettivi.

Su quest'aspetto abbiamo avuto già ampiamente modo di dire come la pensiamo e siamo pronti a confrontarci con l'azienda, auspicando che sia finalmente giunto il momento di mettere sul tavolo tutti gli elementi della vicenda, in modo da poter migliorare la vita lavorativa degli equipaggi. Chiediamo solo che non si tratti dell'ennesimo bluff, ma ci sia la volontà da parte aziendale di rivedere l'impostazione dei turni del personale mobile.

Nel corso della presentazione del piano di attività per il 2019, lo stesso Ad ha fatto il punto della situazione sui Contratti di servizio, evidenziando le positive novità relative alla Valle d'Aosta e al Friuli Venezia Giulia, per l'affidamento ottenuto da Trenitalia. Vi sono poi altre regioni che hanno esplicitamente indicato Trenitalia quale soggetto affidatario per gli affidamenti

diretti, che sono: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Molise, Toscana. Resta aperta la problematica relativa al nodo di Torino, i cui termini di scadenza per la gara sono stati prorogati a metà marzo e vi è una costante attenzione rispetto all'andamento della situazione da parte delle strutture regionali del Piemonte. Ci è stato anche comunicato che entro aprile sarà operativa la nuova società in Emilia Romagna per la gestione del trasporto regionale.

Abbiamo, altresì, evidenziato che in alcuni territori ci vengono segnalate iniziative di esternalizzazione delle operazioni di manovra e abbiamo chiesto che vi siano i necessari confronti preventivi su tali aspetti con le strutture sindacali territoriali.

La riunione con l'Ad è stata utile anche per la soluzione di tutta una serie di problematiche e per riprendere il confronto senza inasprirlo ulteriormente, partendo dal ritiro e dalla riformulazione della disposizione commerciale sulla possibilità di emettere biglietti senza garanzia del posto e della disposizione sulla procedura di partenza del treno con chiusura porte un minuto prima dell'orario di partenza. Per quanto riguarda i biglietti venduti senza garanzia del posto a sedere, abbiamo chiesto, anche nell'interesse stesso dell'azienda nei confronti del gradimento da parte della clientela,

che la vendita venga circoscritta esclusivamente alle tratte brevi e con un numero limitatissimo di posti. In merito alla chiusura porte, abbiamo chiesto che venga salvaguardato quanto previsto dalle disposizioni e dalle prescrizioni vigenti e che il capotreno possa chiudere la propria porta solo quando il segnale di partenza è disposto a via libera. Abbiamo chiesto, altresì, di rivedere con urgenza le criticità emerse rispetto all'applicazione della deif 4.10 e di aprire un confronto sulle competenze di carattere "prestazionale" del personale di bordo, considerato che, a seguito delle evoluzioni organizzative, il personale di scorta ha subito una decurtazione a fronte di aumenti di produttività.

L'azienda, prendendo atto di quanto richiesto, si è resa disponibile ad affrontare tutti i punti segnalati in successivi incontri, confermando il ritiro delle disposizioni e la loro riformulazione sulla base delle osservazioni sindacali e l'avvio di un tavolo tecnico specifico sulla deif 4.10.

Le assunzioni con contratto a tempo indeterminato devono essere la forma comune del rapporto di lavoro nel gruppo Fs Italiane

Per quanto riguarda la problematica relativa ai servizi in appalto, l'Ad ha dichiarato che, nell'attesa degli approfondimenti in essere, prorogherà i contratti in vigore senza nuova assegnazione.

Per quanto riguarda i contratti di somministrazione nell'ambito dell'assistenza della Dpr, come organizzazioni sindacali abbiamo contestato tale modalità, ribadendo che le assunzioni con contratto a tempo indeterminato devono essere la forma comune del rapporto di lavoro nel gruppo Fs Italiane.

Faremo seguito con gli ulteriori aggiornamenti in merito alle problematiche oggetto delle procedure di raffreddamento.

Chiediamo una svolta per il settore Manutenzione Rotabili di Trenitalia



di Massimo Malvisi

Anche in vista del percorso avviato con Trenitalia, nell'ambito delle procedure di raffreddamento, riteniamo doveroso ricostruire il quadro per quanto riguarda il settore Manutenzione Rotabili.

Il 23 aprile scorso è stato siglato con l'azienda del gruppo Fs Italiane un importantissimo accordo, che da un lato conferma il ruolo strategico della Manutenzione Rotabili e della funzione di ECM svolta dalla stessa società e che dall'altro permette di avviare un percorso relazionale virtuoso, il quale consente di internalizzare attività manutentive pregiate. Tale accordo è stato fortemente voluto e costruito dalla Fit-Cisl.

Il documento impegna Trenitalia nel perseguire lo sviluppo del sistema manutentivo, anche attraverso investimenti mirati ad accrescere la capacità produttiva interna e realizzando interventi finalizzati al miglioramento della qualità, riducendo ritardi e inefficienze. Inoltre l'accordo, seppur esplicitando i suoi effetti su tutto il mondo della manutenzione, provvede doverosamente a distinguere tra il trasporto regionale, interessato dall'arrivo dei nuovi treni, denominati Rock e Pop, e quello della lunga percorrenza. Per quanto riguarda il trasporto regionale, tenendo conto della firma dei contratti di servizio con le Regioni e dei tempi di consegna dei nuovi treni, verranno definiti, tramite appositi accordi territoriali, nuovi modelli organizzativi

che rendano pienamente realizzabile la manutenzione. Invece, in Direzione tecnica e Dplh, allo scadere dei contratti di appalto riguardanti attività manutentive pregiate, Trenitalia, in una logica di make or buy, avvierà il rientro di alcune lavorazioni svolte da ditte esterne.

Il quadro è completato dalla conferma degli investimenti necessari negli impianti e dalle assunzioni, elementi indispensabili per permettere la praticabilità delle attività manutentive, non solamente sui Rock e Pop, ma anche sui convogli IC bloccati e per quanto riguarda gli Etr.

Entrando nel merito dell'applicazione del documento, dal 23 aprile al 13 dicembre scorsi abbiamo registrato il raggiungimento degli accordi nelle prime regioni interessate dall'arrivo dei Rock e Pop, mentre, sul fronte della divisione Passeggeri e della Direzione Tecnica, evidenziamo una stasi sostanziale. Pur tenendo conto degli eventi "interni ed esterni" alla società, questa situazione ha determinato la nascita di elementi di incertezza nel personale della Dplh e della Dt, alimentati da "voci di corridoio" che annunciavano una riorganizzazione della Dt, con lo scorporo dell'Ingegneria dagli impianti che sarebbero stati assegnati alle locali realtà del trasporto regionale. Inoltre, in talune realtà territoriali, di fronte al persistere della mancanza di rassicurazioni da parte della società nei vari incontri, il sindacato si è visto costretto a aprire un

percorso vertenziale.

Come organizzazioni sindacali nazionali, lo scorso 5 dicembre, a valle dell'incontro con la dirigenza di Trenitalia, stante la mancata risposta a determinate tematiche, tra le quali le questioni inerenti la Manutenzione Rotabili, abbiamo unitariamente aperto le procedure di raffreddamento. Successivamente, nell'incontro del 13 dicembre, abbiamo ricevuto risposte molto parziali e assolutamente insoddisfacenti, su tutte le questioni aperte con Trenitalia. In ragione di ciò e del fatto di una non completa definizione del nuovo piano industriale, abbiamo deciso di fissare un successivo incontro con l'Amministratore delegato dell'azienda, pur mantenendo aperte le procedure di raffreddamento.

Su Manutenzione Rotabili, se l'incontro con l'Ad di Trenitalia sarà positivo, intendiamo prevedere subito dopo tre momenti distinti, uno previsto dall'accordo nazionale del 23 aprile scorso e inerente il trasporto regionale, un altro dedicato alla Dplh e un altro ancora alla Direzione Tecnica.

Certamente, come Fit-Cisl, non vogliamo assolutamente che vengano disperse le opportunità e le condizioni create con la firma dell'accordo del 23 aprile scorso, che oltretutto getta le basi per lo sviluppo di questo strategico settore di Trenitalia e dell'intero gruppo Fs Italiane.

Sicurezza nella manutenzione infrastrutture: Rfi faccia di più



di Michele Castellano

Nella prima metà di dicembre, a seguito di due gravi incidenti verificatisi durante le attività di manutenzione alla rete ferroviaria nei pressi di Firenze e a Fiorenzuola D'Arda, che hanno provocato rispettivamente diversi feriti e il decesso di un operaio tra i lavoratori delle imprese appaltatrici, come Fit-Cisl insieme alle altre organizzazioni sindacali abbiamo attivato nei confronti di Rete ferroviaria italiana, quale committente dei lavori, le procedure raffreddamento e conciliazione previste dalla legge 146/90 sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Nell'incontro per l'espletamento della suddetta procedura, alla presenza dell'Ad abbiamo evidenziato le varie problematiche della sicurezza presenti nel settore, già rappresentate più volte durante le trattative sulla manutenzione infrastrutture, dando maggior rilievo alle criticità inerenti la presenza sempre più numerosa di aziende esterne e le difficoltà nella gestione dei rapporti di lavoro con i loro operatori. Tale presenza di imprese è straordinaria, in parte giustificata perché necessaria a realizzare opere finalizzate al miglioramento e al potenziamento della rete, mentre a tantissime altre vengono affidate attività di manutenzione ciclica per sopperire alla carenza di personale in Rfi che dovrebbe svolgerle.

Nessuna di queste aziende applica ai

propri dipendenti il contratto collettivo nazionale della mobilità/attività ferroviarie, che prevede in particolare una normativa in materia di orario di lavoro, la quale garantisce ai lavoratori di poter operare nelle migliori condizioni psicofisiche. Ci risulta, invece, che il personale delle ditte appaltatrici sia sottoposto a turni di lavoro estenuanti, con limiti prestazionali e di riposo inappropriati per dei lavoratori impegnati in cantieri adiacenti a linee o a binari affiancati con circolazione dei treni attiva, dove durante l'esecuzione delle lavorazioni è necessario tenere una costante concentrazione e lucidità per evitare di incorrere anche in minime distrazioni, che possono avere conseguenze tragiche per la propria incolumità e per l'esercizio ferroviario.

Per tali motivi abbiamo richiesto che sul personale delle ditte appaltatrici vengano effettuati maggiori controlli, i quali non devono però essere limitati alla sola verifica del rispetto di procedure e norme regolamentari durante l'esecuzione dei lavori, ma occorre anche riscontrare che prima della utilizzazione nel cantiere gli operatori abbiano fruito di un congruo periodo di riposo.

La discussione ha riguardato anche la problematica della carenza di personale nella manutenzione infrastrutture, che per noi costituisce motivo di preoccupazione per i risvolti negativi che il per-

durare di tale situazione può avere sulla sicurezza sul lavoro. Da oltre un anno sono state realizzate un considerevole numero di assunzioni, ma risultano insufficienti, visto che si è costretti a utilizzare le ditte per le attività ordinarie e che negli impianti si continua a operare in emergenza attraverso modalità gestionali spesso non conformi alle norme contrattuali. Il ricorso eccessivo al lavoro straordinario per far fronte ad attività in crescita continua, anche per effetto di richieste di presenziamenti per diverse motivazioni, e l'utilizzazione in numero inferiore a quello previsto o in trasferta in ambiti poco conosciuti costituiscono elementi che aumentano il fattore di rischio di infortuni.

È necessario, quindi, riportare condizioni di normalità nel settore, attraverso una disamina approfondita su tutto il processo della manutenzione, in cui emerge in tutta evidenza l'esigenza di un ulteriore consistente piano di assunzioni, per consentire, oltre allo svolgimento delle attività previste, anche la programmazione di un'efficace formazione finalizzata a diffondere la cultura della sicurezza sul lavoro.

Questi sono i nostri obiettivi, che continueremo a portare avanti nella discussione con l'azienda, che proseguirà sempre nell'ambito delle procedure di raffreddamento e di cui provvederemo a dare aggiornamenti.

Il nostro obiettivo è il contratto unico di settore

Ecco le proposte inserite nella piattaforma contrattuale



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

Il contesto in cui si inseriscono le rivendicazioni per il rinnovo del ccnl vede ancora irrisolte diverse problematiche, che pesano sul sistema di gestione dei rifiuti nel nostro Paese.

Le regole di mercato sono continuamente messe in discussione da soggetti istituzionali, che intervengono con interpretazioni pilotate da interessi di deregolamentazione; lo stesso ccnl è strumentalizzato, per favorire situazioni di dumping utile solo a recuperare marginalità per imprese spurie e minori costi per amministrazioni locali inefficienti. Intanto restano ritardi di pagamento da parte delle pubbliche amministrazioni, con conseguenze dirette sui lavoratori e sulla qualità del servizio.

Oggi la scelta concreta di un modello sostenibile di gestione dei rifiuti, in un'ottica di economia circolare, è fortemente condizionata dall'assenza di un piano nazionale. Serve chiarezza legislativa e di attribuzioni di competenze per superare questo caos che sta penalizzando economicamente, socialmente e ambientalmente molti territori del nostro Belpaese. La politica deve recuperare ruolo e responsabilità; l'autorità di settore (Arera) dovrebbe finalmente manifestare la sua presenza finora sconosciuta; l'Anci deve riprendere il percorso di condivisione di regole per appalti e affidamenti con le

parti sociali.

È sempre più indispensabile promuovere un tavolo per arrivare al contratto unico di settore, anche in considerazione della recente e tanto attesa stipula del contratto da parte del mondo cooperativo e della rappresentanza di Confindustria: quest'ultima adesione ha fatto sì che ora sono ben sei le associazioni datoriali firmatarie, le quali tutte insieme rappresentano oltre il 90% del settore.

Vediamo in sintesi i principali contenuti della piattaforma. Il ccnl avrà durata triennale sia per la parte economica che normativa, dal 1 luglio 2019 al 30 giugno 2022. Miriamo alla semplificazione del testo contrattuale per migliorare l'esigibilità delle norme anche ai fini della diffusione e qualificazione della contrattazione aziendale.

Puntiamo all'aumento del livello di partecipazione attiva dei lavoratori alla vita delle imprese e delle loro scelte strategiche. Vogliamo anche implementare modalità partecipative sugli assetti dell'organizzazione del lavoro, i livelli occupazionali, il sistema degli orari, gli standard ottimali sulla sicurezza e valorizzazione anche economica delle professionalità, inserire ulteriori norme a sostegno delle esigenze di conciliazione vita/lavoro, con adozione di orari agevolati, smart working

e del telelavoro, recentemente inseriti nella normativa contrattuale.

Altro nostro obiettivo è l'aumento dell'importo previsto per il compenso retributivo aziendale per chi è privo di contrattazione di secondo livello.

Inoltre vogliamo: attivare uno strumento contrattuale di conciliazione delle vertenze interpretative a livello nazionale, al fine di contenere e ridurre il conflitto a livello locale; aumentare le agibilità e la formazione per i rappresentanti alla sicurezza; organizzare il lavoro gravoso in maniera alternata escludendo le persone più anziane; sviluppare i sistemi di raccolta dei rifiuti attraverso la scelta condivisa dei mezzi e attrezzature a supporto; far adottare alle aziende i sistemi di gestione di salute e sicurezza per il settore approvati dall'Inail, basati su una logica di miglioramento continuo e di coinvolgimento nella definizione degli obiettivi, i quali dovranno essere asseverati dall'ente paritetico di settore come previsto dalla 81/2008 (fondazione Rubes Triva). Sempre in ambito sicurezza vogliamo sperimentare la figura di Rappresentante della sicurezza di Gruppo, per un coordinamento delle attività di tutela dei lavoratori nelle imprese, anche operanti in appalto, insistenti su più territori o a livello nazionale, per il quale vanno previste specifiche agibilità sindacali.

Riteniamo inoltre che sia importante definire contrattualmente che, a valle della riunione periodica (art. 35, D.Lgs.81/08), si debba svolgere sempre un momento informativo a tutti i lavoratori mediante l'assemblea congiunta già prevista oggi solo come possibilità.

Nella valutazione del rischio stress lavoro correlato, vogliamo procedere sempre alla fase approfondita attraverso delle rilevazioni dello stesso su base scientifica e non su semplici quesiti. È inoltre necessario garantire maggiore terzietà del medico aziendale soprattutto in tema di validazione del Dvr; in questo senso le Asl possono essere uno soggetto di collaborazione attiva.

Chiediamo anche una revisione dei processi organizzativi per tendere alla internalizzazione dei servizi esternalizzati e che sugli appalti sia introdotta una metodologia congiunta per la qualificazione e la valutazione delle imprese. Bisogna poi prevedere il superamento di condizioni contrattuali diverse per tutta la vita lavorativa dei soggetti svantaggiati (es. coop sociali), da includere socialmente ed economicamente nelle tutele e nei diritti del ccnl di settore. Nella stessa direzione va la nostra richiesta di estendere anche agli assunti dopo il 7 marzo 2015 le tutele su eventuali licenziamenti antecedenti a quelle previste dal Jobs Act.

Vogliamo, inoltre, sviluppare e implementare gli attuali strumenti bilaterali di previdenza complementare e sanità integrativa, per rispondere ai crescenti bisogni sociali dei lavoratori e delle lavoratrici del settore e delle loro famiglie anche con la contrattazione aziendale. Allo stesso tempo chiediamo di strutturare nel secondo livello di contrattazione una verifica congiunta dei fabbisogni occupazionali; combattere la precarietà inserendo vincoli stretti al ricorso di forme di rapporto di lavoro flessibili; sviluppare il contratto di apprendistato anche attraverso il contenimento del contratto a tempo determinato. I livelli occupazionali dovranno essere incrementati anche attraverso il controllo e il contenimen-

to dell'orario straordinario, rispettando le norme contrattuali; la verifica deve essere effettuata in sede locale da parte delle Rsu, prevedendo specifici incontri.

Vogliamo anche utilizzare il nuovo Fondo di sostegno al reddito prevalentemente come strumento di supporto all'anticipata uscita dal mondo del lavoro, per il dipendenti con ridotte capacità lavorative, e che siano adottate norme a tutela dei lavoratori anziani, anche alla luce dell'ultima riforma previdenziale.

Riteniamo importante introdurre la figura del delegato alla formazione (Rlf), per: qualificare il confronto e la condivisione sulle effettive esigenze dei lavoratori e delle imprese; implementare la formazione continua a sostegno alla formazione professionale per adeguare le conoscenze e competenze dei lavoratori, giovani e anziani ai cambiamenti in corso nella organizzazione del lavoro, nelle nuove tecnologie; gestire la convivenza generazionale e l'invecchiamento attivo, favorendo la crescita professionale delle risorse interne per la copertura di posizioni di livello superiore, anche in un ottica di fidelizzazione all'impresa d'appartenenza.

La tutela dei disabili e l'inserimento lavorativo delle categorie svantaggiate devono trovare nel contratto risposte concrete, pari dignità e diritti. Chiediamo la costituzione di Osservatori aziendali per favorire l'inclusione senza differenziazione contrattuale, per contrastare qualunque forma di discriminazione.

Occorre anche prevedere, attraverso la contrattazione aziendale, specifici protocolli volti a contrastare la violenza e le molestie nei luoghi di lavoro.

Vogliamo che i permessi "genitoriali" per i tutor di minori non accompagnati siano estesi e che sia escluso dal comparto di malattia l'assenza dovuta a patologie particolarmente gravi.

La classificazione del personale va

omogeneizzata nella sua forma e nel sistema delle indennità; vanno, inoltre, previste la nuove figure soprattutto nel settore dell'impiantistica e la riduzione dei tempi per il riconoscimento delle professionalità dei lavoratori.

Visto il sempre più frequente utilizzo di rilevatori satellitari installati nei mezzi e delle telecamere all'interno/esterno degli edifici aziendali, è necessario stabilirne il corretto utilizzo, finalizzato all'efficacia e qualità del servizio e non al controllo del lavoratore, anche attraverso delle linee guida stabilite dal ccnl.

Vanno definite in contratto le nuove condizioni per regolare i temi relativi a turni, trasferte e trasferimenti i quali, rinviati per la loro applicazione a livello locale, hanno dato vita a contenziosi e difficoltà di relazioni; bisogna poi favorire l'avvicendamento del servizio di reperibilità del maggior numero possibile di lavoratori in grado di svolgere efficacemente i compiti assegnati ed elevare le quote economiche riferite all'indennità di reperibilità, a fronte della sua diffusione nei sistemi organizzativi aziendali e del sempre più pressante impegno richiesto ai lavoratori. Per facilitare le richieste di trasferimento di dipendenti ad altre aziende del territorio nazionale, occorre creare una banca dati nazionale da cui attingere anche per la ricerca di specifiche professionalità.

Il rinnovo economico andrà calcolato sulla base retributiva di riferimento del parametro medio del comparto, oggi realisticamente individuabile al 2° livello A. L'incremento sui minimi Tem, dovrà essere realizzato riconoscendo l'aumento del costo della vita nel triennio, attraverso l'indice Ipc multiplied per la retribuzione di riferimento.

Inoltre, il trattamento economico complessivo (Tec), pure in riferimento ai positivi indicatori del settore, dovrà contenere anche lo sviluppo degli altri elementi retributivi e di welfare del settore.

Ecco perché abbiamo scioperato contro il Mobility Package

Il pacchetto normativo non è però tutto da buttare: il nostro lavoro per migliorarlo



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

Le Segreterie nazionali di Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna lo scorso 7 gennaio hanno proclamato uno sciopero plurisetoriale di 4 ore per il 21 gennaio, che ha interessato le lavoratrici e i lavoratori dei settori del noleggio con conducente e del trasporto pubblico locale, al fine di contrastare le possibili modifiche ai regolamenti Ce n. 561/2006 e 1073/2009 che saranno in votazione al Parlamento europeo.

IL Mobility Package è una proposta di modifica avanzata dalla Commissione europea dei trasporti (Tran) sulla quale si lavora da tempo, con all'interno novità normative riguardanti le condizioni di mercato e di lavoro dei trasporti di merci e persone. Da qui deriva l'intervento sui due regolamenti che disciplinano la normativa citata, appunto il 561/2006 e il 1073/2009, che nel trasporto pubblico locale e nel noleggio di autobus si applica a tutti i servizi di percorrenza superiore ai 50 km, cioè il trasporto extraurbano del tpl e la lunga percorrenza.

È opportuno analizzare i due regolamenti sottoposti a modifica, per la parte inerente il nostro settore. La modifica proposta nel regolamento n. 561/06 (che disciplina i tempi di guida e il riposo del personale viaggiante dell'autotrasporto persone e merci) prevede una flessibilità che porterebbe

a un aumento esponenziale delle ore di guida e una compressione di quelle di riposo. Tale novità, di fatto, non solo deteriorerebbe le condizioni di vita e di lavoro dei conducenti, ma amplificherebbe anche in modo inaccettabile i rischi per la salute e sicurezza dei conducenti e degli utenti del servizio e della strada.

Per quanto riguarda il regolamento 1073/09, lo scorso novembre, nell'ambito della presentazione della seconda parte del Mobility Package, la Commissione europea ha pubblicato una proposta di modifica che stabilisce norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus. La proposta prevede l'estensione delle disposizioni del regolamento ai mercati nazionali degli Stati membri e rischia di alterare gli equilibri interni ai singoli paesi. La soppressione del requisito di stabilimento nello Stato membro in cui vengono prestati i servizi (sia regolari che occasionali), infatti, creerebbe nel settore del trasporto viaggiatori le stesse distorsioni della concorrenza già esistenti nel settore dell'autotrasporto trasporto merci, con un effetto dirompente per l'intero segmento di attività del trasporto di persone urbano, extraurbano e turistico.

Inoltre, l'applicazione del nuovo impianto normativo, così com'è pensato,



genererebbe l'innalzamento del parametro chilometrico per il rilascio delle autorizzazioni necessarie allo svolgimento dei servizi di trasporto regolare nazionale e internazionale, portandolo in Italia a 100/120 km. Questo innalzamento, che riguarda la maggior parte del servizio stradale di trasporto

Le tappe della vicenda

Il Mobility Package o Pacchetto Mobilità è la proposta di un insieme di norme presentate dalla Commissione europea ai Trasporti all'Europarlamento, che le deve approvare, con l'intenzione di sviluppare l'autotrasporto merci pass e trasporto passeggeri con autobus nell'Unione europea aumentando allo stesso tempo la sicurezza. Il Mobility Package è stato suddiviso in tre parti, presentate in altrettanti momenti: maggio 2017, novembre 2017 e il 3 è stato presentato in bozza a maggio 2018. Lo scorso 5 luglio il Parlamento europeo aveva respinto il Mobility Package chiedendo alla Commissione europea di riscriverlo cercando un nuovo compromesso.

Il problema principale per le istituzioni europee è la divisione tra paesi dell'Ovest e dell'Est della Ue, dovuta al fatto che questi ultimi

guadagnano molto dal dare residenza fiscale a numerose aziende provenienti da tutta Europa – e quindi anche società italiane – che fanno lavorare gli autisti in tutta l'Unione pagandoli però con stipendi estereuropei e dando loro meno diritti.

Il nuovo compromesso tuttavia non si riesce a trovare: la Commissione europea lo ha bocciato in due votazioni al proprio interno il 10 gennaio per quanto riguarda l'autotrasporto merci e il 22 gennaio, circa l'autotrasporto passeggeri a lunga percorrenza, ha approvato il testo congiuntamente a numerosi emendamenti. Nel frattempo i sindacati di tutta Europa hanno protestato contro il Mobility Package e in particolare in Italia hanno scioperato il 14 gennaio gli autisti di camion e il 21 quelli del tpl e del noleggio pullman. Nel momento in cui andiamo in stampa, attendiamo la nuova votazione dell'Europarlamento prevista per il mese di febbraio.



persone, determinerebbe una sovrapposizione con i servizi di tpl, soggetti non solo a diverse regole in tal senso, ma anche a regolamentazione e compensazioni diverse nell'ambito di contratti di servizio pubblico.

E ancora, diversamente da quanto pre-

visto nel regolamento Ce 1073/2009 in vigore, la nuova proposta prevede la completa liberalizzazione delle operazioni di cabotaggio per i servizi regolari, attraverso la soppressione del vincolo della loro effettuazione unicamente nell'ambito di un servizio internazionale. Questa modifica com-

porterebbe una deregolamentazione completa del mercato, spingendo gli attori interessati verso la concorrenza sleale e il dumping sociale.

Unitamente alle altre Segreterie nazionali, con i due settori interessati, tpl e trasporto merci su strada, fortemente preoccupati delle modifiche proposte che, in caso di voto favorevole, comporterebbero un sistema di liberalizzazione fortemente penalizzante per il mantenimento dell'occupazione e la riduzione dei riposi dei conducenti, abbiamo anche inviato una richiesta d'incontro urgente al Ministro dei Trasporti, al fine di evidenziare alla politica nazionale le nostre preoccupazioni e evidentemente chiedere una presa di posizione forte e chiara.

Non avendo ricevuto alcun cenno di convocazione nell'immediato, abbiamo deciso di chiedere direttamente audizione ai nostri Europarlamentari che fanno parte della Commissione trasporti europea e che saranno, quindi, direttamente interessati al processo di approvazione. Il 9 gennaio, proprio il giorno precedente alla prima data di voto sul pacchetto che riguarda la 561/06, abbiamo incontrato a Bruxelles, nella sede del Parlamento europeo, alcuni dei nostri Parlamentari ai quali abbiamo rappresentato le nostre

preoccupazioni unitamente alle nostre richieste su cosa andava respinto sul pacchetto mobilità. Va precisato, infatti, che non tutto il contenuto è da rigettare: in seguito a una accurata analisi da parte nostra unitamente all'Etf (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui la Fit-Cisl aderisce)

bilaterali (richiesta di pertinenza di trasporto pubblico locale e noleggio);

- rigetto completo della norma 1073 (richiesta di pertinenza di trasporto pubblico locale e noleggio).

alla luce di una lettura complessivamente positiva del pacchetto, sarebbe negativa. Certamente ancor più grave sarebbe l'ipotesi che vengano invece approvate le norme sopra descritte, che sarebbero devastanti al loro recepimento, per il nostro settore e non solo.



si può affermare che alla gran parte delle norme si può dare un parere favorevole.

Abbiamo dunque rappresentato le nostre richieste, su quattro punti imprescindibili:

- mantenere la stessa normativa sul riposo delle due settimane come è ora (561/06 - richiesta di pertinenza dell'autotrasporto merci);
- vietare tassativamente il riposo in cabina (richiesta di pertinenza dell'autotrasporto merci);
- flessibilità di orario di lavoro e rientro del mezzo nella propria nazione previ accordi

Gli Europarlamentari con i quali abbiamo parlato hanno capito le nostre ragioni e hanno tutti condiviso la linea da tenere. Ci hanno però evidenziato una situazione di assoluta confusione all'interno dei gruppi parlamentari sulla materia, per cui resta incerto l'esito votazioni programmate nel mese di gennaio, sia quelle che riguardano la sola Commissione che quelle che riguarderanno il voto in plenaria dell'intero Parlamento.

È opportuno precisare che, qualora non si giunga a un accordo che possa essere soddisfacente, se alla fine dell'iter di approvazione si registrerà un voto complessivamente negativo dell'intero pacchetto, il tutto passerebbe alla prossima legislatura europea. Ipotesi, questa, che evidentemente,

A questo punto, in una situazione di grande confusione politica nell'istituzione europea per quanto riguarda l'argomento qui trattato, con il rischio concreto che alcune norme presenti in un percorso di revisione normativa vadano ad incidere su condizioni di lavoro, occupazionali e di sicurezza, avendo messo in campo tutte le azioni al fine di ricevere garanzie, ma non potendo raggiungere questa condizione, l'unica azione che ci è rimasta è stata quella di chiamare i lavoratori alla mobilitazione, cercando di coinvolgere anche tutti gli utenti del servizio e della strada. Queste sono le motivazioni dello sciopero proclamato per il 21 gennaio, che sono poi le stesse alla base della protesta del 14 gennaio proclamato per il trasporto merci su strada.

Trasporto marittimo

Abbiamo salvato i posti di lavoro dei marittimi dell'Ilva

La Fit-Cisl porta a casa un nuovo successo. Ora il rilancio

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

La Fit-Cisl è stata al fianco dei lavoratori di Ilva Servizi Marittimi nel passaggio alle dipendenze della nuova società ArcelorMittal Italy Marittime e il risultato è stato un esito positivo della vertenza.

Lo scorso 18 maggio la AM InvestCo ha costituito alcune società "affiliate" ArcelorMittal Italia S.p.A., ArcelorMittal Italy Tubular S.r.l., ArcelorMittal Italy Maritime Services S.r.l., ArcelorMittal Italy Energy S.r.l. che hanno preso in affitto i complessi aziendali delle società Ilva, rispettivamente i rami d'azienda Ilva, Ilvaform, Ilva Servizi Marittimi e Taranto Energia.

La ArcelorMittal, come neo proprietario degli stabilimenti italiani per la lavorazione dell'acciaio, ha quindi creato una nuova società armatoriale a cui sono stati trasferiti asset e risorse umane di Ilva Servizi Marittimi in virtù di una "operazione di affitto, con obbligo d'acquisto" da parte di ArcelorMittal. La neonata shipping company, ArcelorMittal Italia Maritime Services, attraverso un accordo sindacale con Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti ha pattuito le modalità e le regole per il passaggio di tutti i lavoratori marittimi del gruppo Ilva nel nuovo assetto societario. L'accordo sottoscritto ha vincolato ArcelorMittal Italy Marittime Service Srl a tenere invariati nel passaggio di tut-



to il personale le condizioni salariali precedentemente esistenti. I rapporti di lavoro hanno seguito l'iter configurato e prevedono, quindi, la chiusura del vecchio rapporto e l'assunzione ex novo senza alcuna soluzione di continuità, considerando il mantenimento complessivo degli aspetti economici maturati, ivi compresi quelli riconducibili agli accordi di secondo livello e all'anzianità individuale.

A conclusione di alcuni incontri con

la società, abbiamo registrato la disponibilità a effettuare verifiche periodiche utili a favorire il dialogo e a prevenire eventuali momenti di conflitto, considerando la forte e convinta volontà della proprietà di puntare fortemente su questa nuova mission ritenuta strategica per l'intero gruppo. Ne consegue che si è dato avvio a una nuova fase di relazioni sindacali.

Per maggiore chiarezza diamo alcuni numeri: la flotta dell'ormai ex



Ilva Servizi Marittimi è composta da quattro spintori, otto chiatte per il trasporto di prodotti semilavorati e dalla nave ammiraglia Gemma, da 313mila tonnellate di portata lorda. Tra i porti di Taranto e Genova l'Ilva utilizzava per la logistica navi da carico secco da 5-10mila tonnellate di portata lorda affidando i servizi all'agenzia marittima di brokeraggio del gruppo Campostano.

tinue adesioni, fino ad essere oggi in quell'azienda il primo sindacato.

Come Fit-Cisl abbiamo seguito l'operazione fin dall'inizio. La nostra partecipazione e presenza, fin dalle fasi iniziali della procedura e durante gli incontri al Ministero dello Sviluppo economico, hanno portato da subito a dei risultati evidenti. Le nostre richieste al Ministero dei Trasporti e a quello del Lavoro hanno consentito l'inserimento scorso del "ramo marittimo" Ilva Servizi Marittimi nell'ac-

cordo generale siglato lo scorso 6 settembre, con il quale ArcelorMittal ha acquisito il gruppo Ilva. Attraverso l'organizzazione di momenti di condivisione con i lavoratori marittimi di Taranto abbiamo richiesto e ottenuto, con una buona collaborazione da parte dell'azienda, momenti di assemblea per un confronto sulle problematiche collegate al passaggio di proprietà. Cercando di supplire a un momento di confusione e smarrimento che aveva attanagliato gli animi dei lavoratori, soprattutto quelli marittimi, abbiamo tentato di potenziare in tutti i modi gli invii delle informative. Attraverso la condivisione capillare di notizie, abbiamo reso possibile la partecipazione sull'evoluzione della procedura per tutti quei marittimi che fino ad allora non erano informati su quello che stava per coinvolgerli. Attraverso il nostro costante monitoraggio prima e intervento poi, sono stati

tutelati ben 220 lavoratori marittimi. Tra questi, non va dimenticato, sono stati inclusi anche gli allievi ufficiali che stanno concludendo il loro percorso di formazione a bordo delle navi del gruppo.

Vogliamo esprimere un plauso al lavoro sinergico, di squadra, che la Fit-Cisl tutta ha saputo svolgere. Lavoro iniziato un anno addietro, quando abbiamo ricevuto richiesta di intervento da parte di alcuni lavoratori del gruppo. È stata una collaborazione fruttuosa tra centro, territori e soprattutto Rsa, che hanno svolto un lavoro di grande e vitale importanza, il quale ha sicuramente rappresentato il valore aggiunto durante tutto il periodo della procedura, dagli inizi fino al passaggio dei lavoratori ad ArcelorMittal Italia Maritime Services. Da ultimo, ma non per importanza, vogliamo mettere in risalto il grande atteggiamento responsabile e pragmatico dimostrato dai lavoratori non solo al tavolo di trattativa, che ha fatto superare gli ostacoli che si frapponevano a un accordo di vitale importanza per noi e per le tante famiglie dei marittimi di questa azienda.

Certamente resta ancora tanto da fare. Sicuramente nel breve periodo rincontreremo l'azienda per fare da subito un primo punto della situazione a tre mesi dell'avvio della gestione della nuova azienda sotto il profilo delle risorse umane e delle unità impiegate. Sicuramente questo è un nuovo inizio; seguiremo attentamente che questo accordo venga rispettato integralmente in tutti i suoi punti, accordo che ora bisogna gestire e applicare pienamente con un nuovo piano industriale tutelando l'occupazione.

Questa vicenda dimostra che alla fine il dialogo e la concertazione portano a fare gli accordi e solo così si possono affrontare i problemi di rilancio della politica industriale e in generale le questioni economiche e sociali del paese.

Vogliamo esprimere un plauso al lavoro sinergico, di squadra, che la Fit-Cisl tutta ha saputo svolgere

Tutto il ramo armatoriale aveva precedentemente ricevuto manifestazioni di interesse da parte del consorzio tarantino Ionian Shipping Consortium, insieme alla genovese MultiMarineServices e alla compagnia veneziana PanAtlantic Shipping Company. Ciò nonostante, la Arcelor Mittal non ha espresso l'intenzione di esternalizzare le logistica marittima. Dalle prime stime, nel medio-lungo termine lo stabilimento Ilva di Taranto movimenterà annualmente 6 milioni di tonnellate di prodotto in esportazione e almeno 12 milioni di materie prime in importazione.

La tutela da noi ottenuta dell'occupazione e dei salari e l'istaurazione di una nuova fase di relazioni sindacali rappresentano per la nostra organizzazione un ottimo risultato che si è concretizzato anche in termini di proselitismo, al punto che abbiamo con-

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

III EDIZIONE

DOVE TI SIEDERESTI? SCEGLI E VINCI!



Realizza un fumetto o uno spot audio-video
e partecipa al concorso!

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU WWW.SONOSTATOIO.COM



FONDAZIONE
MOTUS

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

LA FIT-CISL CON I GIOVANI PER IL RISPETTO E LA LEGALITÀ

Diffondere la cultura della legalità, del rispetto delle persone e delle cose pubbliche partendo dalle nuove generazioni è l'obiettivo che, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la collaborazione del Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, vogliamo raggiungere.

Andando in giro per le nostre città, infatti, la cosa che maggiormente colpisce è, molto spesso, lo stato di degrado degli spazi, dei luoghi e dei mezzi pubblici dovuto non tanto alla vetustà quanto ad azioni ed atti di maltrattamento e/o vandalismo. Il patrimonio dello Stato italiano, delle sue Amministrazioni, dei suoi Enti e delle sue Società è di proprietà dei cittadini italiani, ma, nella convinzione di tanti, non è di nessuno e, pertanto, non viene rispettato.

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 alcune delle criticità che la FIT-CISL da tempo denuncia a gran voce e che vuole contribuire a prevenire, promuovendo un cambiamento culturale.

La maggior parte dei cittadini attribuisce lo stato di degrado in cui versano i mezzi pubblici alle aziende che gestiscono i servizi e alla politica: troppo comodo!

Tutti gli spazi, i beni e i mezzi pubblici sono patrimonio di tutti e per questo vanno utilizzati da ciascun cittadino con la medesima cura e attenzione con cui si utilizzano i beni personali.

Rispettare la "cosa pubblica" consente alla comunità di crescere in quanto le risorse pubbliche, invece di essere spese per ripristinare

periodicamente ciò che viene danneggiato o vandalizzato, potrebbero essere destinate a altri usi, come ad esempio alla salute, all'istruzione o ai trasporti stessi.

Se fossi (lo) STATO io, per primo, ogni giorno cosa farei per preservare da atti vandalici il mezzo di trasporto che mi conduce a scuola?

E se fossimo STATO noi, tutti quanti noi, cosa faremmo per tutelare, come è giusto che sia, la cosa pubblica?



La prima e la seconda edizione del concorso promosso dalla FIT-CISL sono state un successo: sono pervenuti 693 progetti e tantissimi studenti (dai 6 ai 19 anni circa) sono stati premiati con buoni libro, tablet e gadget e molti notebook sono stati assegnati alle scuole dei vincitori.

REALIZZA UN FUMETTO O UNO SPOT AUDIO VIDEO INVIACELLO ENTRO IL 15 APRILE 2019 PARTECIPA AL CONCORSO E VINCI!

IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.

Tutti gli studenti delle scuole Primarie, Secondarie di Primo grado e Secondarie di Secondo grado, in modo individuale o collettivo, magari approfondendo il tema in classe, possono produrre un elaborato per concorrere nella sezione fumetto, nella sezione spot audio-video o in entrambe le sezioni.

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

- fumetto di max 8 pagine (ciascuna pagina potrà essere utilizzata su una sola facciata) in formato A4;
- spot audio-video di durata massima di 3 minuti.

Nel caso di partecipazione collettiva, il lavoro dovrà essere associato ad un unico studente che rappresenterà il gruppo (capogruppo) secondo le modalità specificate di seguito.

Il fumetto e lo spot audio-video potranno essere pubblicati sui siti web www.sonostatoio.com e www.fitcisl.org, sul canale Youtube e sul giornale mensile della federazione "La Voce dei Trasporti".

Per essere ammessi al concorso e risultarvi formalmente iscritti, **tutti gli elaborati (fumetti e spot audio-video) dovranno essere accompagnati dal modulo di autorizzazione alla partecipazione**

e dal consenso al trattamento dei dati personali cui agli allegati A (se autore/i minorenni/i) o B (se autore/i maggiorenne/i) del bando debitamente compilati in ogni loro parte contenenti anche l'autorizzazione alla pubblicazione ed alla divulgazione gratuita della realizzazione prodotta, delle immagini degli autori/compars, rinunciando espressamente a riconoscimenti economici per diritti d'autore.

In caso di elaborati realizzati in modo collettivo i moduli di cui agli allegati A o B dovranno essere debitamente compilati in ogni loro parte e presentati da tutti gli autori/compars pena l'esclusione dell'intero gruppo dal concorso.

La presentazione dell'elaborato comporterà automaticamente la cessione dei diritti relativi alle realizzazioni e la formale rinuncia al pagamento dei diritti d'autore connessi alla pubblicazione, con qualsivoglia modalità, della realizzazione prodotta per il bando in questione.

Non sono ammessi elaborati con contenuti offensivi, oltraggiosi o che ledano il pudore civico. Ogni autore (per i minorenni il padre e la madre o il/la tutore/trice legale) è responsabile dei contenuti dell'opera presentata e della diffusione di musica e/o immagini o altro materiale coperto da copyright e/o diritti d'autore

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

III EDIZIONE

I concorrenti, per la partecipazione al bando, possono visionare l’informativa sul trattamento dei dati personali (allegati A e B) e conferire il consenso per il trattamento e l’utilizzo dei propri dati personali, compresa la diffusione sul sito www.sonostatoio.com e www.fitcisl.org, sul canale Youtube e sul giornale mensile della federazione “La Voce dei Trasporti”, nei limiti e in relazione agli scopi del concorso ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

Tutti gli elaborati in originale, unitamente alla documentazione richiesta, dovranno pervenire, a pena di esclusione, **entro e non oltre le ore 13.00 del 15 aprile 2019** al seguente indirizzo:

FIT CISL - Segreteria Nazionale
Via Antonio Musa n. 4 – 00161 Roma
Tel. 06.44286300
E-mail: concorsosonostatoio@gmail.com

LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

La Commissione giudicatrice (composta da Fondazione Motus, MIUR, MIT, ASSTRA, ANAV, AGENS, Federmobilità, RFI, Trenitalia, TPER, ATM) a proprio insindacabile e inappellabile giudizio, individuerà, tra quelli pervenuti nei modi e nei tempi previsti dal bando, gli elaborati che saranno ritenuti i più rappresentativi dell’iniziativa sulla base dei seguenti 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 presente concorso.

Testo completo del Bando e tutte le info su:

www.sonostatoio.com



m p.i. AOODGSIP.REGISTRO UFFICIALE.U.0005451.13-12-2018



Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca
Dipartimento per l’Istruzione e Formazione
Direzione Generale per lo Studente, l’Integrazione e la Partecipazione

Ai *Dirigenti Scolastici delle Istituzioni Scolastiche di ogni ordine e grado*

Loro Sedi

Oggetto: Concorso Nazionale “SONO STATO IO”.

FIT-CISL, unitamente alla Fondazione Motus, con la collaborazione di questo Dicastero ed il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, indice il Concorso nazionale dal titolo “SONO STATO IO”, giunto quest’anno alla terza edizione.

Il Concorso si pone l’obiettivo di focalizzare l’attenzione delle giovani generazioni sulla necessità di risvegliare l’impegno civile e di promuovere e sviluppare una nuova cultura sull’utilizzo della cosa pubblica, in particolare dei beni che fanno parte del sistema dei trasporti pubblici.

Possono partecipare al Concorso le studentesse e gli studenti, le alunne e gli alunni delle scuole di ogni ordine e grado di istruzione, in forma individuale e collettiva, i quali dovranno scegliere una delle forme espressive previste dall’art. 3 del Bando di Concorso.

Nel sito della FIT-CISL (www.sonostatoio.com) è a disposizione delle Istituzioni Scolastiche il materiale utile per documentarsi sul tema scelto.

Maggiori informazioni sono, inoltre, contenute nel Bando allegato alla presente.

Le SS.LL. sono pregate di assicurare la più ampia diffusione della presente presso le Istituzioni Scolastiche.

Si ringrazia per la collaborazione.

IL DIRETTORE GENERALE
Giovanna BODA

Documento firmato digitalmente

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO



INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

III EDIZIONE

I PREMI

RAPPRESENTANO IL RICONOSCIMENTO DEL MERITO PERSONALE
E UN TITOLO D'INCORAGGIAMENTO NELL'INTERESSE DELLA COLLETTIVITÀ

SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

- Il 1° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 500,00.
- Il 2° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 350,00.
- Il 3° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 250,00.

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

- Il 1° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 500,00.
- Il 2° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 350,00.
- Il 3° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 250,00.

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

- Il 1° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 500,00.
- Il 2° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 350,00.
- Il 3° classificato di ogni sezione sarà premiato con un **buono libri** del valore di € 250,00.

Alla classe dei vincitori saranno offerti gadget della campagna "Sono Stato Io".

Premio "VINCI TU, VINCE LA SCUOLA"

Se almeno due vincitori (indipendentemente dalla posizione e dalla sezione) provengono dallo stesso Istituto scolastico fanno vincere alla scuola un **notebook**.

Premio regionale per i primi classificati

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 già previsto sopra, si aggiudicheranno una **bicicletta mountain bike**, offerta dalla Segreteria Regionale FIT-CISL della regione di provenienza dei vincitori.

Tutti i primi classificati (il singolo autore o il capogruppo in caso di partecipazione collettiva) saranno premiati in occasione dell'evento nazionale organizzato dalla Fondazione Motus (promossa dalla FIT-CISL) che si terrà a Roma entro il mese di settembre 2019 e, insieme agli eventuali accompagnatori (max 2 di cui 1 genitore e 1 rappresentante della scuola), saranno ospiti della Fondazione Motus.



FONDAZIONE
MOTUS

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

Testo completo del Bando e tutte le info su:
www.sonostatoio.com



Le novità per i trasporti nella legge di Bilancio 2019



di Christian Tschigg

È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale nr. 302 del 31 dicembre scorso la legge n. 145, approvata dalla Camera il 30 dicembre, definita legge di Bilancio 2019, e che contiene la manovra triennale di finanza pubblica (triennio 2019 – 2021). Salvo diverse indicazioni contenute nel testo stesso, i provvedimenti normativi in esso contenuti sono entrati in vigore lo scorso 1 gennaio.

Tra le norme non ancora approvate segnaliamo, a titolo informativo, il cosiddetto Reddito di cittadinanza e la revisione del sistema pensionistico, per i quali nella legge di Bilancio vengono approvati solo l'ammontare dei fondi destinati all'attuazione ma non le specifiche applicative, che saranno varate, nel breve giro, attraverso appositi decreti attuativi.

L'obiettivo che il Governo persegue tramite questa legge di Bilancio è quello di rilanciare la crescita e lo sviluppo del Paese. Diversi contenuti all'interno dei 1143 commi dell'art. 1 hanno effetti anche sul settore dei trasporti. Sebbene per motivi di spazio non sia possibile vederli tutti nel dettaglio, è tuttavia opportuno analizzare quanto di nostro interesse.

Partiamo dal trasporto pubblico locale:

- Viene stanziata una quota di 900 milioni di euro, ripartita su 9 anni



(2019-2027) da destinare al prolungamento della metro 5 di Milano, dal comune di Milano fino a quello di Monza;

- Per consentire il rapido ripristino del Ponte San Michele tra Caluso e Paderno d'Adda e per un sostegno ai servizi di trasporto pubblico locale, in attesa del completamento dei lavori, sono concessi 1,5 milioni di euro per il 2019 in favore della regione Lombardia;
- A Roma vengono assegnati 145 milioni di euro (tra il 2019 e il 2021) per il completamento della linea C della Metro, per l'acquisto di materiale rotabile relativo alla medesima linea, nonché per interventi di manutenzione straordinaria delle linee A e B. Sempre

per la capitale vengono stanziati ulteriori 75 milioni di euro, nel triennio, per interventi di ripristino straordinario delle strade e per l'acquisto di mezzi strumentali adatti allo scopo.

Proseguiamo con il settore ferroviario:

- Un contributo di 25 milioni di euro per il 2015 viene elargito alla regione Piemonte per l'elettificazione della linea ferroviaria Biella – Novara;
- 200 milioni di euro in due anni sono invece destinati a investimenti, nell'ambito del contratto di programma 2017-2021 tra il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, per la realizzazione di

connessioni finanziarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità almeno sovraregionali, con priorità per i collegamenti al sistema portuale e aeroportuale;

- Buone notizie anche per il trasporto ferroviario delle merci. Per incentivare tale modalità, viene autorizzata una spesa di 5 milioni di euro all'anno per gli anni 2019, 2020 e 2021 destinati alla compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura

di Crotone per garantirne la continuità territoriale e un efficace sistema di collegamenti aerei.

Il settore dell'autotrasporto merci viene investito da una interessante novità, favorevole ai giovani e al rilancio del settore: sono previsti incentivi per l'assunzione di under 35 da parte di imprese iscritte nel registro nazionale, con contratto a tempo indeterminato e inquadrati nei livelli Q1, Q2 o Q3 del contratto collettivo nazionale di lavoro Logistica, trasporto merci e spedizione. Tali incentivi hanno forma di rimborso pari al 50% per le spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni profes-

sionali per la guida di veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasportatore, fino ad un massimo di 1.500 euro per ciascun periodo di imposta. Altra notizia positiva per l'autotrasporto merci riguarda l'autorizzazione di una spesa di 160 milioni di euro per il biennio 2019-2020, al fine di consentire il recupero delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori in conseguenza del crollo del ponte Morandi, derivanti dalla necessità di percorrere tratti autostradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e dalle difficoltà logistiche relative all'ingresso/uscita dalle aree urbane e portuali.

In breve segnaliamo anche che sono previsti 10 milioni di euro destinati ad Anas per la progettazione e la realizzazione di interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle tangenziali dei capoluoghi di provincia, oltre a 3 milioni di euro destinati ad Ansfisa (Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, ex Ansf) fino al 2020, per il proprio funzionamento, e 250 milioni di euro, su più anni, per la messa in sicurezza o il rifacimento, dove necessario, dei ponti sul fiume Po.

Inoltre, a titolo informativo, evidenziamo che nella legge di Bilancio 2019 sono stati anche inseriti diversi fondi e contributi per le Regioni, le Provincie

e i Comuni per la messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti; è stato istituito un fondo di 2 milioni di euro per il 2019 per interventi finalizzati alla progettazione delle piste ciclabili; è stata approvata la sperimentazione, nelle città, della circolazione su strada di veicoli personali a propulsione prevalentemente elettrica (segway, hoverboard, monopattini); sono state confermate le norme per il congedo di paternità, migliorandole, e inseriti alcuni interventi sulla maternità e sul lavoro agile. Vengono previste 930 assunzioni nel triennio 2019-2021 tra le fila degli ispettori del lavoro al fine di rafforzare l'attività di contrasto del fenomeno del lavoro sommerso e irregolare e di aumentare la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, oltre a 371 assunzioni per l'ANSFISA e 500 nella guardia costiera tra il 2020 e il 2025. Infine sono stabiliti anche dei bonus, fino a 6mila euro, per l'acquisto di auto elettriche e ibride. Previste detrazioni fiscali anche per l'installazione di colonnine elettriche a uso privato e incentivi, fino a 3mila euro, per chi rottama il vecchio motorino euro 0, 1 o 2 e ne acquista uno elettrico.

Facendo un rapido bilancio dei contenuti di questa legge, possiamo dirci parzialmente soddisfatti. Se molti punti sono sicuramente positivi e soddisfacenti, tante sono purtroppo le questioni ancora sospese all'interno del settore trasporti, che quanto prima speriamo di poter affrontare a un tavolo con il Governo, all'interno del Mit. L'assenza del coinvolgimento delle parti sociali si fa sentire, soprattutto se analizziamo la mancanza di reali e concrete politiche attive per il lavoro. Un primo passo per il dialogo con il dicastero dei Trasporti è stato appena compiuto grazie all'incontro su Anas dello scorso 14 gennaio (di cui vi parleremo sul numero di febbraio de La Voce dei Trasporti), ma come Fit-Cisl chiediamo che si faccia di più. Infatti occorre affrontare insieme, Governo e parti sociali, con cognizione di causa e con serietà le sfide che rimangono in sospeso e quelle che ci attendono nel nostro settore.

Tante sono le questioni ancora sospese all'interno del settore trasporti, che quanto prima speriamo di poter affrontare a un tavolo con il Governo

ra ferroviaria nazionale, sostenuti dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti ferroviari di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Il medesimo comma stabilisce anche che le risorse non attribuite alle imprese ferroviarie sono destinate al riconoscimento di un contributo a tutte le imprese italiane che effettuano trasporti merci su infrastruttura nazionale dell'intero territorio (con un valore massimo di 2,5 euro/km), ripartito in maniera proporzionale ai treni/km effettuati;

- Sono stanziati anche 2 milioni di euro da destinare alla progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento.

Per il comparto del trasporto aereo sono due i contributi previsti nella legge:

- 25 milioni di euro per il biennio 2019-2020 destinati alla ristrutturazione dell'aeroporto di Reggio Calabria;
- 9 milioni di euro per il triennio 2019-2021 assegnati all'aeroporto

Pensioni, amianto, manovra finanziaria: in attesa dei decreti per quota 100



di Osvaldo Marinig

Sul filo di lana e dopo una lunga e travagliata attesa, la manovra finanziaria per il 2019 è diventata legge dello Stato. Per capire tutte le ricadute di uno dei suoi piatti forti, la riforma della Fornero, si dovranno attendere i decreti attuativi, che ci faranno realmente comprendere portata ed effetti delle promesse.

Di primo acchito ci sembra sia stato esteso un enorme invito a cena (a circa 350.000 potenziali partecipanti) ma con un menù obbligatorio: solo ed esclusivamente vegano. Nella ipotesi non celata che solo una minoranza degli invitati aderisca all'invito. Valutato che parte del conto finale sarà a carico di chi vorrà assaggiare il menù. La metafora si riferisce al fatto che, essendo stata approvata la norma che ripropone la non completa indicizzazione all'inflazione delle pensioni sopra tre volte il minimo, sostanzialmente ci sarà un taglio implicito dell'assegno per tutta la vita soprattutto per la platea interessata: lavoratori che possono far valere il diritto al calcolo con il sistema retributivo il cui assegno pensionistico ricade tra quattro e cinque volte il minimo.

La promessa di passare, dal 2022, a un'uscita con il solo requisito di 41 anni di contributi indipendentemente dall'età anagrafica è attuarialmente calcolata in quanto a quel tempo

potranno andare in pensione coloro a cui sarà applicato il sistema di calcolo cosiddetto "misto". Nel frattempo sarà sempre vivo l'interesse mediatico sul tema per ragioni di opportunità politica.

Purtroppo, nel momento in cui gli interessati si renderanno conto di quanto effettivamente percepiranno di pensione e vedranno che l'assegno non sarà aderente alle singole aspettative, ci penseranno due volte prima di fare domanda di pensione. Oltre alla mancata completa indicizzazione serve ricordare che, nel tempo, i coefficienti di rivalutazione del montante contributivo maturato non saranno eccelsi, in quanto legati all'andamento del Pil. In più i coefficienti di trasformazione del medesimo montante saranno ridotti in ossequio al principio dell'invarianza attuariale. Purtroppo, anziché puntare sull'incremento del Pil (investimenti produttivi), in modo

da aumentare gli occupati per creare ricchezza aggiuntiva da redistribuire, è stato scelto di far condividere le scarse risorse a una platea più vasta

Altro elemento certo è che la legge di Bilancio per il 2019 introduce il contributo di solidarietà sugli assegni elevati per un periodo di cinque anni a partire dal 1° gennaio 2019



nella consapevolezza della sicura futura perdita del potere di acquisto dei pensionati.

In attesa dei decreti che potranno fare chiarezza, va segnalato che l'Inps ha sbloccato la procedura per la presentazione delle richieste di dispensa dal prossimo scatto della speranza di



vita nei confronti dei lavoratori addetti alle mansioni gravose, lavoratori usuranti e notturni. Le indicazioni sono contenute nel messaggio numero 4804/2018. È strano che l'Istituto abbia proceduto a emettere la procedura un anno dopo l'approvazione del provvedimento, per andare a coprire un buco tra l'approvazione della manovra e i decreti sulle pensioni, che dovrebbero cancellare l'incremento di cinque mesi dell'aspettativa di vita per le pensioni anticipate: dal primo gennaio e fintantoché non entreranno in vigore i famosi decreti, varranno le regole della Fornero. Speriamo che non si rimangino la promessa di sterilizzare l'aumento di cinque mesi per raggiungere i requisiti per ottenere la pensione anticipata, visto che sono stati confermati per quella di vecchiaia ben due anni prima di quanto previsto dalla Fornero.

Altro elemento certo è che la legge di Bilancio per il 2019 introduce il contributo di solidarietà sugli assegni elevati per un periodo di cinque anni a partire dal 1° gennaio 2019. Si tratta di un prelievo straordinario articolato su cinque fasce in forma progressiva, a partire da 100mila euro lordi l'anno, cioè circa 5mila euro netti al mese. Nello specifico il taglio sarà del 15% sulla parte di assegno superiore a 100mila euro e fino a 130mila, del 25% sulla parte compresa tra 130mila e 200mila, del 30% tra 200mila e

350mila, 35% tra 350 e 500mila euro, del 40% oltre i 500mila euro. Gli importi saranno agganciati all'inflazione, per cui cresceranno nel corso del tempo. La riduzione interesserà tutte le pensioni dirette a eccezione solo di quelle interamente calcolate con il sistema contributivo.

La manovra 2019 prevede anche che le persone fisiche, titolari dei redditi da pensione erogati da soggetti esteri, che trasferiscono in Italia la propria residenza, in uno dei comuni appartenenti al territorio delle regioni Sicilia, Calabria, Sardegna, Campania, Basilicata, Abruzzo, Molise e Puglia con popolazione non superiore a 20mila abitanti, possono optare per l'assoggettamento dei redditi di qualunque categoria, percepiti da fonte estera o prodotti all'estero, a un'imposta sostitutiva, calcolata in via forfettaria, con aliquota del 7% per ciascuno dei periodi di imposta di validità dell'opzione.

Un'altra modifica chirurgica riguarda gli ex lavoratori occupati nelle imprese che hanno svolto attività di scoibentazione e bonifica, che hanno cessato il loro rapporto di lavoro per effetto della chiusura, dismissione o fallimento dell'impresa e risultano ammalati da amianto. Per tali soggetti la manovra 2019 consente il mantenimento delle precedenti regole di pensionamento (cioè vigenti sino al

2011) a condizione di maturare la decorrenza del trattamento pensionistico (con le vecchie regole) tra il 2015 e il 2020. La norma tuttavia, per come era stata formulata, non consentiva la tutela di quei lavoratori che avevano trasferito la posizione assicurativa in una gestione diversa dal Fpld.

Al di fuori della manovra, sempre in tema di amianto, va ricordato il recente riconoscimento che la malattia professionale per esposizione all'amianto (placche pleuriche, asbestosi, mesotelioma e via elencando), quando si è già in pensione dà diritto al ricalcolo dell'assegno. Per ottenere il ricalcolo della pensione e gli arretrati, occorre farsi rilasciare dall'Inail la certificazione del periodo di esposizione che può essere fatta valere ai fini pensionistici ai sensi di quanto previsto dall'articolo 13 della legge 257/1992. Successivamente occorre fare domanda all'Inps che ricalcolerà la pensione a partire da dieci anni indietro dalla data di presentazione della domanda di ricostituzione della pensione, con il riconoscimento di una maggiorazione del 50% dei periodi di lavoro prestato con esposizione all'amianto.

Infine, sempre per dovere di informazione, si ricorda una recente sentenza della Cassazione la quale ribadisce l'orientamento che riconosce le maggiorazioni contributive per l'esposizione decennale all'amianto a prescindere dalla tipologia della qualifica ricoperta dal lavoratore: ne può beneficiare anche un lavoratore che nel corso del periodo di esposizione abbia rivestito prevalentemente la qualifica di quadro o impiegato anziché quella di operaio.

Ovviamente deve essere comprovato che ci sia stata esposizione all'amianto. In particolare, ai fini del diritto ai benefici, conta qualunque tipo di esposizione che raggiunga la soglia dettata ai sensi del d.lgs. n. 277/1991 per il periodo ultradecennale previsto dal legislatore.

Decreto fiscale e Legge di Bilancio: le novità per la famiglia

Il Governo continua con la pratica delle misure frammentate



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



Da sempre i temi della conciliazione vita-lavoro, come quello della promozione dell'occupazione femminile, sono al centro degli impegni della Fit-Cisl e del suo Coordinamento donne, che li considera tra gli obiettivi contrattuali da perseguire, allo scopo di affermare il principio generale della condivisione delle responsabilità familiari.

È quello che siamo riusciti a fare e che promuoviamo, introducendo nei contratti collettivi nazionali dei trasporti elementi e strumenti migliorativi ri-

spetto alle previsioni di legge, che di fatto pongono la persona e i suoi bisogni primari al centro delle politiche contrattuali. È quello a cui dovrebbero puntare le istituzioni, partendo dallo Stato, ma che anche in occasione della recente legge di Bilancio si è riusciti a fare marginalmente, attraverso interventi che ancora una volta risultano essere misure frammentate. In sostanza per contrastare il crollo delle nascite e l'abbandono del lavoro da parte delle donne con l'arrivo dei figli, il Decreto fiscale e la legge di Bilancio 2019 ripropongono il sistema

dei bonus non strutturali, la conferma del congedo di paternità obbligatorio e l'introduzione di una flessibilità in più per il congedo di maternità.

I bonus

Sono stati confermati alcuni bonus già previsti nella precedente Manovra finanziaria, nello specifico: il bonus bebè; il bonus asili nido; la carta famiglia.

Bonus Bebè: pari a 960 euro annui, per le famiglie con Isee inferiore a 25 mila euro e pari a 1.920 euro annui per quelle al di sotto dei 7 mila euro; inoltre si prevede per il 2019 un aumento del 20% dell'importo per ogni figlio successivo al primo. **Bonus asili nido:** fino al 2021 pari a 1.500 euro annui, per i primi tre anni di vita o adozione del bambino, per sostenere la retta di asili nido pubblici o privati o per la retribuzione di collaboratori in grado di assistere a domicilio bambini di età inferiore ai tre anni affetti da disabilità gravi. **Carta famiglia:** previsto lo stanziamento di 1 milione di euro, per ogni anno del triennio 2019-2021, per sconti sull'acquisto di beni o servizi per famiglie con almeno tre figli conviventi di età non superiore a 26 anni. Tutti i bonus potranno essere richiesti con le modalità che saranno indicate da specifiche circolari dell'Inps.

Le novità in materia di congedi

I quattro giorni di Congedo obbligatorio di paternità, riconosciuti in via sperimentale con la precedente legge di Stabilità, sono stati riconfermati e aumentati. I giorni diventano cinque, sono obbligatori e retribuiti e possono essere utilizzati contemporaneamente alla fruizione del congedo di maternità; a questi si aggiunge la possibilità di usufruire da parte del padre di un ulteriore giorno di congedo, ma in alternativa alla madre.

Sarà possibile per le future mamme, previa attestazione medica, spostare la fruizione del congedo obbligatorio di maternità, lavorando fino al nono mese di gravidanza per poi usufruire di 5 mesi di congedo dopo il parto. La durata del congedo di maternità resta pari a 5 mesi, ma con la possibilità per la lavoratrice di scegliere di restare al lavoro fino al termine del nono mese, facendo poi iniziare l'astensione obbligatoria dopo il parto. Attualmente, lo ricordiamo, il congedo obbligatorio di maternità va utilizzato nei due mesi o nell'ultimo mese di gravidanza precedente alla data presunta del parto, e di conseguenza nei tre o quattro successivi. La nuova possibilità di restare al lavoro per tutti i nove mesi di gravidanza è alternativa alle ipotesi precedenti, quindi sarà la lavoratrice a scegliere quando far partire il congedo obbligatorio.

In sostanza, il congedo di maternità ora può essere articolato secondo tre opzioni. La prima prevede l'astensione nei due mesi prima del parto e nei tre successivi, così come previsto dall'articolo 16 del dlgs. n. 151/2001: resta infatti la norma, secondo la quale è vietato adibire al lavoro le donne in questo periodo. A meno che la lavoratrice non scelga, spontaneamente, una delle due opzioni successive, che prevedono come condizione il benessere del medico. Seconda opzione: l'astensione nel mese prima del parto e nei quattro successivi. È quanto previsto dall'articolo 20 del dlgs. n. 151/2001. Nel caso in cui la

lavoratrice scelga questa possibilità è necessario che «il medico specialista del Servizio sanitario nazionale o con esso convenzionato e il medico competente ai fini della prevenzione e tutela della salute nei luoghi di lavoro attestino che tale opzione non arrechi pregiudizio alla salute della gestante e del nascituro». L'opzione numero tre è l'astensione nei cinque mesi successivi al parto. Proprio questa è la novità introdotta che, modificando l'articolo 16 del dlgs. n. 151/2001, prevede che la lavoratrice, in alternativa alle due ipotesi sopra riportate, possa «astenersi dal lavoro esclusivamente dopo l'evento del parto entro i cinque mesi successivi allo stesso». Anche in questo caso, «a condizione che il medico specialista del Servizio sanitario nazionale o con esso convenzionato e il medico competente ai fini della prevenzione e tutela della salute nei luoghi di lavoro attestino che tale opzione non arrechi pregiudizio alla salute della gestante e del nascituro».

Rimangono confermate tutte le regole previste dalla normativa attualmente vigente, contenuta nel dlgs. n. 151/2001, secondo la quale: l'indennità di maternità è fissata all'80% della retribuzione, a meno che i contratti collettivi non prevedano norme migliorative, come quanto previsto nella maggior parte dei ccnl dei trasporti, secondo i quali è prevista l'integrazione del 20% dell'indennità fino a raggiungere il 100% della retribuzione; il periodo di congedo di maternità è a tutti gli effetti considerato periodo di lavoro in merito a scatti di anzianità, maturazione di premi, contributi pensionistici, mensilità aggiuntive e ferie.

Le altre misure

Sono previste poi misure ulteriori, tra cui: lo stanziamento strutturale di 100 milioni di euro annui per sostenere le politiche destinate alle famiglie, che prevede anche incentivi a misure di welfare aziendale che prevedono iniziative dirette a migliorare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro; uno stanziamento pari a

15 milioni di euro, nel triennio 2019-2021 destinato al Fondo dei caregiver, per sostenere la copertura finanziaria a favore degli interventi legislativi che prevedono il riconoscimento del valore sociale ed economico dell'attività di cura non professionale svolta dal cosiddetto caregiver familiare, colui che cura familiari non autosufficienti; in tema di smart working, le aziende dovranno dare la precedenza alle domande avanzate dalle lavoratrici, nei tre anni che seguono il congedo di maternità, o ai papà che hanno figli con disabilità.

Infine, il Bonus terreni per famiglie numerose, secondo il quale le famiglie che avranno un terzo figlio tra il 2019 e il 2021, potranno ricevere in concessione gratuita un terreno incolto, da coltivare per almeno 20 anni. Per chi acquista poi la prima casa in vicinanza dei terreni è prevista la possibilità di accendere un mutuo fino a 200mila euro a tasso zero.

E inoltre...

Si ricorda che il cosiddetto bonus Mamma domani ovvero, il riconoscimento dell'importo di 800 euro una tantum, a prescindere dal reddito, per le spese destinate ai bimbi in arrivo, richiedibile a partire dal 7° mese di gravidanza, rimane confermato, in quanto divenuto misura strutturale con la legge di Bilancio 2017 (comma 353 art. 1 l. n. 232/2016).

Infine, il bonus asili nido o baby-sitter, alternativo al congedo parentale, non è stato prorogato per il 2019. Pertanto, a far data dal 1° gennaio di questo anno non è più possibile presentare domanda per accedere a tale contributo.

Il traffico aereo nel 2040: le sfide da affrontare



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

Il trasporto aereo europeo negli ultimi anni sta vivendo un periodo di crescita, che sta facendo dimenticare i precedenti anni di stagnazione o di regressione dei volumi di traffico aereo. In alcune regioni in Europa, come ad esempio quella controllata dal centro di controllo di Brindisi ACC, stiamo addirittura assistendo a crescite percentuali a doppia cifra, anche se nel caso specifico non del tutto legate a nuovi voli, ma anche a nuove rotte che interessano uno spazio aereo diverso rispetto al passato.

Per meglio analizzare questi trend Eurocontrol, l'organizzazione il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, ha recentemente pubblicato uno studio chiamato "Challenges of Growth" che mira a fornire le informazioni migliori per supportare la pianificazione a lungo termine di questo settore in Europa. I temi trattati dal suddetto studio affrontano principalmente due domande: quali sono le sfide della crescita per il trasporto aereo in Europa tra oggi e il 2040? E i cambiamenti climatici come influenzeranno il traffico aereo nel 2040?

Sfide della crescita

Per rispondere alla prima domanda sono stati definiti quattro possibili

scenari (si veda il relativo box), ognuno dei quali descrive un diverso futuro. Lo scenario più probabile, chiamato "regolazione e crescita", prevede un aumento del traffico aereo del 53% e un numero totale di 16,2 milioni di voli in Europa. Si tratta di una crescita media del 1,9 % con punte, nei prossimi anni, di poco inferiori al 3%. Tuttavia vi sono molti fattori dei quali bisogna tenere conto e che potrebbero portare a una maggiore crescita; non è quindi da sottovalutare un altro scenario che prevede un aumento fino all'84% di traffico con un numero totale di 19,5 milioni di voli entro il 2040.

Questo incremento del traffico porterà a una saturazione delle strutture esistenti, soprattutto quelle aeroportuali, e anche i previsti piani di espansione di alcuni aeroporti non saranno sufficienti ad assorbire la domanda di traffico prevista. Anche tenendo conto degli attuali piani di sviluppo, entro il 2040, ci saranno 1,5 milioni di voli richiesti in più di quelli che potranno essere ospitati, corrispondenti a circa 160 milioni di passeggeri che non riusciranno a volare. Nello scenario più ottimistico, il divario è addirittura di 3,7 milioni di voli, ovvero circa il 16% della domanda prevista. Questa crescita si concentrerà sui 20 maggiori aeroporti, che prevedono una crescita del 28%, ovvero 2,4 milioni di movi-

menti di pista.

Aumento della congestione

Anche se si dovesse verificare lo scenario con minore crescita di traffico, la rete rimarrà altamente congestionata, che significa in media 20,1 minuti di ritardo per aeromobile. Il numero di aeroporti europei che operano vicino alla capacità massima per gran parte della giornata, come Heathrow, saliranno dai 6 avuti nell'estate 2016 a 16 nel 2040, o addirittura a 28 secondo le stime più alte, aumentando di 7 volte il numero di traffici con un ritardo medio previsto tra una e due ore. Ciò significa che circa 470.000 passeggeri ogni giorno subiranno un ritardo di 1-2 ore nel 2040, rispetto ai circa 50.000 di oggi.

La congestione aeroportuale tuttavia non è un fenomeno nuovo e, esaminando i dati storici, possiamo identificare una serie di risposte che l'industria ha utilizzato in passato. Una delle principali è, chiaramente, la costruzione di nuove infrastrutture aeroportuali, anche se tali piani di sviluppo richiedono uno sforzo economico e industriale notevole e quindi non sono sempre facili da mettere in atto.

A ciò si possono aggiungere altre soluzioni quali l'uso di aeroporti minori

vicino alle grandi città, l'uso di aerei widebody, la migliore gestione degli schedulati e, da ultimo, l'implementazione di un sistema di trasporti integrato con una rete ferroviaria ad alta velocità.

Ma per trovare la risposta più adeguata al congestionamento degli aeroporti bisogna tenere conto dei singoli elementi che determinano questa saturazione. Nella elaborazione di questo studio è stato preso in considerazione un ampio numero di fattori; andiamo ad analizzarne alcuni:

- Droni: Nel 2017 ci sono stati solo 6 voli al giorno di droni nello spazio aereo controllato, appena lo 0,02% dei voli totali. Verso la fine dell'orizzonte 2040, potrebbero esserci numeri significativi di aerei pilotati in remoto o del tutto automatizzati, ma tali voli, pur rappresentando una sfida dal punto di vista normativo e di sicurezza, non aumenteranno la domanda complessiva. La stima è di soli 100 voli supplementari al giorno entro il 2040 e principalmente riguarderà attività di pattugliamento marittimo e di frontiera.
- Low-cost Carriers (LCC): Tralasciando ai fini di questa analisi i ben noti risvolti sociali e di rispetto dei diritti dei lavoratori da parte di alcune compagnie low cost, è indubbio che il dinamismo dei vettori LCC ha aiutato il traffico a crescere nuovamente nell'ultimo decennio. Gli LCC sono entrati nei mercati principali degli aeroporti maggiori e, più recentemente, stanno cercando di farsi spazio anche nel lungo raggio. Tale recente espansione delle compagnie aeree low-cost (Norwegian, WOW Air, LEVEL e via elencando) nel lungo raggio si è concentrata al momento sui flussi del Nord e del Medio Atlantico, con alcune destinazioni asiatiche.

- Chiusura spazi aerei: Dal 2014, la chiusura di alcune zone di spazio aereo come in Ucraina orientale, Siria e Libia ha modificato in modo significativo i flussi di traffico nell'Europa sudorientale, costringendo gli operatori aerei a cambiare improvvisamente le loro rotte per motivi di sicurezza, percorrendo inevitabilmente rotte più lunghe. Il problema principale, anche in termini di attendibilità delle previsioni di traffico, è che queste chiusure dello spazio aereo non sono prevedibili. Sebbene a livello europeo questi reindirizzamenti non influiscano molto sul numero totale di voli, tuttavia la differenza nelle rotte di sorvolo assume una grande rilevanza quando si tratta di attribuirli a uno stato piuttosto che al suo vicino (ad esempio come successo in Moldavia che ha visto il traffico aereo dimezzare da un giorno all'altro a seguito della crisi in Crimea).
- Middle class asiatica: L'ascesa dei mercati asiatici dell'aviazione e il conseguente aumento della domanda esterna influenzano i flussi di traffico in Europa. La classe media in espansione in questi mercati ha una forte aspirazione ai viaggi aerei e considera l'Europa una destinazione privilegiata.
- Aumento delle dimensioni degli aerei: Negli ultimi anni c'è stato un continuo aumento delle dimensioni medie degli aerei in Europa. Il numero di posti per aeromobile è aumentato in media dell'1,8% all'anno negli ultimi cinque anni, da un valore tipico di 126 posti a 139 per volo. Questo incremento è un effetto combinato dell'introduzione nella flotta europea di aeromobili più grandi, oltre alla maggiore crescita del trasporto a lungo raggio rispetto al corto raggio. Alcuni operatori aerei hanno

anche riconfigurato la cabina passeggeri con l'introduzione di sedili più leggeri e più sottili.

- Allargamento dell'Ue: Le previsioni fin qui esposte sono state costruite considerando un'Unione europea di 28 stati membri. Tuttavia, l'immagine cambierà a partire dal 2019, in quanto il Regno Unito lascerà l'Unione. Lo studio tiene conto anche di alcuni stati balcanici e la Turchia, attualmente candidati ufficiali o potenziali, che potrebbero entrare a far parte dell'UE prima del 2040.
- Alternative al trasporto aereo: I treni ad alta velocità (HST) sono i principali concorrenti per il volo a corto raggio. L'HST può offrire tempi di trasporto comparabili per distanze comprese tra 400 e 800 km ed è sempre preferibile per distanze inferiori. Per migliorare la precisione, lo studio è stato ricalibrato nel 2014 con dati più recenti e migliorato con una riduzione dei voli a breve raggio che deriva dallo sviluppo dell'HST. I progetti ferroviari inclusi in questa previsione sono solo quelli per i quali si troveranno miglioramenti nel tempo di viaggio entro l'orizzonte di previsione (2023-2040).
- Piani di capacità aeroportuali: La capacità aeroportuale è il limite maggiore nelle previsioni. Per alcuni aeroporti, le capacità sono impostate in modo da variare tra scenari che implicano conseguenze diverse sul traffico aereo. Confrontando i piani dichiarati dagli aeroporti nelle precedenti previsioni a 20 anni (CG13) con quelli presi in considerazione per questa previsione (CG18), il confronto mostra un aumento della capacità dal 13 al 16 %.
- Capacità dello spazio aereo: In

questo studio, si ipotizza che la rete sarà limitata a livello di aeroporto ma non a livello di spazio aereo. In base alle attuali stime, l'aumento del traffico previsto genererà un aumento della domanda a livello di centri di controllo. Sarà una sfida fornire un'adeguata qualità del servizio, giorno dopo giorno, in queste circostanze. L'ipotesi di uno spazio aereo non limitato implica che la sua capacità verrà ampliata attraverso risorse aggiuntive o nuove tecnologie, al momento allo studio nei progetti Sesar.

Gli scenari considerati coprono solo una gamma limitata di possibilità. Inoltre, si basano su una previsione a medio termine elaborata in un periodo economico instabile. Le principali fonti di incertezza nelle previsioni sono:

- Le previsioni economiche qui utilizzate sono state aggiornate a dicembre 2017. Le prospettive economiche rimangono incerte, ma presentano un mix di rischi al rialzo e al ribasso. Più in generale, le future modifiche alla rete (ad esempio nuove rotte) e la scelta delle compagnie aeree di cambiare rotte non può essere prevista.
- Le tendenze del turismo sono piuttosto variabili e non possono essere predeterminate. In più, gli attacchi terroristici hanno portato a una maggiore variabilità nelle destinazioni turistiche e i sorvoli in Europa rischiano di essere influenzati, sia in crescita che al ribasso, da questi cambiamenti.
- I prezzi del petrolio restano variabili: esso è sempre più un elemento di speculazione e investimento. Con il carburante che rappresenta circa il 20-25% o anche più dei costi delle compagnie aeree, ciò può avere un effetto sulle tariffe e sui costi di

viaggio per il cliente.

I cambiamenti climatici

La seconda parte degli studi è relativa ai cambiamenti climatici e a come questi potranno influenzare l'aviazione civile nei prossimi anni. La analizzeremo velocemente.

Il clima sta cambiando molto velocemente ed è di evidenza comune l'aumento esponenziale delle temperature negli ultimi decenni. Nel medio e lungo termine, ci saranno cambiamenti di temperature, di condizioni meteorologiche come pioggia, neve, venti e modelli di tempesta oltre che del livello del mare. Tutto questo avrà un impatto anche sulle infrastrutture aeronautiche, i modelli di domanda e le operazioni aeroportuali quotidiane.

Gli impatti e le misure di adattamento richiesti varieranno in base alla zona climatica, alla posizione geografica e al tipo di operazioni e sicuramente ogni organizzazione dovrà prendere le proprie decisioni per adattarsi a questi cambiamenti pianificando delle contromisure adatte. Dato l'orizzonte temporale a lungo termine degli investimenti nelle infrastrutture aeree, alcuni di questi effetti del cambiamento del clima sono già all'interno degli orizzonti di pianificazione, ad esempio prima del 2040. Tuttavia dallo studio appare che solo la metà (52%) delle organizzazioni interpellate ha riferito di aver iniziato a pianificare delle azioni di adattamento e mitigazione agli impatti dei cambiamenti climatici.

Di seguito i principali rischi potenziali dovuti a questo fenomeno per il settore aeronautico europeo che sono stati identificati in questo studio:

- Aumento della temperatura: Il riscaldamento non sarà uniforme. Alcune parti dell'Europa potrebbero sperimentare un aumento della temperatura fino a 4-5°C. In tali circostanze, le prestazioni degli aeromobili verrebbero influenzate e potrebbero

esserci danni alle infrastrutture e possibili cambiamenti geografici e stagionali nelle richieste dei passeggeri.

- Cambiamenti delle precipitazioni (pioggia e neve): Le forti precipitazioni aumenteranno nella maggior parte dell'Europa. La neve generalmente diminuirà, sebbene con un potenziale aumento degli eventi nevosi pesanti. Le forti precipitazioni e la neve potrebbero interrompere le operazioni o aumentare i ritardi.
- Modifiche ai modelli di tempesta: Rimangono incertezze su come i cambiamenti climatici avranno un impatto sulle tempeste, ma possiamo stimare che le tempeste più grandi e più dannose aumenteranno di numero.
- Cambiamenti nei modelli di vento: Le modifiche alla corrente a getto alterano i tempi di volo e aumentano la turbolenza dell'aria. Su questo aspetto i dati in possesso non sono ancora sufficienti e sono necessarie ulteriori ricerche.
- Aumento del livello del mare e mareggiate: Nel lungo periodo assisteremo anche a un innalzamento del livello del mare. Ci possono essere costi economici per proteggere gli aeroporti, o potenziale perdita di capacità aeroportuale (si pensi ad esempio a tutti gli aeroporti italiani costruiti vicino al mare).

Conclusioni

Chiudiamo questa analisi con alcune considerazioni. Sicuramente il problema dei cambiamenti climatici dovrà fare parte dell'agenda politica di qualsiasi governo futuro e un sindacato moderno e propositivo, come la Fit-Cisl si è sempre dimostrata, non potrà esimersi dall'affrontare queste tematiche anche proponendo dei cambi radicali negli attuali sistemi di mo-

bilità o di produzione dell'energia.

Come emerso dallo studio, il futuro che attende il settore dei trasporti potrebbe essere orientato a un uso della rete ferroviaria in sostituzione del trasporto aereo per il corto raggio (collegamenti al di sotto delle 4 ore di treno), ma con un forte aumento della domanda di mobilità globale e a medio-lungo raggio. È evidente che con dei dati di crescita di questo tipo, ipotizzando anche le stime più contenute presentate nello scenario più probabile, avremo una crescita del traffico di circa il 50% a livello europeo; più nel particolare è prevista una crescita media per l'Italia di circa il 2% annuo e stime molto simili sono state inserite anche nel recente "An Industry Proposal for the Italian National Airspace Strategy", redatto in collaborazione da Iata, Enav, Alitalia e Assaerporti.

È difficile in questo contesto immaginare un sistema del trasporto aereo italiano, che già oggi vale il 3,6% del Pil, senza uno o più vettori nazionali in grado di gestire una domanda, di passeggeri e di merci, in crescita con nuove opportunità che arriveranno anche dai mercati emergenti (Cina in primis, ma in generale tutto il mercato asiatico).

È fermo convincimento della Fit-Cisl che previsioni di questo tipo non possano essere affrontate senza degli investimenti adeguati a livello infrastrutturale, puntando a un sistema di trasporti sinergico tra aeroporti e ferrovie che consenta di poter assorbire e beneficiare di questi aumenti previsti nel traffico passeggeri e merci.

In questo senso, come confermato dal Segretario generale della Fit-Cisl Salvatore Pellicchia in numerose dichiarazioni pubbliche, è ovviamente di interesse sindacale l'offerta di Ferrovie dello Stato Italiane per l'acquisto dei rami di azienda di Alitalia ed è, ad esempio, per tale motivo che la nostra Federazione ha fortemente cercato un confronto con il Ministro dello Sviluppo economico e con l'Amministratore

delegato del gruppo Fs Italiane sull'evoluzione del percorso finalizzato al rilancio della compagnia.

Questo spirito di confronto e la volontà di partecipare ai processi evolutivi del sistema dei trasporti per favorire la crescita di tutto il settore è da sempre ciò che guida le azioni che la Fit-Cisl porta avanti sia sul fronte nazionale sia su quello internazionale (tramite Etf e Itf).

Tornando quindi al primo tema di questo studio, è per garantire la crescita del settore e la tutela dei lavoratori che gestiscono il traffico aereo in Italia, i dipendenti di Enav, che abbiamo espresso le nostre perplessità nella possibilità di gestire flussi di traffico così elevati con l'attuale piano industriale di Enav, il quale, al contrario, pare orientato a un contenimento dei costi piuttosto che all'aumento della capacità del sistema e a nuove assunzioni di controllori del traffico aereo che possano gestire in sicurezza i voli nei cieli italiani.

Sebbene le posizioni espresse dal nostro sindacato siano al momento molto distanti da quelle aziendali, non ci siamo mai sottratti al confronto e sentiamo appartenere quel ruolo di sindacato propositivo che può realmente fornire un apporto positivo e delle valide alternative a un piano industriale che non riteniamo sufficiente a rispondere alle future necessità dell'azienda e del sistema Paese. A nostro avviso in un periodo di forte aumento di traffico e nel quale la maggior parte dei provider europei sta ricominciando a effettuare selezioni e assunzioni, sembra quantomeno in controtenden-

za un piano industriale che punti al ridimensionamento delle unità di controllo e che non preveda neanche la sostituzione del personale che andrà in pensione nei prossimi anni.

Per tali motivi abbiamo presentato, insieme alle altre rappresentanze sindacali, un piano alternativo a quello proposto da Enav, chiedendo il mantenimento dell'attuale assetto organizzativo e una rivalutazione del progetto aziendale di spostamento dei servizi.

Nei prossimi incontri illustreremo la nostra visione del piano industriale,

I quattro possibili scenari previsti

- Crescita globale: forte crescita globale con tecnologia utilizzata per mitigare le sfide della sostenibilità;
- Regolazione e crescita (più probabile): crescita moderata regolata per riconciliare la domanda con i problemi di sostenibilità;
- Mondo frammentario: un mondo di crescenti tensioni e ridotta globalizzazione;
- Localismo felice: come le prime due opzioni, ma con un'Europa sempre più fragile, ma senza tensioni, orientata verso l'interno e i nazionalismi.

Lo scenario più probabile visto nel dettaglio

Dal 2016, il traffico europeo (movimenti IFR) ha superato i 10 milioni di voli all'anno (di nuovo). Entro il 2040, il traffico dovrebbe aumentare a oltre 16 milioni di voli secondo lo scenario "regolazione e crescita" (vedi altro box) e fino a 20 milioni secondo lo scenario "crescita globale". Ciò corrisponde ad una crescita totale tra il 53% e l'84%.

Nello scenario ritenuto più probabile, "regolazione e crescita", è prevista dunque una crescita media dell'1,9% all'anno, circa la metà dei tassi storici tra gli anni '60 e gli anni '70 e il picco precedente al 2008. Si calcola inoltre un rallentamento dei tassi di crescita dal 2035, man mano che il mercato diventerà più maturo, la crescita economica decelera e i limiti di capacità diventano un problema.

che mira alla salvaguardia dei posti di lavoro esistenti e a un ampliamento dell'organico, con nuove selezioni e nuove assunzioni e soprattutto intende favorire la valorizzazione e la crescita delle professionalità già presenti nelle diverse unità territoriali.

Trasporto marittimo

Capire lo sviluppo della flotta mondiale per creare posti di lavoro

di **Remo Di Fiore**

Componente a nome della Fit-Cisl dell'Esecutivo Itf

Il trasporto marittimo è un settore in continua espansione e che creerà molti posti di lavoro nel futuro prossimo. A dirlo sono fonti statistiche autorevoli quali il report dell'associazione datoriale internazionale Bimco oppure le ricerche del mensile Telegraph e come sindacato è giusto parlarne per cogliere per tempo le opportunità che ci si presentano a vantaggio dei nostri iscritti e delle giovani generazioni.

Ma partiamo dall'inizio per fare un'analisi compiuta. Di tutti i settori dei trasporti quello marittimo muove il maggior numero di tonnellate di merci nel mondo ed è in costante crescita da anni. Nel 2001 si muovevano per mare circa 6.500 milioni di tonnellate di merci per arrivare agli 11.500 milioni nel 2017. Nel tempo molte rotte sono state modificate in funzione dei paesi produttori e importatori oppure, come nel caso della rotta artica, per collegare Asia ed Europa in funzione di percorsi più brevi e che quindi comportano costi più bassi.

A fronte dell'incremento di merci da trasportare, la flotta mondiale ha risposto con l'aumento costante del tonnellaggio, passato nel 2017 a 1.291 milioni gt e 1.828 tonnellate di portata. Rispetto al 2016 l'incremento è stato del 3,2%. Per restare alle sole navi da carico diciamo che oggi viaggiano per i mari del mondo circa 52.000 navi

sopra alle 1.000 gt.

Se passiamo ad analizzare le bandiere della principali flotte, notiamo che Panama (quindi una bandiera di convenienza) è il primo registro in assoluto coprendo da solo il 16,72% in gt della flotta mondiale. Seguono Marshall Island e Liberia, ognuna con circa 11,2%. L'Italia in termini di bandiera nazionale si attesta sull'1,22%, superiore a Stati Uniti, Olanda e Francia. Come vedremo questa posizione è ottenuta grazie al nostro Registro Internazionale.

Importante è ora vedere come è distribuito nel modo l'effettivo controllo delle flotte, in quanto molti paesi hanno la maggioranza delle loro navi in Registri di convenienza. Al primo posto troviamo la Grecia, che in termini di gt controlla oltre 183 milioni di tonnellate (il 14,4%). I dati sono riferiti a navi superiori a 1.000 gt. Diciamo che la Grecia è una anomalia per il ragionamento che faremo a seguire. Intanto spieghiamo che il trasporto marittimo è la prima voce nelle entrate di quel paese, che non usa la flotta al servizio della propria attività produttiva, ma pone le proprie navi al servizio di altre economie attraverso il meccanismo del noleggio.

Se vediamo ora l'elenco dei paesi a seguire, scopriamo che essi rappresen-

tano le più grandi economie del pianeta. Nell'ordine troviamo Giappone, Cina, Usa, Germania, Regno Unito, Corea del Sud e via elencando. Questa classifica è ancora più marcata se ci limitiamo alle porta-contenitori: la Germania è al primo posto con 1.003 navi seguita dalla Cina. Infatti le grandi economie, specie quelle dei paesi trasformatori di materie prime, debbono avere certezza nel controllo delle proprie flotte per evitare di ricorrere ai noleggi e quindi al rischio di strumentali aumenti dei noli che inciderebbero sul costo del prodotto finito e quindi sulla loro competitività. Lo stesso principio vale per le materie prime in entrata. Per alcuni paesi vi sono poi motivi strategici militari, come nel caso di Usa e Cina. A titolo di esempio, non dimentichiamo che l'Inghilterra ha vinto alle Falkland l'Argentina proprio grazie alle porta-container non solo per i rifornimenti ma anche per i containers trasformati in alloggi per le proprie truppe in una guerra condotta a migliaia di chilometri dal proprio territorio.

Per completare il quadro e parlare un poco delle nostre navi, vogliamo analizzare la situazione riferita ai traghetti. In termini di gt scopriamo di essere il primo paese nel mondo con un tonnellaggio di circa 5,2 milioni. Il secondo paese è il Giappone con

1,6 milioni in gt. Segue la Cina con 1,5. Il dato per noi è importante perché in quei 5,2 milioni noi abbiamo spazio occupazionale notevole, alla luce anche delle normative comunitarie e nazionali a protezione dei nostri marittimi.

Il mercato delle crociere è per noi importante e sapere che è in continua crescita ci aiuta sul versante dell'occupazione. Indipendentemente dal numero di navi che come paese controlliamo (Costa ed Aida), dobbiamo prender atto del fatto che un numero notevole di italiani è impiegato su quella tipologia di naviglio. Vi sono più ufficiali italiani nelle società del gruppo Carnival che nell'intero cabotaggio nazionale. E non solo ufficiali, ma più in generale categorie professionalizzate in coperta, macchina e hotel. Nel 2017 l'incremento della richiesta di crociere è salito dell'8% rispetto all'anno precedente e secondo alcune stime (i dati definitivi non sono ancora disponibili) il 2018 vedrà la movimentazione di ben 28 milioni di passeggeri. Oggi sono in attività 551 navi da crociera, ma entro il 2026 altre 97 entreranno in servizio. Significa grosso modo necessitare di 160 mila nuovi marittimi.

Pensiamo quale opportunità si presenta per la nostra occupazione: sarebbe strategico avviare da subito seri percorsi formativi partendo da quelle che saranno le necessità espresse dalle società coinvolte negli ordinativi. Crediamo che sia necessario studiare con più attenzione i fenomeni del mercato del lavoro che avanzano in campo mondiale per inserirsi e dare futuro ai nostri giovani. Quale altro ramo dei trasporti offre tale sviluppo occupazionale?

Passiamo ora ad alcuni cenni sulla situazione della nostra flotta, con particolare attenzione agli sviluppi che potrebbero interessarla. Dobbiamo partire dal principio che, essendo il nostro un paese trasformatore, ha una forte esigenza di controllare con le proprie navi il flusso delle materie

prime in entrata e dei prodotti finiti in uscita. Infatti, analizzando le varie modalità di trasporto, vediamo che il 79% delle merci in entrata e l'85% di quelle in uscita viaggia via mare (su strada rispettivamente il 2% e il 12). Di qui la grande attenzione che dobbiamo porre al trasporto marittimo.

Nel 1998 la flotta italiana risultava essere pari a 8,5 milioni di tonnellate di stazza e veniva da un periodo di continuo calo. Anche l'occupazione era al lumicino e contava meno di 30.000 marittimi. Le navi andavano sotto altri registri, ove tra l'altro non esistevano vincoli che aiutassero la nostra occupazione. Questa tendenza andava bloccata sia per motivi fondamentali per la nostra economia sia per la nostra occupazione. Il fenomeno riguardava l'intera Comunità europea e per questo furono autorizzati aiuti di stato alle marinerie dei paesi Ue. In Europa nacquero molti secondi registri o registri internazionali (R.I.). Cito a titolo di esempio il DIS tedesco o il NIS norvegese, oppure Madeira per il Portogallo. Altri paesi scelsero una forma di più spinta liberalizzazione, tipo il Registro Inglese o quello Olandese. Altri stati invece optarono per le bandiere FOC, come fece la Grecia sul traffico internazionale.

In Italia fu istituito con la legge 30/98 il Registro internazionale con una differenza fondamentale e cioè che, prima di autorizzare il passaggio a questo nuovo status, la nostra amministrazione deve richiedere un parere al sindacato, parere non vincolante ma che ritaglia un ruolo alle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori. È bene ricordare che l'istituzione del R.I. fu finalizzata come obiettivo primario al recupero della flotta sotto bandiera nazionale e, per esser corretti, in subordine si configurava un aumento occupazionale. Non esistendo alcun strumento legislativo per obbliga-

La parola

Gt (gross tonnage): è una unità che misura il volume adibito al carico di una nave. Una tonnellata corrisponde a 2,83 metri cubi (100 piedi cubi).

Dislocamento: è il peso di una nave: può esser lordo o netto (senza carico). La differenza tra i due è la portata. Il peso viene misurato in tonnellate. Quella metrica corrisponde a 1000 Kg, quella statunitense a 1016 Kg, quella inglese a 907 Kg.



re l'armatore a rientrare in bandiera nazionale, l'unica possibilità peraltro decisa dalla Ue è stata quella di rendere "appetibile" il ritorno attraverso gli oneri sociali a carico dello Stato e la possibilità dell'utilizzo di personale straniero con un suo contratto a costo inferiore. Nel 2003 fu varato

anche un altro provvedimento, peraltro già in atto in molti paesi, ovvero la Tonnage Tax. Si tratta di un sistema di tassazione forfettario calcolato in base al tonnellaggio di naviglio di un armatore, il cui ammontare è inversamente proporzionale all'età della nave. Scattava però per l'armatore l'obbligo all'imbarco di un allievo per nave.

Oggi il dato riferito al 2017 risulta inferiore, ovvero 16,3 milioni gt, e su questo fenomeno dobbiamo interrogarci. Nonostante questa contrazione, l'occupazione a bordo rispetto al 1998 è fortemente aumentata. Si parla di 67.000 marittimi di cui 38.000 italiani/comunitari e 29.000 extra-comunitari. La prima riflessione riguarda i comunitari che, essendo pagati come

flessione, visto che complessivamente la flotta mondiale sta aumentando, è chiaro che è in atto un inizio di "fuga" verso altre bandiere, a partire da quella maltese. La causa principale a dire degli armatori è la difficoltà di reperire personale italiano, ma in seconda battuta pesa anche l'incertezza legislativa in atto, riferita alla sopravvivenza o comunque alla modifica delle legge 30/98. Se aggiungiamo l'eccesso di burocrazia italiana, è facile comprendere come i nostri armatori preferiscano orientarsi verso registri anche comunitari con minori vincoli.

La politica rischia di ricreare la situazione del 1998, se continuerà a supportare certe realtà datoriali le quali strumentalizzano una presunta disoccupazione, che noi sappiamo invece essere legata essenzialmente ai contenuti professionali mancanti (vedi per esempio la conoscenza della lingua inglese). Nel 2014 erano iscritte nel R.I. 672 navi. In quattro anni sono calate di 61 unità, per cui a settembre 2018 erano 611. Il fenomeno è preoccupante se pensiamo che in gran parte è prodotto da chi, invece, dice di voler difendere l'occupazione, mascherando con tutta questa attività una guerra commerciale tra due realtà armatoriali.

Il sindacato confederale, pur se provocato, non ha preso posizione appoggiando una o l'altra delle parti, ma si è mosso avendo solo presenti gli interessi dei lavoratori marittimi a partire dall'occupazione. Non dimentichiamo che questo calo si riflette anche sul cluster marittimo, il che significa perdita di posti di lavoro non solo a bordo ma anche a terra. Conoscere la situazione della flotta mondiale, conoscerne il trend nel futuro, superare quindi una visione troppo regionalistica del trasporto marittimo è quindi un dovere per ogni organizzazione sindacale. Non si tratta di un fatto culturale ma avere quelle nozioni che sono fondamentali per orientare i marittimi del futuro, formarli all'altezza dei tempi che mutano e quindi garantire loro occupazione e lavoro.



Con gli strumenti sin qui a grandi linee illustrati, è aumentato nel tempo il numero di navi che sono rientrate in bandiera italiana, raggiungendo un totale di 19 milioni gt nel 2012. Rispetto quindi al 1998 la flotta italiana era più che raddoppiata.

gli italiani, a parte certamente piccole sacche di non rispetto della norma, si trovano a bordo perché l'armatore non trova negli italiani tutti i contenuti professionali di cui abbisogna per rispettare quanto richiesto dalle norme internazionali in materia di titoli professionali. Tornando ora alla

Continuano i seminari organizzati da Fit-Cisl per il personale delle navi da crociera

di **Livia Martini**
Itf Assistant Coordinator

Ormai da qualche anno la Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, ha avviato seminari per i marittimi imbarcati su navi da crociera nei loro paesi di residenza. Normalmente si tratta di India, Filippine, Indonesia,

ra ovvero la Fit-Cisl e il sindacato norvegese Nsu. Partecipa anche il sindacato tedesco Ver.Di.

È bene precisare che ai seminari viene invitato il personale al momento in ferie, spesso con le loro

Livia Martini è l'ultimo acquisto della Fit-Cisl. Ha 29 anni, è nata a Imperia ed è diplomata all'istituto nautico di quella città, ha alle spalle un'esperienza di 9 anni come ufficiale di coperta sulle navi da crociera di Princess. Ha superato brillantemente la selezione presso la Itf di Londra e l'attività sul campo ad Anversa presso l'ispettore Rino Huijsmans. Opera da Genova con il Coordinatore degli ispettori Itf Francesco Di Fiore, dedicandosi in particolare alla visita delle navi da crociera in bandiera di convenienza (Foc).



Ucraina. Nel 2018 in aggiunta è stata scelta una località nei Caraibi, ovvero Santa Lucia, perché circa 10mila marittimi sono di origine caraibica.

I sindacati che partecipano a questi seminari sono quelli che hanno sotto contratto il maggior numero di personale imbarcato sulle navi da crocie-

famiglie, e ciò evita al sindacato di dover visitare regolarmente le navi nei vari porti del mondo.

Il seminario, che forse sarebbe meglio chiamare corso per le nozioni impartite da vari specialisti, dura in genere quattro giorni e tra l'altro ha il pregio di far sentire i partecipanti come par-

te di una grande famiglia. La formazione avviene in lingua inglese, che è la lingua comune su tutte le navi, poiché vedono la presenza di molte nazionalità (su alcune navi da crociera oltre 50).

Il corso ha il pregio di affrontare questioni pratiche e concrete di grande interesse per i marittimi i quali, tornati a bordo, trasferiscono le informazioni ai colleghi, creando così un meccanismo che avvicina tutti i marittimi al sindacato.

Ci preme anche sottolineare come le aziende plaudano a queste iniziative, ben felici di vedere i propri marittimi conoscitori delle regole contrattuali, sanitarie, comportamentali a bordo delle navi.

I temi affrontati sono molteplici, con l'utilizzo anche di esperti nelle varie discipline. Ad ogni corso viene dedicata una intera giornata al solo personale femminile, in costante aumento, in quanto su una nave da cro-



ciera spesso vengono a trovarsi in una posizione di debolezza e sudditanza nei confronti dei loro capi servizio, con conseguenze facilmente immaginabili. Le aziende sono fortemente preoccupate di fronte a fenomeni di bullismo o molestie, che potrebbero provocare loro un danno di immagine, oltre che problemi legali. Quindi ben vengano esperti che insegnino al personale femminile come affrontare queste delicate situazioni. In questo senso diventa fondamentale spiegare loro le procedure di segnalazione e reclamo, peraltro previste anche dalla convenzione MLC 2006. A bordo poi esiste una figura di HR (human resources) cui rivolgersi e, se ciò non bastasse, esiste un numero telefonico aziendale a cui richiedere assistenza avendo la possibilità di restare anonimi.

Un altro percorso formativo è legato alla multietnicità degli equipaggi a bordo. Per questo è fondamentale per ogni marittimo conoscere usi, costumi, religione e via elencando di coloro che saranno suoi compagni di lavoro. Si crea in questo modo una corretta convivenza nel mutuo rispetto. È anche una forma di accrescimento

culturale che viene trasmessa a ogni marittimo.

Un altro argomento affrontato con specialisti è quello della salute, e in particolare nel seminario di Santa Lucia molto tempo è stato dedicato alla prevenzione del contagio dell'Hiv, il virus che causa l'Aids. Infatti, i Caraibi sono la seconda area al mondo in cui si verificano il maggior numero di casi di contagio. L'Hiv nell'area caraibica è la causa principale di decessi tra i 15 ed i 44 anni di età. Molteplici sono le cause di questo contagio: in particolare la povertà, la poca informazione, il turismo sessuale e via elencando. La Itf è impegnata su questo fronte da molti anni, con una campagna capillare tra i marittimi e quindi anche attraverso i seminari che sono considerati da Londra un ottimo e strategico veicolo di informazione.

Com'è logico, anche la parte sindacale ha grande spazio, in quanto fondamentale per conoscere diritti e doveri legati al proprio lavoro. Nel seminario ogni sindacato partecipante illustra ai propri marittimi i contenuti del loro contratto di lavoro. Ogni articolo viene approfondito, così come la costru-

zione delle tabelle paga e i collegamenti con la convenzione MLC 2006. In questa sezione di lavoro le domande dei marittimi sono moltissime e riguardano interpretazioni o quesiti su casi realmente avvenuti. In questa sezione si resta sul concreto, sul pratico che è quello che i marittimi vogliono. Tornando a bordo, anche in questo caso, hanno di che parlare a lungo con i colleghi imbarcati. Le informazioni si allargano e, per quanto possa sembrare assurdo, sono le aziende le più contente di questa parte del seminario. Ciò non solo perché, come sindacato, assieme ai diritti parliamo di doveri, ma in quanto il contenzioso aziendale sindacale si riduce di molto.

Il seminario di Santa Lucia, come gli altri, si è concluso chiedendo ad ogni partecipante un parere sugli argomenti trattati e con la richiesta di eventuali altri punti da mettere in agenda per migliorare sempre più questa forma di informazione-formazione ed essere, come sindacato, sempre più vicini ai nostri marittimi.

Così miglioriamo le condizioni di lavoro dei camionisti



di Quirino Archilletti

La Fit-Cisl insieme a Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui aderisce, ribadisce con forza il suo no al pacchetto Mobilità, il provvedimento europeo in via di approvazione che, così com'è scritto, peggiora i tempi di guida e di riposo degli autisti di camion e autobus a lunga percorrenza.

Il tema è emerso nuovamente lo scorso 5 dicembre presso il Parlamento europeo, quando si è svolta la conferenza finale sul progetto Sfera, varato da Etf e dall'Iru, l'associazione datoriale europea, e finanziato dalla Comunità europea. All'incontro hanno preso parte tra gli altri Roberto Parillo e Cristina Tilling, rispettivamente

si pone molti obiettivi condivisibili, che dovrebbero consentire a tutti gli europei di beneficiare di un traffico stradale più sicuro, di veicoli meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche avanzate, sostenendo la competitività dell'industria europea, garantendo uguali diritti e sempre migliori condizioni di lavoro a tutte le lavoratrici e i lavoratori interessati.

Il pacchetto mobilità e la nostra proposta

Purtroppo durante la conferenza, a cui abbiamo partecipato, abbiamo scoperto che a gennaio il Parlamento europeo voterà le nuove norme sui tempi di guida e di riposo per i conducenti di autobus, pullman e camion, andando a modificare il regolamento europeo 561/2006. In particolare si

rischia di concentrare il riposo lungo sulla quarta settimana: un allungamento inaccettabile; inoltre gli autisti possono essere obbligati a trascorrere il fine settimana nel veicolo.

Questi cambiamenti, se approvati, renderanno i conducenti più stanchi e sarà più difficile per loro mantenere il controllo, l'attenzione e la capacità decisionale nel traffico. Ciò influirà sulla loro capacità di guidare secondo le re-



gole del codice della strada, mettendo a repentaglio la sicurezza di tutti.

La proposta nostra e di Etf non è quella di mantenere invariate le regole sui tempi di guida e di riposo, ma di migliorarle in modo incisivo, perché già adesso la situazione di questi lavoratori è inaccettabile e con il pacchetto Mobilità così com'è scritto peggiorerà ulteriormente. Proprio ai

La proposta nostra e di Etf non è quella di mantenere invariate le regole sui tempi di guida e di riposo, ma di migliorarle in modo incisivo

Presidente e Segretario politico della sezione Road dell'Etf, Matthias Maedge, Delegato generale dell'Iru presso l'Europarlamento, David Sassoli, Vicepresidente del Parlamento Ue, oltre ad altri deputati europei e vari stakeholder.

Il progetto Sfera nasce nello scorso aprile con l'obiettivo di esaminare l'applicabilità del pacchetto Mobilità, il quale nel suo intento generale

primi di gennaio a Termoli, in Molise, un camionista polacco cinquantenne è morto a bordo del suo mezzo, come si evince dai primi accertamenti, a causa delle esalazioni del fornello da campo che portava con sé per cucinare. Questo decesso è l'ennesima morte bianca in tale settore e, più di altri casi, testimonia le condizioni inumane in cui queste lavoratrici e lavoratori sono costretti a vivere e operare.

Chiediamo di intervenire su due direttrici: il divieto di trascorrere il riposo settimanale in cabina e il chiarimento riguardo alle condizioni di

in questione. In questo modo l'autista non trascorra lunghi periodi di tempo in un determinato Stato della Ue in condizioni molto inferiori a quelle previste dallo Stato membro in questione (dumping contrattuale).

Il riposo settimanale trascorso nel camion per lunghi periodi di tempo è già oggi una pratica abituale per quelle aziende che lavorano con conducenti non residenti, la cui intera attività si svolge all'estero. La rottura di questa pratica porterà innanzitutto all'introduzione di modelli adeguati di organizzazione del lavoro, nel pieno ri-

per migliorare la sicurezza di un settore in cui gli incidenti che coinvolgono veicoli commerciali sono purtroppo frequenti. Per conseguire questo obiettivo vogliamo partire dalla sentenza della Corte di Giustizia europea C-102/16, la quale ha sancito che il riposo settimanale di 45 ore e più deve essere fruito fuori dal veicolo. Da una parte come Fit-Cisl vogliamo incontrare le associazioni datoriali per migliorare le condizioni di lavoro degli autisti di camion, dall'altra intendiamo intraprendere tutte le azioni necessarie affinché l'Europarlamento migliori il pacchetto Mobilità.



riposo. Di conseguenza il datore di lavoro per noi deve avere due opzioni: fornire ai conducenti una sistemazione adeguata in cui trascorrere il loro riposo settimanale - con possibilità di accesso a servizi igienici e pasti caldi e con i costi per vitto e alloggio coperti dalle imprese di trasporto su strada che impiegano il conducente - oppure assumersi la responsabilità del loro ritorno a casa durante il periodo

rispetto della definizione di riposo data dalle vigenti norme Ue in materia di guida e di riposo; inoltre si arriverà a un sostanziale miglioramento da un lato delle condizioni di lavoro - e in particolare di salute e sicurezza - per i conducenti professionisti e dall'altro della sicurezza stradale.

La Fit-Cisl insieme a Etf, dunque, ritiene che occorra fare molto di più

In questo senso abbiamo attuato lo sciopero di 24 ore dello scorso 14 gennaio, che ha visto un'alta adesione da parte delle lavoratrici e dei lavoratori del settore, e ci riserviamo di intraprendere nuove iniziative di protesta.

La gig economy al centro del mandato congressuale del Comitato giovani



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

Quando si valicano confini, ci si rende conto di quanta diversità nel mondo esiste. Sia quando si tratta di confini metaforici sia quando si tratta di quelli geografici. Si possono “toccare con mano” le differenze culturali e identitarie, che esistono e permeano il nostro presente anche in un’era globalizzata. Ed è difficile immaginare che in una società, definita democratica, vi sia ancora la forte necessità di dover lottare per ciò che noi diamo per scontato: un mercato del lavoro in cui tutti gli individui godano di pari diritti, rispetto e dignità e, soprattutto, possibilità di associarsi ad un sindacato senza conseguenze.

Il Comitato giovani, in quanto organismo rappresentativo all’interno dell’Etf, si è impegnato a offrire una maggiore cooperazione con le Sezioni della stessa Federazione europea

L’ultima riunione del Comitato giovani di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, si è svolta a Istanbul il 12 e 13 dicembre scorsi, capitale della Repubblica di Turchia. L’incontro, strutturato su due giorni, ha dato ai giovani europei la possibilità di incontrarsi con i ragazzi di alcuni sindacati turchi e confrontare le due realtà.

Ma prima di parlare della Turchia, vediamo su quant’altro era impegnato

il Comitato giovani Etf. Innanzitutto vale la pena di riportare una notizia positiva: all’ultimo Congresso di Itf (la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, a cui Fit-Cisl aderisce), che si è svolto pochi mesi fa, è stato approvato un emendamento allo statuto fortemente voluto dai giovani. Da ora in poi, al Congresso, per ogni delegazione sindacale di almeno quattro persone, una deve essere un’o una under 35. La novità permette ai giovani di essere coinvolti anche in questa importante fase sindacale.

Le principali tematiche da affrontare in questo mandato congressuale sono connesse alla gig economy e alle piattaforme informatiche di servizi, ovvero le sfide di organizzare e tutelare i giovani in questo nuovo mercato del lavoro; aumentare la rappresentanza nelle multinazionali; governare i processi di automazione e digitalizzazione del lavoro.

L’Etf ha da qualche tempo avviato un processo di cambiamento interno per una più efficace rappresentanza e una migliore gestione di coordinamento e di scambio di informazioni sia tra affiliati che verso l’esterno. Anche il Comitato giovani, in quanto organismo

rappresentativo all’interno dell’Etf, si è impegnato a offrire una maggiore cooperazione con le Sezioni della stessa Federazione europea, per quanto riguarda tematiche afferenti i giovani stessi, e inoltre a essere più presente con specifiche attività durante campagne e manifestazioni dell’Etf.

Proprio a questo proposito, i giovani hanno deciso di contribuire alla campagna Fair Transport attraverso uno specifico progetto denominato “Youth Trip” (Viaggio Giovani): gruppi di giovani di vari sindacati sparsi per l’Europa effettueranno viaggi attraverso numerosi paesi e con diversi mezzi di trasporto, condividendo il proprio viaggio e “storie” di lavoratori dei trasporti che incontreranno durante il percorso. La meta finale è Bruxelles, a cui arriveranno il 27 marzo per partecipare alla grande manifestazione finale della campagna. L’obiettivo è quello di promuovere l’impegno dei giovani nel sindacato; raccogliere idee e pensieri dei lavoratori incontrati in merito alle proprie condizioni di lavoro; informare il pubblico della campagna in corso.

Tra gli altri temi da segnalare, emersi durante questo incontro, vi è innanzitutto la messa a punto della strategia dei prossimi passi per il Comitato giovani, con riferimento ai vari gruppi di lavoro (il progetto Garanzia giova-

Siamo impegnati a vincere le sfide di ieri e di oggi

È iniziato il 2019. Ogni Capodanno è l'occasione per fare il bilancio dell'anno appena trascorso ma, soprattutto, per lanciare nuove e vecchie sfide. Per riflettere su chi vogliamo essere e su "come" vogliamo essere.

Non è dunque un caso se la Fit-Cisl del Lazio ha voluto aprire il nuovo anno con un'iniziativa di solidarietà: in occasione dell'Epifania, abbiamo raggiunto Amatrice con una serie di regali per i più piccoli. Un modo per ricordare e ricordarci l'importanza dell'ascolto, del calore umano e della generosità, prendendoci cura specialmente dei bambini: il nostro futuro, i lavoratori e i protagonisti del domani.

Crediamo che l'Italia, da sempre Paese dal cuore straordinario, un vero e proprio "ponte" tra il Nord e il Sud del mondo, debba ripartire dal valore dello stare insieme. La nostra Capitale e tutto il territorio del Lazio devono essere da esempio nel sostegno alla creazione di una società civile di valore.

È stato bello e commovente partecipare alla Santa Messa ad Amatrice, celebrata dal Provicario della Diocesi di Rieti, Don Luigi Aquilani, e vedere il volto dei bambini illuminato dalla gioia magica di ricevere un gesto d'amore inaspettato.

La "Befana" per i bambini di Amatrice non ci ha tuttavia distolto dalle tante questioni che restano aperte a Roma e sul nostro territorio, a partire da

quelle che vedono coinvolti migliaia di lavoratori e famiglie, ovvero Ama e Atac. Abbiamo accolto con soddisfazione l'ok da parte dell'assemblea dei creditori di Atac al concordato preventivo, incassato l'8 gennaio: una data da segnare sul calendario per chi, come noi, sta quotidianamente al fianco dei lavoratori della più grande azienda europea del Tpl, lottando per un sistema dei trasporti che resti pubblico, garantendo al contempo efficienza e servizi qualificati al cittadino. Il via libera ha dato serenità e stabilità a circa 11mila famiglie e premia un percorso responsabile effettuato dai sindacati e dai lavoratori, che con i loro sacrifici hanno sostenuto l'aumento della produttività oraria, contribuendo a gettare le basi per il risanamento dell'azienda. Adesso non si deve abbassare la guardia: si deve fare tutto il possibile per il rilancio di Atac.

Tra le questioni che abbiamo seguito con maggiore attenzione c'è inoltre la vicenda Ama: il rogo del Tmb Salario, le difficoltà strutturali dell'azienda, l'insufficienza dell'organico e l'inadeguatezza dei mezzi hanno messo a dura prova i lavoratori, che sono stati paradossalmente additati come capri espiatori di una situazione insostenibile. Abbiamo lottato affinché i loro diritti venissero rispettati, dando il via allo stato di agitazione allorché l'azienda ha ammesso rischi per la salute per chi opera presso il Tmb Salario e deciso di trasferire il personale senza una previa concertazione con

il sindacato. In seguito alle nostre richieste l'Ad di Ama, Lorenzo Bagnacani, ci ha convocato e dato alcune rassicurazioni: riceveremo delle relazioni sulle azioni di prevenzione che l'azienda metterà in campo e avremo modo di dire la nostra a tutela dei dipendenti. La preoccupazione per le condizioni di lavoro resta tuttavia alta, così come il nostro impegno per far sì che migliorino.

Anche sul territorio laziale abbiamo diversi fronti aperti, su cui la nostra attenzione è alta: siamo quotidianamente al fianco dei lavoratori della AeA, società di depurazione e trattamento delle acque, che ha dichiarato degli esuberanti nei cantieri di Rieti dopo la cessazione di alcuni appalti lo scorso 31 dicembre. Stiamo lavorando per provvedere al ricollocamento di queste persone, che stanno vivendo un momento di fortissima incertezza, presso la Società Acqua Pubblica Sabina, subentrante ad AeA.

Insomma, abbiamo davanti sfide vecchie e nuove, che vogliamo affrontare avendo una sola stella polare: il primato del lavoratore e della persona, che va tutelata a 360 gradi. Solo così potremo contribuire allo sviluppo di un territorio che ha molte criticità ma anche incredibili potenzialità.

Marino Masucci
Segretario generale Fit-Cisl
Lazio

Italia, il Paese delle classi sociali bloccate

di Geivù

Due giovani italiani su tre ritengono che chi oggi studia o inizia a lavorare occuperà in futuro una posizione sociale ed economica peggiore rispetto alla precedente generazione: è la percezione che emerge da un'indagine condotta dall'Istituto Demopolis per Oxfam Italia su un campione rappresentativo dei cittadini di età compresa tra i 18 ed i 34 anni.

L'80% degli under 35 pensa che nel nostro Paese sia accentuata la disuguaglianza intergenerazionale.

Da qualche anno, spiega il direttore di Demopolis Pietro Vento, l'ascensore sociale in Italia è fuori uso. Sono diversi gli ambiti nei quali i giovani si ritengono penalizzati: il 78% indica, al primo posto, la precarietà del lavoro con le minori tutele contrattuali; il 75% l'incertezza sul futuro, la convinzione di non poter contare in prospettiva sulle stesse certezze delle quali ha goduto la generazione dei propri genitori.

7 su 10 segnalano la retribuzione bassa o inadeguata, i due terzi manifestano fondate preoccupazioni per il loro futuro previdenziale. Il 63% degli under 35 identifica nella difficoltà di accesso al mercato del lavoro una ulteriore ragione di penalizzazione rispetto alla precedente generazione.

In questo contesto, una questione centrale è rappresentata dalla scuola e dal sistema educativo: per il 58% la scuola pubblica garantisce solo in parte e con livelli di qualità differenti l'uguaglianza di opportunità. Per 3 intervistati su 10 non

vi riesce affatto. Inoltre, il 61% dei giovani intervistati da Demopolis dichiara di non aver avuto, durante i momenti fondamentali del proprio percorso formativo, un orientamento chiaro e informazioni sufficienti per compiere una scelta consapevole tra studio e lavoro.

Sono 3 milioni in Italia i giovani tra i 18 e i 34 anni che non studiano e hanno assunto un atteggiamento rinunciatario rispetto alle prospettive di lavoro ed apprendimento. Un dato allarmante, quello di tali giovani, chiamati Neet, e tra i più alti nell'Unione Europea. A costoro si aggiungono i milioni di giovani che un lavoro ce l'hanno, ma con retribuzioni ridotte, disciplinato da formule contrattuali lontane dal lavoro standard. In termini più complessivi, il 75% dei giovani italiani tra i 18 e i 34 anni ritiene che, negli ultimi 5 anni, le disuguaglianze nel nostro Paese si siano ulteriormente incrementate.

Questo studio di scenario di Demopolis fa il paio con un'altra indagine, assai recente, di Bankitalia che argomenta con scorte di dati e numeri la "persistenza intergenerazionale delle condizioni economiche". Diplomato il padre, diplomato il figlio. Laureato il padre, laureato il figlio, e anche il nipote. In Italia è sempre più difficile riuscire a migliorare la propria condizione sociale ed economica di partenza. Chi parte da una famiglia con un buon reddito ha la maggiore possibilità di inserirsi e mantenersi nelle posizioni elevate della struttura occupazionale. Allo stesso tempo, l'Ocse stima che potrebbero essere necessarie almeno

cinque generazioni per i bambini nati in famiglie a basso reddito per raggiungere il reddito medio.

Secondo l'indagine di Bankitalia è solo dal secondo Dopoguerra fino agli anni Settanta che i giovani hanno avuto l'opportunità massima di fare il grande salto grazie all'istruzione, studiando di più e meglio rispetto ai loro genitori: dopo c'è stato un regresso. La scuola maggiormente selettiva di quegli anni permetteva anche ai figli di genitori con reddito basso di emergere. In questo senso l'ascensore sociale funzionava di più.

Oggi i giovani che ottengono i titoli di studio più alti sono quelli che provengono da famiglie agiate, in grado di trasmettere cultura e ricchezza. Il titolo di studio è più diffuso e meno discriminante, ma pesano altri fattori, a cominciare dal fatto che alcuni genitori sono in grado di mettere i figli in condizione di avere le conoscenze giuste. Pesa il contesto di provenienza: coloro che provengono da contesti svantaggiati sono di solito quelli che vanno peggio a scuola.

I risultati sono facilmente misurabili: quasi il 40% dei figli di lavoratori con occupazioni manuali, rileva ancora l'Ocse, diventano a loro volta lavoratori manuali, e il 31% dei figli di genitori con retribuzioni basse mantiene questa condizione. Solo il 6% dei figli di genitori con la scuola dell'obbligo arriva alla laurea. Ma, come abbiamo visto, non sempre la laurea apre le porte sperate.

Per strada ad aiutare gli ultimi



di Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

La fondazione **Progetto Arca** opera da 25 anni a fianco delle persone più fragili ed emarginate: senza dimora, famiglie con difficoltà economiche e abitative, persone con dipendenze, rifugiati e richiedenti asilo. «L'obiettivo è offrire loro un aiuto concreto e accompagnarle verso l'inizio di una nuova vita», spiega il Presidente **Alberto Sinigaglia**. Dai progetti di sostegno alimentare all'housing sociale per famiglie indigenti e profughi, la Fondazione nel 2018 ha assistito 31.813 persone, distribuendo nel complesso 2.446.627 pasti e offrendo 719.359 notti al riparo.

Quanti sono i senzatetto in Italia?

«Secondo dati Istat, in Italia le persone in povertà assoluta superano i 5 milioni; si tratta di italiani e stranieri residenti che non possono permettersi un paniere di beni e servizi essenziali per uno standard di vita accettabile. Un italiano su 6 si ritrova invece in una condizione di povertà relativa, cioè chi vive in una famiglia (sono più di 3 milioni) con una spesa al di sotto della soglia di 1.085 euro al mese per due persone. Sempre le stime Istat segnalano che le persone senza dimora sono più di 51mila in Italia, concentrati soprattutto nelle grandi città e in primis Milano e poi Roma».

Perché è così difficile aiutare queste persone?

«I numeri così elencati sono impressionanti. Noi operiamo ogni giorno per stare vicino e aiutare concretamente chi vive in condizioni di marginalità, tentando di migliorare e potenziare i servizi a loro dedicati, e cercando sempre una collaborazione e una co-progettazione con le istituzioni ed enti del Terzo Settore che, come noi, operano sul territorio.

Potenziare i servizi significa aumentare in quantità e qualità il sostegno e l'ospitalità alle persone fragili e che vivono ai margini, puntando prima all'abbandono della strada e, in seguito, al reinserimento sociale. Per questo inverno, per esempio, la novità che portiamo a Milano è l'apertura h24 dei centri di accoglienza e l'assistenza in strada prevista anch'essa h24, con l'obiettivo di dare soccorso immediato alle persone senza dimora in difficoltà e offrire loro un'opportunità di prima accoglienza lasciando la strada e il freddo.

Per sostenere il consolidamento di queste attività, abbiamo anche lanciato la campagna #EmergenzaFreddo a sostegno dei senzatetto».

In cosa consiste?

«Dal 20 gennaio al 10 febbraio si possono donare 2 euro inviando un sms al numero 45584; si donano 5 o 10 euro chiamando da rete fissa. Gli sms donati si trasformeranno concretamente in: pasti caldi; "kit freddo" contente coperte, scaldamani e scal-



dapiedi; set igienici con prodotti per l'igiene personale e biancheria; pacchi di vari alimenti consegnati a casa di famiglie indigenti».

Che misure specifiche adottate per aiutare i migranti senzatetto?

«Da quando, a ottobre 2013, è iniziata in Italia quella che è stata chiamata Emergenza Migranti, noi di Progetto Arca siamo stati in prima linea a Milano nell'accoglienza dei migliaia di migranti in transito e di coloro che fanno richiesta di asilo poi. Al momento gestiamo tra Milano, Varese e Lecco 9 CAS (Centri di Accoglienza Straordinari) dove accogliamo nel complesso più di mille richiedenti asilo, sia uomini sia donne con bambini. Per ora, con il Decreto Sicurezza di recente emanazione, siamo in attesa di capire quali saranno le reali conseguenze pratiche per decidere come agire per la protezione dei nostri ospiti».

Per maggiori informazioni:
progettoarca.org

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

Inat: mettere la persona sempre al centro.

Un mondo di prodotti assicurativi dedicato ai lavoratori in servizio e in pensione del settore trasporti e alle loro famiglie.



www.inat.it



**Da oggi anche dal tuo smartphone
iOS o Android. Scarica le app
per essere sempre collegato!**



Largo C. Sallinari, 18 - 00142 Roma
info@inat.it • www.inat.it

Ufficio Sinistri:
Tel. 06.515741 selezione 3/4/5
F.S. 970.65130 - Fax F.S. 970.65104
sinistri_inat@agenziaspecialefi.it

Assistenza clienti:
Tel. 06.515741 selezione 2
Fax 06.5137841
info@inat.it