

La VOCE dei trasporti

LXIX anno dalla fondazione

N.3 | Marzo 2019



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

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



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** La politica “sembra” ferma, il sindacato è al lavoro

In Evidenza

- 5** Lo sviluppo passa dai porti e i Cinesi lo hanno capito
7 Tutte le novità sul tesseramento 2019
9 Tutto è fermo perché l'Italia non sa spendere
22 Concorso “Nico Piras - Sono stato io”: avanti tutta!

Mobilità Ferroviaria

- 11** Ecco le nostre richieste per arrivare a un accordo con Trenitalia
13 La Manutenzione Rotabili di Trenitalia e le nuove regole europee
14 Il Parlamento deve audire i sindacati sulla sicurezza ferroviaria
15 Italferr ai buoni risultati faccia seguire maggiore attenzione al personale

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

- 28** Vademecum per avere il reddito di cittadinanza

Generi e Generazioni

- 31** Ri-equilibrare: strategie sindacali e buone pratiche
34 La sentenza di appello sui rider riconosce che hanno diritto a più tutele

Fit International

- 37** La Fit-Cisl presenta il proprio impegno per i marittimi alla Pontificia Accademia delle Scienze
40 La Itf contro il dumping contrattuale nell'aviazione civile

Regioni

- 40** I trasporti sul territorio, tra presente e futuro
41 Tav: una questione anche lombarda
42 La Fit-Cisl festeggia i suoi iscritti
43 Allarme manutenzione per le strade della nostra regione gestite dall'Anas

Opinioni e Colloqui

- 44** «L'Enav, con il free route, ha ridotto l'inquinamento nei cieli»
46 Occupazione, il paradosso tutto italiano
47 Caf Cisl. L'altra faccia del sindacato
 Intervista a Giovanna Ventura

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

N. 3 Marzo 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 18/03/2019

Finito di stampare nel mese di Marzo

Tiratura: 28.000 copie

La politica “sembra” ferma, il sindacato è al lavoro



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

Anche il rapporto del Centro studi di Confindustria evidenzia le difficoltà del nostro sistema economico: il mese di marzo, che chiude il primo trimestre di quest'anno, evidenzia un andamento negativo. Tutti i dati aggregati confermano che stiamo scivolando verso la recessione.

Tuttavia non siamo in una situazione irreversibile. Una repentina inversione di marcia della nostra politica industriale ed economica potrebbe cambiare, in meglio, questo stato di cose. Purtroppo il Governo non manifesta segnali di cambiamento, perché - come si è già scritto su questo mensile - è prigioniero di una campagna elettorale permanente, fatta di annunci talvolta anche clamorosi ma purtroppo non supportati da scelte conseguenti capaci di imprimere una vera inversione alle attuali tendenze.

La grave fase di stallo che oggi stiamo vivendo era già stata annunciata e denunciata da mesi, con toni sempre

più forti, sia dal mondo sindacale, con la Cisl in testa, sia da quello imprenditoriale. Ma, al momento, chi governa il Paese, su questi temi, si chiude in un silenzio assordante. Noi non molliamo. Non ci rassegheremo mai all'inerzia e, pur tra mille difficoltà, persevereremo nel tutelare gli interessi dei lavoratori e nel favorire il ricambio generazionale per dare una prospettiva ai giovani che premono sul mercato del lavoro a beneficio dell'intero sistema Paese. Il confronto, anche aspro, e il metodo negoziale “pagano” sempre. E danno nuovo ossigeno alla nostra linea strategica, che si innerva nell'indissolubile trinomio: consolidamento dei volumi produttivi, sviluppo di nuove attività e crescita dei livelli occupazionali.

L'ennesima conferma la troviamo nell'intesa che abbiamo sottoscritto il 18 marzo scorso con Trenitalia, che prevede, entro il corrente anno, l'assunzione di mille giovani che saranno impiegati a bordo dei treni e nell'ambito dei processi manutentivi e commerciali. Assunzioni che saranno avviate su tutto il territorio nazionale e che saranno accompagnate da concrete garanzie occupazionali anche in ambito appalti ferroviari. Inoltre l'intesa dà l'opportunità ai circa 600 lavoratori che, dopo aver svolto per anni attività particolarmente gravose sui

treni e nelle stazioni, lo hanno richiesto, di godersi la meritata pensione favorendo così il processo di ricambio generazionale. Questo è solo un primo passo perché, se il piano industriale del Gruppo confermerà i numeri annunciati dall'Amministratore delegato entro il 2026 ci saranno da fare almeno altre quattromila assunzioni. Un modo concreto per facilitare l'ingresso delle giovani leve nel mondo del lavoro e per migliorare la qualità dei servizi.

Anche su Alitalia e sul trasporto aereo c'è un silenzio assordante del Governo. Alitalia è sicuramente una priorità, ma il vero problema è e rimane l'intero “sistema trasporto aereo” liberalizzato dal legislatore con troppa superficialità e senza prevedere le giuste tutele, economiche e contrattuali, per le lavoratrici e i lavoratori del settore. I segnali che cogliamo negli ultimi giorni di marzo non sono molto incoraggianti e l'ultimatum dei commissari affinché Fs Italiane prenda, in tempi molto stretti, una decisione definitiva, con indicazioni precise e concrete sullo sviluppo della compagnia, si pongono a valle della nostra iniziativa di sciopero del 25 marzo scorso. È stata una mobilitazione per sollecitare il Governo ad abbandonare i “tranquillizzanti” buoni propositi annunciati bimestralmente a partire dal 12 ottobre 2018 alle organizza-



zioni sindacali, e ad avviare con noi un decisivo confronto sulle questioni aperte, che deve trovare nel piano industriale le necessarie architravi a sostegno di un serio disegno di sviluppo della compagnia. Il Governo, quindi, "batta un colpo" per evitare che la situazione degeneri irreparabilmente con conseguenze devastanti sulla condizione dei lavoratori dell'azienda e sulle stesse prospettive del sistema Paese. L'Italia deve ritrovare nelle correnti turistiche e nei rapporti commerciali con ogni angolo del mondo un decisivo asset di grande sviluppo.

La Fit-Cisl è molto paziente, ma non si lascia frenare dall'immobilismo di chi dovrebbe governare al meglio. Se non ci sarà l'avvio di uno stringente confronto assumeremo, insieme alle altre organizzazioni sindacali, ogni ulteriore utile iniziativa. Un confronto che deve riguardare tutto il trasporto aereo, partendo dal rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro che va esteso a tutte le aziende che operano nel comparto e che preveda: la presenza di organismi di parteci-

pazione dei lavoratori in ambito aziendale (è una buona pratica l'esperienza in Enav e in Fs Italiane), misure che contrastino efficacemente il dumping contrattuale che non fa altro che danneggiare i lavoratori e distruggere valore nonché, tra le altre, l'attivazione di fondi bilaterali per la formazione, la riqualificazione professionale e il sostegno al reddito dei lavoratori in caso di crisi aziendali. Fondi che dovranno essere alimentati in modo strutturale.

La nostra organizzazione sindacale a tutti i livelli lavora quotidianamente non solo per tutelare il lavoro e l'occupazione ma anche per salvaguardare la salute dei lavoratori di oggi e di quelli che lavoratori lo diverranno domani. Puntiamo all'affermazione di un nuovo "modello" di sviluppo che saldi strettamente la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente con la salute delle persone. Di questi temi discuteremo al nostro convegno nazionale, che abbiamo programmato per il prossimo 17 aprile. Autorevoli esponenti del mondo accademico e imprenditoriale daranno vita a un confronto a tutto

campo. Questo il tema: La gestione del sistema dei rifiuti fra complessità e sfide future.

La riflessione si concentrerà su un argomento di grande attualità: superare l'economia lineare per affermare quella circolare. Un tema che richiede una nuova cultura, che parta dal presupposto di scardinare i tradizionali contorni del rifiuto; esso non è più uno scarto inesorabile e nocivo, ma una preziosa risorsa che, attraverso il riciclo virtuoso, sostenuto dalle tecnologie più avanzate, preservi il pianeta, a partire dai singoli territori, dal sovra sfruttamento e dai devastanti effetti che vengono generati sui terreni e sui mari. Questa nostra iniziativa si pone – mi pare opportuno evidenziarlo – a poco più di quindici giorni dall'approvazione a livello di Parlamento europeo di una normativa che mette al bando l'utilizzo degli oggetti quotidiani di plastica monouso, come bicchieri, cannucce, piatti e via dicendo, pur lasciando ai singoli stati un breve periodo di adeguamento (poco più di un anno). Ed è bello osservare che non poche realtà



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

LA GESTIONE DEL SISTEMA DEI RIFIUTI TRA COMPLESSITÀ E SFIDE FUTURE

17 Aprile 2019 ore 9.00

Roma
AUDITORIUM ANTONIANUM
Viale Manzoni, 1

SALUTI E INTRODUZIONE
SALVATORE PELLECCIA
Segretario generale FIT-CISL

INTERVENGONO
SAVERIO SCARPELLINI
Economista
STEFANO BONACCINI
Presidente Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome
ANTONIO DECARO
Presidente Associazione Nazionale Comuni Italiani
CHICCO TESTA
Presidente Fise-Assoambiente
FILIPPO BRANDOLINI
Vice Presidente Utilitalia

CONCLUDE
ANDREA CUCCELLO
Segretario confederale CISL

COORDINA
GIANLUCA SEMPRINI
Giornalista RAI

Evento libero dall'utilizzo di materiale e stoviglie monouso in plastica

PLASTIC FREE

italiane stanno già attuando le disposizioni europee.

È una nuova cultura, che noi della Fit-Cisl vogliamo contribuire ad affermare anche con il nostro concorso "Sono Stato Io" sul rispetto degli operatori della mobilità e sull'uso corretto dei mezzi pubblici e delle stazioni. Un mezzo di trasporto pubblico pulito ed efficiente incentiva le persone ad un maggiore suo utilizzo quotidiano. Un modo per affermare una mobilità sostenibile, che invita ad abbandonare l'utilizzo dei mezzi di locomozione con effetti ambientali positivi in termini di emissioni di CO₂. Siamo alle battute

finali: il termine di presentazione degli elaborati è fissato al 15 aprile 2019 e le premiazioni dei migliori lavori avverranno nel prossimo mese di settembre.

Intanto sul versante planetario si muove qualcosa e la globalizzazione, da governare comunque, imprime una sua autonoma velocità. Il memorandum che il Governo italiano ha sottoscritto con la Cina, che ha richiesto l'intervento del Capo dello Stato per porre paletti di protezione, apre un nuovo scenario nel quale il nostro sistema Paese, a partire dai porti, può svolgere un ruolo molto importante nel contesto dell'intermo-

dalità sul quale si deve impegnare tutto il vecchio continente. L'Italia e la Cina hanno deciso di operare in modo cooperativo e in continuità con il passato, nelle infrastrutture, nella logistica, nell'ambiente, nelle energie rinnovabili, con progetti comuni in ambiti culturali. Nonostante la buona dose di diletterismo nel presentare l'incontro, alla fine ha prevalso un sano realismo. E ora occorre passare ai fatti e alla realizzazione dei progetti, ponendo le condizioni e chiedendo le garanzie che ci evitino di essere fagocitati. Molti di questi progetti si intersecano con la nostra realtà sindacale e pertanto siamo pronti alle nuove sfide; l'intermodalità, a partire dal ruolo centrale dei nostri porti della dorsale dell'alto Tirreno e dell'Adriatico, ma non solo, dà una forte spinta a tutta la nostra strategia. Dobbiamo cogliere, con coraggio e ferma determinazione, le opportunità che il nuovo orizzonte ci apre. Del resto una forte organizzazione come la nostra sa sempre trovare la giusta traiettoria per costruire il suo futuro nell'interesse del Paese.

Ho il piacere di richiamare, in proposito, un dato. Mi riferisco al tesseramento del 2018 che la Cisl ha presentato al Comitato esecutivo dello scorso 5 marzo. Un aggregato che segna un incremento degli iscritti alla confederazione di circa 10 mila unità: di queste, quasi 2 mila sono della Fit. Lo richiamo con grande soddisfazione e anche con orgoglio. E voglio esprimere, con il mio apprezzamento, la gratitudine sincera ai nostri attivisti impegnati nelle aziende e nei presidi territoriali e a tutti i dirigenti, a ogni livello di responsabilità. Con un invito: dobbiamo proseguire lungo questo virtuoso percorso, perché una organizzazione sempre più forte saprà meglio rispondere ai bisogni delle lavoratrici e dei lavoratori e alle grandi sfide che ci aspettano all'orizzonte.

Lo sviluppo passa dai porti e i Cinesi lo hanno capito

Accogliamo senza pregiudizi chiunque vuole investire con un progetto serio



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

Il memorandum italiano di intesa con la Cina è meno pregnante, a ben guardare, dei tredici accordi siglati bilateralmente con altri paesi europei. E le “regole d’ingaggio” sono più severe e stringenti di quelle definite dall’Unione europea, con un ben preciso richiamo ai paletti sul libero commercio. Interessante è la premessa politica del memorandum, che è siglato «in uno spirito di rispetto reciproco, uguaglianza e giustizia; di reciproco beneficio nella prospettiva di una solidarietà globale rafforzata; consapevoli del passato storico comune, sviluppato attraverso le vie di comunicazione per terra e per mare che collegano Asia ed Europa e del ruolo tradizionale dell’Italia come punto di approdo della Via della Seta andando a definire quello che è il perimetro, la portata e l’ambito di applicazione».

Il memorandum conferma una scelta strategica che ha già solide basi nel nostro Paese. Le aziende cinesi, infatti, sono fortemente presenti nelle nostre realtà, con volumi di investimento ragguardevoli che diventeranno ancora più consistenti. Richiamiamo solo due esperienze recenti: Vado Ligure e Taranto. Nel primo caso la presenza cinese sta dando un decisivo apporto alla costruzione del terminal e al suo adeguamento strutturale, che lo pone ad alti livelli di efficienza operativa e, quindi, lo rende un impor-

tante polo di sviluppo. Diversa la realtà che osserviamo a Taranto dove i cinesi hanno invece abbandonato anni fa quel porto e, dopo lunga peripezia, sono subentrati operatori turchi, con un progetto industriale di rilancio molto interessante e innovativo che speriamo venga portato a compimento.

Non è una scoperta di questi giorni, quindi, la grande attenzione che la Cina dedica all’Italia quale piattaforma logistica “privilegiata” del Mediterraneo. Il fatto che facciano leva su Genova, Trieste e Venezia, in un contesto di più ampio mercato globale, sottoposto a una spietata concorrenza, conferma che questi scali costituiscono un decisivo punto di forza per il nostro sistema portuale, nelle sue articolate dorsali, e una straordinaria opportunità per intensificare la locazione della logistica e il trasporto delle merci. A questa prospettiva siamo particolarmente sensibili: per noi coincide perfettamente con la nostra linea strategica, che salda crescita economica per tutto il sistema Paese e sviluppo di nuova occupazione, duratura e qualificata.



Quando verrà completato il Canale di Suez, non è difficile prevedere una forte impennata del trasporto merci dall’estremo e medio oriente

Quando verrà completato il Canale di Suez, in fase molto avanzata di realizzazione, non è difficile prevedere una forte impennata del trasporto merci dall’estremo e medio oriente, come dall’Africa, verso l’insieme delle nostre articolazioni portuali. Pensiamo alla Sicilia, alla Sardegna, alle regioni meridionali e centrali, del Tirreno e dell’Adriatico, fino a convergere negli avamposti strategici verso i quali è concentrata l’attenzione del “mondo” cinese.

Nel sistema portuale italiano, diciamo con serenità, c’è spazio per

tutti. E non ci turbano affatto le suggestioni strumentali che anche dal Governo sono emerse sul richiamo alla geopolitica e allo scontro fra le più importanti economie del mondo, dominate da una logica di predominio e di cieca potenza. Noi guardiamo con sereno distacco a queste polemiche, che riflettono vecchie logiche, che mal si conciliano con le dinamiche del mercato globale. Il mare è il terreno dove si confrontano e si sfidano le

verno non può ulteriormente tergiversare sulla realizzazione delle grandi opere strategiche: dalla Tav alla Gronda, passando per il Terzo Valico e le infrastrutture previste nell'alto Adriatico, basta annunci e proclami elettorali e si pensi finalmente ai fatti.

Ancora due sottolineature sul ripresentarsi dell'autoproduzione e sullo strisciante disegno di una regionalizzazione delle Adsp (autorità di si-

clamato uno sciopero regionale della categoria che ha visto confluire a Napoli, per solidarietà nei confronti dei colleghi ma anche per dimostrare che il problema è sentito proprio in tutti i porti, una folta partecipazione dei lavoratori confluiti a Napoli dalle diverse realtà portuali del Paese, oltre a diversi presidi in molti altri scali. Il nostro obiettivo è la difesa delle peculiarità del lavoro portuale nel rispetto della legge che prevede che siano i portuali ad eseguire le operazioni portuali, arginando ogni tentativo di dumping salariale e normativo. Per questo abbiamo richiesto un incontro al Ministero dei Trasporti, per dare l'avvio ad un serrato confronto. In assenza di alcun riscontro valuteremo le opportune iniziative da assumere.

In questi giorni, poi, si sta tornando a parlare troppo della "regionalizzazione" delle Adsp. Mentre si in-



nuove dinamiche. Quelle che le organizzazioni sindacali affrontano ogni giorno nelle loro articolazioni internazionali, in un serrato confronto, in ogni angolo del globo. Alle eventuali tensioni geopolitiche rispondiamo con un cordiale saluto di benvenuto - e quindi sia agli operatori cinesi sia a quelli americani - se sono portatori di serie opportunità per la crescita del Paese, tenendo sempre la barra dritta sul lavoro e la dignità delle persone.

Ma per rendere più proficuo questo percorso vi sono alcune criticità, relative ai nostri porti, che vanno superate con grande urgenza: gli scali devono essere adeguati nelle loro strutture e nei collegamenti con i diversi Paesi del Vecchio Continente. Il nostro Go-

stema portuale). L'autoproduzione, lo ricordiamo, mette a rischio la tenuta dei livelli occupazionali e il reddito dei lavoratori portuali oltre ad abbassare pericolosamente gli standard di sicurezza. In merito avevamo già messo dei precisi paletti nelle iniziative di fermo contrasto nel maggio dello scorso anno ed era stato avviato un confronto con il Ministero dei Trasporti, confronto che inspiegabilmente si è interrotto ad agosto, lasciando sul tavolo tutti i problemi irrisolti che puntualmente si stanno riproponendo con maggiori effetti.

Ha riaperto il clima di scontro l'attivazione dell'autoproduzione a Napoli, prendendo a pretesto le tariffe della Compagnia Portuale. È stato pro-

vitano le Autorità a dare completa attuazione alla definizione degli organici dei lavoratori dei porti, nell'ambito della loro area operativa, manifestiamo una nostra necessaria riflessione, tradotta in termini molto sintetici: la stessa non deve indebolire, all'ombra dei diversi campanili, la salvaguardia del modello a sistema integrato, che resta la condizione per dare concrete prospettive di crescita alla filiera della nostra rete dei porti, senza trascurare i retroporti e quei territori che dovranno essere coinvolti, anche nelle migliori scelte dell'intermodalità, in un incisivo e decisivo processo di sviluppo economico e sociale.

Tutte le novità sul tesseramento 2019

Ecco perché è importante e come farlo correttamente



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

La Cisl ha avviato la sua campagna tesseramento per il 2019 e la nostra Fit si è già attivata a tutti i livelli per portarla avanti.

Lo scorso 17 gennaio, infatti, la Confederazione ha presentato la campagna alle Federazioni e ha mostrato in anteprima la nuova tessera di iscrizione in formato card plastificata, la quale, rinnovata nella grafica, riporta sul fronte lo slogan del Congresso 2017 "Per la persona per il lavoro". Nella parte in alto sono elencate tutte le Federazioni di categoria e a seguire l'elenco dei Servizi Cisl (di cui abbiamo parlato sullo scorso numero de La Voce dei Trasporti). Sul retro della card, invece, oltre al riquadro per il codice fiscale a barre, è stato inserito il quadrato QR code che rimanderà alla pagina web del singolo iscritto, con notizie e informazioni utili e, soprattutto, con la verifica e conferma dell'iscrizione attiva.

La tessera avrà validità triennale (2019-2021) con due riquadri per apporre i bollini di validità annuale (solo per il 2020 e 2021).

Il messaggio di Annamaria Furlan

È importante sottolineare il messaggio che la Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan ha inviato a

**È più di una tessera.
È mettere tutti i giorni al centro i tuoi diritti.**



CISL. Per la persona, per il lavoro.
Tesseramento 2019



www.cisl.it

tutte le iscritte e gli iscritti in occasione del lancio del tesseramento, perché riassume perfettamente il senso di questo appuntamento importante: «Siamo un sindacato pluralista, autonomo dalla politica, sempre coerente ai nostri principi ispiratori, legati alla tradizione del cattolicesimo democratico e del riformismo laico.

La Cisl è fortemente radicata nei territori e in tutti i luoghi di lavoro, con la presenza capillare del nostro patronato Inas e di tanti altri enti che forniscono assistenza e servizi a tutela di milioni di iscritti: lavoratori, pensionati, giovani, donne, immigrati.

«Siamo un sindacato pluralista, autonomo dalla politica, sempre coerente ai nostri principi ispiratori»

La centralità della persona umana, il valore unificante del lavoro, lo strumento della contrattazione rappresentano per la Cisl la base programmatica di un sindacato moderno, partecipativo, riformista. Abbiamo una strategia aperta alle istanze di rinnovamento ed alle nuove esigenze del mondo del lavoro, consapevoli di dover affrontare le sfide globali e dell'innovazione, in un'ottica non nazionale ma europea».

Il messaggio della Segretaria si conclude con una riflessione sul valore del nostro sindacato per il Paese: «Una democrazia moderna ha bisogno del consenso e della partecipazione dei corpi sociali per garantire le istanze di tutte le persone, a partire dai soggetti più deboli ed emarginati. Far parte della Cisl significa costruire una società più giusta con il protagonismo dei lavoratori, far avanzare nel nostro paese una autonoma via di progresso e di democrazia economica».

Le modalità di distribuzione

Il 15 febbraio 2019 è stata avviata la produzione delle nuove tessere e, successivamente a tale data, la produzione delle card per i nuovi iscritti.

ti avverrà il 25 di ogni mese e la spedizione alle Ust/Usr/Usi avverrà mensilmente.

È prevista la consegna alle Ust/Usi/Usr delle tessere stampate con le modalità vigenti. Le modalità di consegna delle tessere avverranno tramite il canale tradizionale: invio dei pacchi tessere alle Ust/Usr/Usi e consegna alle Federazioni territoriali.

Si ricorda, inoltre, che non è più prevista la procedura di attivazione della tessera al Caf o presso le Federazioni territoriali, come è avvenuto con la precedente card.

La tessera, per ora, non è legata a nessun circuito di convenzioni nazionali.

L'accesso alle agevolazioni previste dalle convenzioni nazionali avviene esibendo a vista la card o per alcune convenzioni nazionali di NoiCisl con l'inserimento del numero di tessera.

L'impegno della Fit-Cisl

Allo scopo di avviare le procedure di tesseramento per l'anno 2019 la Fit-Cisl sta provvedendo a perfezionare le anagrafiche dei propri iscritti.

Abbiamo inoltre organizzato un corso di formazione dedicato, che si è svolto il 5 e 6 marzo a Roma, presso il nostro Centro Studi nazionale di via degli Anamari. Numerosissime sono le richieste di adesione pervenute da tutta Italia, che per motivi di spazio sono state accolte fino al totale riempimento della capacità della sala, pari a 47 corsisti. All'appuntamento, insieme al Segretario organizzativo Monica Mascia, hanno partecipato anche il team nazionale di recente costituzione, che si occuperà del tesseramento, Silvia Ferro e Giorgio Pavone, nonché l'addeetta stampa Giulia Dellepiane.

Il corso è stato tenuto dai massimi esperti della Confederazione della nostra organizzazione sindacale:

Antonio Ceres e Massimo De Santis, che si sono occupati della parte amministrativa e organizzativa sotto un profilo tecnico-politico, mentre Gilberto Andreoli e Paola Narducci hanno trattato la parte più pratica-organizzativa che attiene al tesseramento e alle tematiche ad esso connesse. Il corso si è articolato in varie fasi: partendo dall'abc è stato illustrato come presentare il modulo di iscrizione; sono stati spiegati gli aspetti organizzativi e quelli amministrativi del tesseramento; sono stati curati anche gli aspetti pratici legati alla Banca dati dirigenti, al SiWeb e all'Anagrafe degli iscritti. Ovviamente c'è stato spazio per simulazioni al computer, esercitazioni pratiche e domande.

Il corso ha avuto un alto indice di gradimento e la formazione voluta dalla Segreteria nazionale è stata apprezzata per la sua grande utilità negli approfondimenti e per le sue finalità pratico-operative. Tutta la nostra attività, infatti, che pone al centro l'iscritto, parte dal piccolo grande passo che vede quindi il tesseramento quale momento fondamentale per lo svolgimento della nostra "missione" quotidiana.



**Essere iscritto
VALE!**

SCOPRI LE AGEVOLAZIONI PER TE



Tutto è fermo perché l'Italia non sa spendere

Sfruttiamo solo il 3% dei fondi strutturali europei a nostra disposizione



di **Silvia Ferro**

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

È la triste verità. Lo sottolineava il nostro Segretario generale nel suo editoriale dello scorso numero de La Voce dei Trasporti: «nel piano 2014-2020 la Ue ha stanziato a favore dell'Italia 42,7 miliardi di euro ai quali vanno aggiunti 30,9 miliardi di euro di co-finanziamento nazionale per un totale di 73,6 miliardi di euro. Siamo stati capaci di spendere solo il 3%». Assurdo.

La politica di coesione, già dagli anni 90, è il pilastro dell'Unione europea. Obiettivi: rafforzare la tenuta economica, sociale e territoriale dell'area per concorrere a realizzare la Strategia Europa 2020 impostata su un modello di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Coerentemente, il Quadro finanziario pluriennale europeo, attraverso il quale la Commissione europea programma interventi di co-finanziamento con gli Stati membri, persegue la finalità di conciliare gli obiettivi di competitività, inclusione e contenimento della spesa.

Come è noto, più della metà dei fondi dell'Ue viene erogata attraverso i cinque Fondi strutturali e d'investimento europei (fondi SIE) destinati a creare posti di lavoro e un'economia e un ambiente sani e sostenibili in Europa. Tutti questi fondi sono gestiti dai paesi stessi, attraverso accordi di partenariato nei quali, in collaborazione

con la Commissione europea, viene chiarito in che modo i fondi saranno utilizzati. L'accordo firmato con la Ue ci impone non solo il rispetto del rapporto tra piano e progetto attraverso meccanismi auto-valutativi, ma individua numerosi indicatori di risultato per gli obiettivi tematici, sia come valore ex-ante la spesa pubblica sia come target.

Ma troniamo ai numeri. Come ricordato dal Cnel, per il periodo di programmazione finanziaria 2014-2020, l'Unione europea ha destinato alla politica di coesione un terzo delle risorse previste nel bilancio dell'Ue. Con i suoi 73,6 miliardi di euro stanziati, per consistenza dei fondi nella programmazione europea, l'Italia è in seconda posizione (dopo la Polonia). Un bel "gruzzoletto" per realizzare i 75 programmi nazionali e regionali presentati incentrati su occupazione e crescita, potenziamento di ricerca e innovazione, tutela dell'ambiente e aumento della partecipazione al mercato del lavoro.

Quanto potrebbero incidere queste risorse sulla crescita del sistema-paese e sul benessere dei cittadini in termini di sviluppo economico e di coesione sociale e territoriale? Tanto. Anzi, tantissimo. Eppure, la prima relazione sull'utilizzo

dei fondi strutturali della Commissione europea, aggiornata a ottobre 2017, colloca il nostro paese in sestultima posizione tra i 28 Stati membri, con un impegno di 27,103 miliardi di euro, pari al 37% del totale a fronte di una media europea del 44%, di cui spesi 2,45 mld pari al 3%. Cosa ancor più triste è che, in prossimità della chiusura del 2018, la situazione sia rimasta pressappoco invariata. Da non dimenticare poi la spada di Damocle che pesa sul sistema dei finanziamenti europei, il disimpegno automatico. In cosa consiste? Semplice: se una somma stanziata a favore di un dato programma non viene ritirata entro la fine del secondo anno a decorrere dall'approvazione dello stesso, tutte le somme di denaro non versate non saranno più disponibili per quel programma. Questo meccanismo, pensato per incrementare il ritmo di sviluppo dei progetti e il monitoraggio dei flussi di finanziamenti destinati ai programmi, non fa altro che aggravare la nostra situazione.

In cosa consiste il disimpegno automatico?

Se una somma stanziata a favore di un dato programma non viene ritirata entro la fine del secondo anno a decorrere dall'approvazione dello stesso, tutte le somme di denaro non versate non saranno più disponibili per quel programma.

La Corte dei Revisori Ue nel Rapporto 2018 ha precisato che già «sulla programmazione 2007/2013 l'Italia ha accumulato 950 milioni di fondi non impiegati e progetti sospesi, e in questo è seconda in Europa dopo la Romania».

I limiti dei grandi progetti italiani

L'Italia non beneficia appieno delle opportunità offerte dall'Unione Europea perché i suoi progetti presentano numerose criticità. Il rapporto dell'Ufficio valutazione impatto del Senato sulla capacità progettuale dell'Italia in termini di qualità lo evidenzia nel dettaglio.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 dei Fondi europei, in base alle informazioni disponibili alla data di chiusura del ciclo, furono presentati da Stato e Regioni 95 grandi progetti, 73 sono stati notificati alla Commissione Europea (77%) di cui 57 approvati per un valore complessivo di oltre 17 miliardi di euro (circa il 20% delle risorse finanziarie disponibili nel settennio di riferimento). La Commissione europea, nei due mesi a sua disposizione per approvare o respingere le opere – strade, infrastrutture ferroviarie e di trasporto aereo, reti

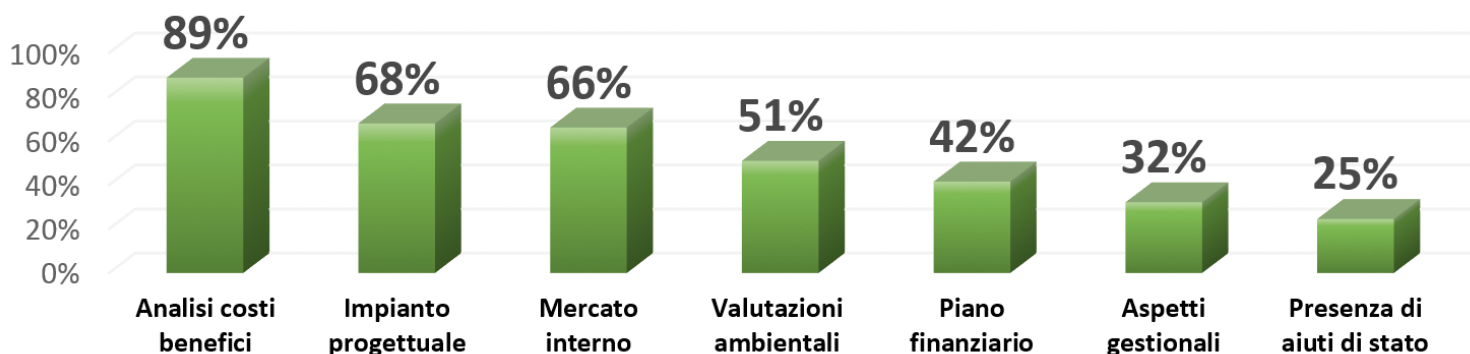
energetiche, infrastrutture per telecomunicazioni – in base alle analisi costi-benefici, all'impianto progettuale, alla conformità con le norme sugli aiuti di Stato, ha rilevato molti aspetti critici. Su 53 grandi progetti osservati, 47 presentavano gravi lacune sull'analisi costi benefici, 36 progetti presentavano criticità nell'impianto progettuale, 35 mostravano problemi relativi al mercato interno e, in un caso su due, le istruttorie hanno lacune nelle valutazioni ambientali. Si contano anche, sebbene con meno frequenza, criticità sul piano della copertura finanziaria, sul sistema di gestione degli interventi realizzati e sulla presenza di aiuti di Stato.

Appare evidente che tali criticità devono necessariamente trovare soluzione soprattutto alla luce della proposta di regolamento della Commissione europea sull'uso e la distribuzione dei fondi di coesione nel quadro del bilancio comunitario relativo al periodo 2021-2027, cioè COM (2018) 375 del 29 maggio 2018, che tiene conto dell'uscita del Regno Unito dall'Ue e apporta alcune innovazioni nel riparto delle risorse per effetto dei nuovi parametri di assegnazione proposti, che, al fattore Pil pro-capite, aggiungono la disoccupazione giovanile, i livelli d'istruzione, il cam-

biamento climatico, l'accoglienza e l'integrazione degli immigrati, prevedendo altresì risorse per le aree urbane con maggiore densità di popolazione. Non possiamo quindi permetterci altri sprechi. L'Italia deve cambiare il suo approccio nei confronti dei fondi strutturali.

Di fondamentale importanza è la corretta formulazione della fattibilità dei progetti. L'analisi costi benefici non può non rispettare gli indirizzi contenuti nelle linee guida presenti nell'Accordo di partenariato tra Italia e Commissione europea né svincolarsi da una essenziale semplificazione amministrativa, poiché oggi gli aspetti burocratici rappresentano un onere eccessivo per i gestori dei programmi e i beneficiari finali. Ovviamente sarà necessario rafforzare l'obbligo per gli Stati membri di coinvolgere le parti economiche e sociali, e quindi anche le organizzazioni sindacali, in tutte le fasi del processo di gestione dei fondi dalla fase progettuale a quella di realizzazione, rendendole sempre più parte attiva nei processi decisionali.

LE LACUNE DEI GRANDI PROGETTI ITALIANI



Fonte: Impact Assessment Office - Focus luglio 2017

Ecco le nostre richieste per arrivare a un accordo con Trenitalia

Siamo a un punto di svolta. I problemi sul tavolo sono tanti



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

Il lungo confronto con Trenitalia sulle problematiche inerenti i turni del personale mobile, tutto il settore commerciale e la verifica dell'accordo dell'aprile 2018 sulla manutenzione dei rotabili, iniziato lo scorso dicembre con l'attivazione delle procedure di raffreddamento, è arrivato ad una svolta importante. Da un lato vi è la possibilità di rottura definitiva con la conseguente proclamazione di uno sciopero e dall'altro vi è la ricerca di un'intesa sui punti oggetto della vertenza per migliorare la qualità e la "vivibilità" del lavoro, visti i livelli di produttività raggiunti negli ultimi anni.

Volendo analizzare i vari punti della vertenza, iniziamo dalla problematica dei turni del personale mobile. Essa rappresenta una delle cosiddette "code" contrattuali, infatti è specificata al punto 2.9 dell'art. 13 del contratto aziendale Fs Italiane con la seguente dicitura: «Le parti, al fine di ottimizzare ed efficientare la gestione del personale mobile e superare alcune criticità determinate dall'attuale sistema di programmazione dei turni rispetto alla collocazione dei riposi settimanali, concordano di attivare [...] uno specifico confronto a livello aziendale finalizzato anche all'eventuale introduzione di un nuovo sistema di programmazione di turni collettivi rotativi. In tale

ambito saranno definiti tutti i connessi aspetti tecnici e normativi, ivi compresi quelli relativi a durata e aspetti logistici connessi ai servizi con Riposo fuori residenza».

Per quanto ci riguarda, ogni discussione fatta nel corso della lunga trattativa è sempre stata improntata al migliorare la qualità del lavoro, mantenendo gli elementi positivi di conciliazione vita-lavoro ottenuti con il contratto e con gli accordi successivi, conservando i riposi qualitativi e weekend, che rappresentano un importante elemento di qualità per la vita del personale mobile.

Al tempo stesso abbiamo sempre ribadito che andavano confermati tutti gli accordi, come quelli di giugno e luglio del 2014, per mantenere gli aspetti di "umanizzazione". Siamo, infatti, perfettamente consci che la normativa di lavoro ha subito notevoli cambiamenti con il contratto del 2012 e che non è possibile rinunciare a porre dei limiti alle sequenze di servizi mattutini (accordo luglio 2014) e che va fatta un'attenta riflessione anche sul tema della "disponibilità". Con i turni individuali, infatti, abbiamo sostanzialmente azzerato la "disponibilità" fuori turno e con un eventuale ritorno ai turni col-

lettivi è necessario che questo aspetto qualitativo sia mantenuto, inserendo anche nei turni del personale di macchina sestine di disponibilità così come già avveniva per quelli del personale di bordo.

La necessità di arrivare in ogni caso a produrre dei miglioramenti dei turni attualmente in vigore e la difficoltà a "esportare" tutti i benefici dei turni individuali, come quelli dei riposi qualità e dei riposi weekend nei turni collettivi, ha fatto sì che la discussione al tavolo di confronto si incentrasse sulla

Stiamo cercando di raggiungere un'intesa per migliorare la qualità e la "vivibilità" del lavoro

necessità di apportare, comunque, dei correttivi ai turni individuali. Ciò non esclude la possibilità di valutare, attraverso simulazioni fatte in alcuni territori a campione, cosa può produrre l'adozione di turni collettivi senza alcun paletto e senza la conferma dei riposi di qualità e weekend.

A proposito del miglioramento dei turni individuali, abbiamo innanzitutto chiesto che i riposi settimanali siano visibili fino al sesto mese e che i turni siano graficati e resi visibili fino al terzo mese e in seguito, con successive implementazioni del sistema, anche



Foto: Frank Andlver

fino al sesto mese. Ci siamo detti contrari, altresì, alla proposta aziendale di poter modificare la cadenza dei riposi comunicata oltre il terzo mese a seguito di variazioni all'offerta commerciale: se introduciamo un miglioramento nei turni come la visibilità a sei mesi, non possiamo vanificarlo semplicemente perché c'è una variazione di orario.

Abbiamo anche analizzato le possibili conseguenze che la visibilità dei riposi a sei mesi potrebbe avere sul sistema di prenotazione delle ferie, che avrà sicuramente bisogno di correttivi. A questo proposito siamo convinti che tali correttivi possano essere trovati con accordi a livello territoriale, con il coinvolgimento delle strutture regionali e delle Rsu.

Vanno verificate anche le criticità relative alla fruizione del pasto, facendo delle opportune ricognizioni territoriali per segnalare tutti gli inconvenienti che si determinano in merito alle difficoltà riscontrate. Eventuali correttivi devono essere utilizzati sempre a livello di confronto regionale con le strut-

ture sindacali e con le Rsu. Nel corso del confronto nazionale, abbiamo detto che non condividiamo la proposta aziendale di incrementare di 15 minuti, non considerati lavoro, la pausa per la fruizione del pasto. Abbiamo evidenziato che ogni eventuale soluzione non può assolutamente andare ad allungare i limiti contrattualmente previsti per la prestazione massima giornaliera.

Per quanto riguarda gli impianti regionali degli equipaggi, possono partire tavoli di confronto a livello territoriale come comunicato da Trenitalia. Abbiamo ribadito che è fondamentale il potenziamento delle strutture e, soprattutto, la definizione delle linee di produzione e di qualità all'interno degli impianti regionali, che possono essere anche unici. Già in diverse realtà regionali, infatti, abbiamo impianti unici sia per il personale di macchina che per quello di bordo. Vanno sicuramente potenziati gli ex impianti associati in cui la distribuzione può essere unificata per i due settori. In merito alla volontà aziendale di modificare i presidi nei cosiddetti turni di zona, va fatta

un'attenta valutazione a livello territoriale tenendo presenti due fattori fondamentali: il numero di personale gestito e la distanza dall'impianto principale. Il turno di zona è possibile solo in presenza di un numero minimo di personale e quando la distanza dall'impianto di riferimento non sia elevata. Altra condizione deve essere che il riposo giornaliero deve essere calcolato al netto degli spostamenti a fine turno da/per la località sede del turno di zona.

Anche per quanto riguarda il settore commerciale vanno fatti confronti a livello territoriale in merito al reticolo delle biglietterie, specie nel trasporto regionale. Ciò

va visto in relazione con quanto affermato dall'Amministratore delegato del gruppo Fs Italiane all'atto del suo insediamento, vale a dire una grande attenzione per i pendolari del trasporto regionale. Vanno potenziati gli impianti e le biglietterie per offrire a questa clientela un servizio di qualità e, in questo settore, operazioni di "efficientamento dei processi industriali" vanno fatte tenendo ben presente che non si deve intervenire su impianti dove il consuntivo dei ricavi è superiore a quello dei costi.

In merito alla manutenzione dei rotabili va fatta la verifica prevista dall'accordo di aprile 2018, anche per valutare i livelli di internalizzazione dei servizi e l'andamento di alcuni impianti in funzione della variazione della flotta, per cui vanno fatti incontri specifici con la Dpr, con la Dplh e con la Direzione Tecnica.

La Manutenzione Rotabili di Trenitalia e le nuove regole europee



di Massimo Malvisi

Che sviluppi ci saranno per quanto riguarda il piano industriale di Fs Italiane? E come evolveranno le procedure di raffreddamento con Trenitalia? Come sindacato non siamo spettatori inerti, ma stiamo lavorando per costruire soluzioni per i lavoratori. In questa fase in particolare vogliamo comprendere se vi siano le condizioni per avviare un confronto con Trenitalia, anche per quanto riguarda il settore della Manutenzione Rotabili. Confronto ormai non più procrastinabile. Vogliamo anche verificare l'impatto delle recenti norme previdenziali e il piano di assunzioni di nuovo personale conseguente, oltre al contenuto del piano della formazione.

A questo punto, però, risulta opportuno puntualizzare alcune questioni sulla Manutenzione Rotabili. Ricordiamo che, come Fit-Cisl in modo particolare, abbiamo contribuito notevolmente alla costruzione e al raggiungimento dell'accordo nazionale del 23 aprile 2018, pertanto vogliamo che sia applicato pienamente, perché, come crediamo non sfugga a nessuno, assicura lo sviluppo e il futuro di questo strategico settore.

Detto questo, partendo dal fondamentale mantenimento da parte di Trenitalia del ruolo di ECM (Soggetto Responsabile della Manutenzione), come riportato nell'accordo sopracitato è

utile evidenziare il fatto che l'ECM non è solamente l'esecutore dell'attività, ma è anche il responsabile della gestione dell'intero sistema manutentivo, siccome accerta che il rotabile venga mantenuto in conformità alle norme e attesta la sua riammissione in servizio. Garantisce quindi un pieno controllo sull'intero sistema. Il prossimo recepimento in Italia della direttiva 798/2016/UE accresce il ruolo e le responsabilità degli ECM, prevedendo in maniera ancora più dettagliata monitoraggi, certificazioni e tracciabilità delle attività di manutenzione, con una ulteriore estensione nei confronti delle ditte appaltatrici.

Tale direttiva, che – lo ricordiamo – concerne nuove regole che permetteranno l'apertura dei mercati nazionali del settore passeggeri, tralasciando altre valutazioni, darà comunque un ulteriore impulso alla creazione di un mercato europeo, poiché rende sempre più omogenei gli standard e le regole che riguardano anche questo importante settore. In ragione di ciò anche la specifica regolamentazione emanata dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie, e dall'Ansfsa per quanto riguarda l'Italia, va in questa direzione, contribuendo a definire la figura di un vero e proprio manutentore europeo. Detto ciò, e partendo dal tema delle abilitazioni e dal mantenimento delle competenze nonché

dalla formazione di livello alto, una riflessione sui processi che governano queste attività, è alquanto opportuna.

Altro elemento che come Fit-Cisl riteniamo rilevante è il tema della gestione, lo sviluppo e la formazione del personale per quanto riguarda la sempre maggiore introduzione di nuove tecnologie. In modo particolare ci riferiamo all'Internet of Things (IoT) e alla elaborazione della moltitudine di dati che produce, con lo scopo di rendere sempre più affidabili i convogli ferroviari e di ridurre i costi di manutenzione. Questo scenario, che ha nel prossimo futuro dei notevoli risvolti, per quanto ci riguarda deve essere oggetto di confronto.

Che il tema della sicurezza sia di assoluta priorità e importanza può sembrare lapalissiano, eppure è necessario che il sindacato insista su questo punto. Ma dobbiamo ribadirlo anche per Trenitalia e nello specifico per il settore della Manutenzione Rotabili: bisogna proceduralizzare periodi di analisi riguardanti non solamente gli eventi infortunistici, ma anche le azioni messe in campo per evitarli, partendo dalla formazione.

Il Parlamento deve audire i sindacati sulla sicurezza ferroviaria

In attesa che l'Ansfsa, la nuova Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, acquisisca la piena operatività, l'attività di vigilanza e supervisione sul sistema ferroviario prosegue sotto l'effigie dell'Ansf.

Ricordiamo che l'Ansfsa è stata istituita, con decorrenza 1° gennaio 2019, ai sensi dell'art. 12 del d.l. 109/2018, cosiddetto decreto Genova, convertito con modificazioni con legge 16 novembre 2018, n.130. La piena operatività sarà sancita, al termine di uno specifico percorso, da un apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per quanto riguarda le competenze di Ansfsa è utile segnalare che, oltre ai nuovi compiti sul sistema infrastrutturale stradale e autostradale, nella legge di conversione del decreto Genova vi è disposta l'assegnazione anche delle funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di trasporto rapido e di massa.

In attesa della piena operatività di Ansfsa, dunque, è utile evidenziare che l'Italia dovrà recepire, insieme ad altri sette Stati membri dell'Unione europea, entro il termine del 16 giugno 2019, le direttive che compongono il cosiddetto Pilastro tecnico (Technical Pillar) del IV Pacchetto ferroviario. I restanti Paesi si sono avvalsi della possibilità di rimandare di 12 mesi il recepimento. Ricordiamo che il Pilastro tecnico del IV pacchetto ferroviario è composto da tre testi emanati nel 2016: due direttive la 2016/797/

UE e la 2016/798/UE, che normano temi come l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione Europea e la sicurezza dello stesso sistema, e il Regolamento UE/2016/796 che ridefinisce i compiti dell'Era (European Union Agency for Railways) e delle agenzie nazionali ridefinite Nsa (National Safety Authority for railways), che non necessita di una trasposizione ma è direttamente applicabile.

Ritourneremo successivamente sul dettaglio dei contenuti e delle valutazioni sulle possibili ricadute dello schema di decreto legislativo che traspone nell'ordinamento italiano la direttiva 2016/798/UE. In proposito sarebbe auspicabile una audizione del sindacato prima che il testo venga definitivamente approvato dalle Commissioni parlamentari.

Il 30 giugno 2019 è un'altra data importante in quanto sotto la competenza dell'Ansfsa passeranno anche le linee ferroviarie regionali isolate, mentre ricordiamo che le linee regionali interconnesse con la rete di Rfi vi ricadono già dall'autunno del 2016. A breve sarà pubblicato un decreto dirigenziale da parte dell'Agenzia in cui viene definito il quadro di riferimento tecnico-giuridico. Un testo ad hoc che tiene conto delle particolarità di tali linee.

Invece, per quanto riguarda il quadro attuale, riteniamo doveroso segnalare, come sindacato e come Fit-Cisl in modo particolare, la necessità di

un incontro a breve con il Direttore dell'attuale Ansf, alla luce delle criticità che ricorrentemente emergono, in particolar modo nel frammentato mondo delle imprese ferroviarie. Criticità dovute sostanzialmente a una interpretazione, da parte delle imprese, meramente burocratica, teorica e per certi versi di comodo dei principi emanati da Ansf. Questioni che a più riprese abbiamo segnalato all'Agenzia, ma che si riescono a superare solo con molta fatica.

Altro elemento di novità riguarda la prossima emanazione del testo di un nuovo regolamento circolazione ferroviaria, che terrà conto delle disposizioni e delle precisazioni emanate dalla stessa Ansf dal 2012 a oggi, le quali sono spesso dovute alle puntuali segnalazioni che come Fit-Cisl abbiamo portato avanti.

Sicuramente, stante la fondamentale importanza della sicurezza, come sindacato continueremo nell'opera di segnalare ogni problema agli organismi preposti. Siamo altresì fiduciosi che, con il decollo dell'Ansfsa e delle nuove risorse dedicate, in particolar modo in termini di personale, l'azione della stessa Agenzia possa divenire ancora più efficace.

Massimo Malvisi

Italferr ai buoni risultati faccia seguire maggiore attenzione al personale



di Michele Castellano

Il lungo periodo di assenza di relazioni industriali con la società Italferr, determinato da una interminabile fase di cambio del vertice aziendale, si è concluso finalmente alla fine del mese di febbraio con un incontro con il neo Amministratore delegato e il nuovo responsabile delle Risorse umane e Organizzazione.

La pausa prolungata, iniziata alla fine della scorsa estate con le dimissioni del precedente Ad, è stata interrotta da una sola riunione per espletare la fase di informazione rispetto all'acquisizione da parte di Italferr dell'80% della società bresciana Crew (Cremonesi Workshop), azienda affermata nel campo dell'ingegneria e dell'architettura sia in ambito nazionale sia all'estero, avendo realizzato importanti progetti di stazioni, metropolitane, impianti energetici, strutture commerciali, autostrade e strade. L'operazione, che ha portato alla costituzione di Fs Crew con un organico di 49 lavoratori, di cui 19 architetti e 26 ingegneri, è stata motivata come una scelta strategica tesa a rafforzare la posizione di Italferr, potendo contare su una crescita di capacità e competenze, per affrontare meglio la competizione con le grandi aziende nel mercato domestico e internazionale per la costruzione di infrastrutture.

Per il nuovo management la riunione di presentazione è stata anche l'occasione per fornire il quadro dell'andamento aziendale, che risulta essere più che

soddisfacente. Il risultato economico del 2018 presenta un consistente incremento rispetto a quello già positivo del precedente anno, come crescente è anche il volume della produzione programmata per i prossimi anni in misura tale che sono state pianificate per il 2019 più di 300 nuove assunzioni, oltre a quelle che si renderanno necessarie per sostituire il personale che andrà in pensione.

Le assunzioni riguarderanno essenzialmente ingegneri e geometri, destinati alle figure professionali di progettisti e assistenti lavori, ma ci saranno inserimenti anche in ruoli di staff e di personale da impiegare nella Direzione Estero.

Preso atto favorevolmente del buon andamento della società sia per la parte economica sia per l'ottima prospettiva vista la quantità di commesse acquisite, come Fit-Cisl abbiamo espresso l'auspicio di poter intrattenere corrette relazioni industriali diversamente da quanto avvenuto con la precedente dirigenza, con cui i rapporti sono stati molto contrastati a causa di iniziative unilaterali intraprese che hanno destabilizzato profondamente il clima presente tra i lavoratori.

Ciò che ha amareggiato maggiormente è stato il mancato riconoscimento dei meriti nei confronti di lavoratori che hanno contribuito a portare Italferr ad alti livelli di efficienza e produttività, preferendo attribuire le posizio-

ni più elevate a professionalità assunte dall'esterno. Pertanto, sono state poste al centro dell'attenzione le diverse questioni che riguardano il personale chiedendo di dare una sollecita soluzione in particolare a quelle problematiche che sono motivo di maggiore malcontento. Priorità principale deve essere la regolarizzazione di tutte quelle posizioni di avanzamento professionale già maturate da molto tempo e quelle dei lavoratori che hanno superato positivamente i percorsi di valorizzazione.

E, sempre a proposito degli inquadramenti, è indispensabile definire le microstrutture societarie in modo che siano ben identificati i ruoli e i livelli professionali di coloro che sono incaricati a svolgerli, in modo da evitare il ripetersi di situazioni confuse e spesso discriminatorie.

Infine, vanno stabiliti con celerità i parametri per l'assegnazione degli incarichi di Direttore Lavori (DL) e di Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE) e per quantificare il numero di assistenti da affiancare a tali figure, per svolgere con maggiore serenità il complesso e delicato compito affidatogli all'interno dei cantieri di lavoro. Adesso quale segnale di concreto cambiamento dell'agire aziendale attendiamo un riscontro positivo per quanto prospettato già dal prossimo appuntamento previsto per l'inizio di aprile dopo l'approvazione del bilancio.

A2A: confluenza nel ccnl ambiente anche per i lavoratori chimici del settore

È un altro step verso il nostro obiettivo di un'unica rappresentanza di filiera



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

Abbiamo fatto un nuovo passo verso il contratto collettivo nazionale unico di filiera. Il 21 febbraio scorso, presso la sede di Assolombarda, si è concluso un percorso di integrazione societaria e di armonizzazione contrattuale della Business Unit Ambiente della multiutility lombarda A2A, nel quadro di un progressivo processo di identità di gruppo. Si tratta di un percorso sempre auspicato dalla Fit-Cisl che, unitariamente alle altre organizzazioni sindacali dei servizi ambientali, ha sempre sostenuto un'unica applicazione contrattuale nella filiera dell'ambiente, soprattutto nelle multiutility, dove è frequente la compresenza di diversi contratti dovuta spesso ad acquisizioni e/o fusioni con altre piccole o medie imprese che hanno usato ccnl del settore chimico o metalmeccanico. Questa varietà contrattuale era giustificata in riferimento alle singole attività di trattamento di materie recuperate, o perché i contratti erano usati inizialmente dai costruttori degli impianti e poi assunti dai gestori.

La trattativa è iniziata il 28 settembre scorso quando A2A ha formalizzato ai sindacati, che da tempo chiedevano l'apertura di un tavolo in merito alle applicazioni contrattuali, la propria volontà di recesso e disdetta dal ccnl per gli addetti all'industria chimica, chimico-farmaceutica, delle fibre chimiche e dei settori abrasivi, lubrificanti e



gpl, nonché da tutti gli altri contratti e accordi collettivi aziendali e territoriali vigenti nel medesimo perimetro per 178 dipendenti, a far data dal 1° gennaio 2019. L'azienda contestualmente si è resa disponibile a organizzare da subito incontri tra i rappresentanti sindacali territoriali e nazionali delle categorie interessate, finalizzati a valutare le conseguenze del recesso e il possibile raggiungimento di nuove intese collettive aventi a oggetto le tematiche sindacali e del lavoro, con l'obiettivo di garantire trattamenti economici e normativi individuali complessivamente simili rispetto alle precedenti normative. A2A ha quindi comunicato la propria volontà di garantire ai

lavoratori interessati l'applicazione del ccnl dei servizi ambientali Utilitalia ambiente.

L'accordo di armonizzazione decorre dal 1° marzo 2019 e prevede che tutti gli istituti contrattuali saranno regolamentati secondo le previsioni del ccnl ambiente. Per quanto riguarda le ferie, i rol, le festività soppresse e iriposo turnisti, saranno mantenute ad personam le situazioni individuali di miglior favore rispetto alle previsioni del ccnl ambiente. La disciplina della banca ore precedentemente utilizzata proseguirà per tutto il 2019; a far data dal 1° gennaio 2020 la normativa applicata sarà quella del ccnl ambiente, anche in re-

lazione agli eventuali accantonamenti pregressi a tale titolo.

Al personale a cui veniva applicato il ccnl chimico, sono stati abrogati gli scatti di anzianità dal 1° gennaio 2010; quale condizione di miglior favore si è convenuto che, con decorrenza 1° marzo 2019, gli sarà applicata la normativa specifica del ccnl ambiente, riprendendo la maturazione degli scatti d'anzianità dagli importi eventualmente già maturati alla data del 31 dicembre 2009.

L'articolazione dell'orario di lavoro su entrambi i ccnl è di 38 ore settimanali; per i lavoratori turnisti, oggi a 36 ore settimanali, saranno trovate soluzioni a livello locale per la definizione dei nuovi orari da applicare. Al personale part time verrà mantenuto l'attuale orario di lavoro salvo differente ed esplicita richiesta del dipendente di optare per il riproporzionamento sulle 38 ore settimanali. Per quanto riguarda l'istituto della reperibilità e relativa disciplina economica e normativa, si applicherà il ccnl ambiente.

In occasione del passaggio al ccnl ambiente, verrà assunto a riferimento quale nuovo periodo di maturazione della quattordicesima mensilità l'intervallo compreso tra il mese di gennaio e quello di dicembre dell'anno di pagamento. In relazione alla prossima corresponsione saranno altresì garantite le quote già maturate nel secondo semestre dell'anno 2018.

Per le indennità del personale turnista e semiturnista, saranno garantiti ad personam gli importi lordi medi mensili osservati negli ultimi 24 mesi derivanti dall'applicazione degli specifici istituti di primo livello del ccnl chimico, qualora superiori, nel singolo mese lavorato, alle previsioni economiche che regolano le medesime voci nell'ambito del ccnl ambiente. Nello specifico rientrano in tale ambito di garanzia le maggiorazioni e le indennità previste dal ccnl chimico per lavoro effettuato in turni avvicendati o semiturni, compresa la maggiorazione spettan-

te in caso di assenza (pari al 19,27%). Verrà garantita anche la corresponsione degli ulteriori trattamenti derivanti da contrattazione di secondo livello e/o prassi consolidate per il personale turnista. Sarà avviato uno specifico confronto sul tema dei trattamenti turnisti, finalizzato a un percorso di armonizzazione con quelli oggi riconosciuti per mansioni, professionalità e impegno simili nel perimetro della Business Unit Ambiente.

Per il premio di risultato verrà seguito un percorso di armonizzazione dei trattamenti economici oggi riconosciuti dall'accordo del 12 dicembre 2017 che scadrà il 31 dicembre 2019, con queste modifiche:

- in relazione al premio maturabile al raggiungimento del 100% degli obiettivi di redditività e produttività, il maggior importo previsto per l'anno 2019 dall'accordo 12 dicembre 2017 in materia di premio di produttività, risultato e partecipazione sarà valorizzato individualmente sulla base del nuovo inquadramento attribuito ai dipendenti nell'ambito del ccnl ambiente alla data del 1° marzo 2019 e sulla base dell'inquadramento del ccnl chimico alla data del 28 febbraio 2019;
- all'importo precedente saranno aggiunti 40 euro lordi annui/procapite per i livelli Q, 7 e 8, 80 euro lordi annui/procapite per i livelli 6, 5 e 4, 120 euro lordi annui/procapite per i livelli 3, 2 e 1;
- la somma degli importi sarà denominata "Trattamento collettivo congelato annuo" (ex premio di partecipazione perimetro ccnl chimico) e garantita con decorrenza 1° gennaio 2019 in 12 quote mensili assorbibili a fronte di futuri aumenti di anzianità, senza riflessi su istituti di retribuzione diretta o indiretta, di origine legale e/o contrattuale;

- Tutti gli importi saranno riproporzionati in caso di prestazione part time.

Ccnl chimico	Ccnl Utilitalia ambiente
A1 - A2 - A3	Q
B1 - B2	7 - 8
C1 - C2	6 - 7
D1	5 - 6
D2	4 - 5
D3 - E1	3 - 4
E2 - E3	2 - 3
F	1 - 2

Per la definizione del pdr relativo al triennio 2020-2022 si avvierà uno specifico confronto tra le parti.

Verranno mantenuti l'attuale gestione in tema di buono pasto e di servizi mensa aziendale e i valori facciali dei ticket pasto.

L'equiparazione tra i livelli del ccnl chimico e quelli del ccnl ambiente avranno la corrispondenza con il relativo nuovo inquadramento così come riportato nella tabella.

Il prossimo impegno tra le parti sarà quello di costruire un protocollo di relazioni industriali di gruppo, come è già avvenuto per le multiutility Hera e Iren.

Codice della strada: no a mettere a rischio autisti e utenti

Ecco cosa abbiamo proposto in audizione alla Camera



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

Tra i lavori della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ci sono in discussione alcune proposte di legge che potrebbero apportare modifiche al codice della strada, e che destano non poche preoccupazioni per la guida dei conducenti dei mezzi pubblici e non solo, in termini sia di sicurezza sia di responsabilità degli stessi autisti.

Di seguito citiamo due norme che, su tutte, riteniamo essere le più eclatanti. Si tratta nello specifico della possibilità di andare contromano in bicicletta all'interno dei centri abitati, nelle strade urbane con limite di velocità di 30 Km, e della possibilità di far circolare i ciclisti sulle corsie preferenziali riservate ai mezzi di trasporto pubblico. A questo si aggiunge la proposta di aumentare i limiti di età da 60 a 65 anni per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati adibiti al trasporto di persone, con la possibilità di elevare il limite, anno per anno, fino a 70 anni se il conducente consegue uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici a seguito di visita medica specialistica annuale.

La notizia, oramai purtroppo come consuetudine, è stata divulgata dai media e dai social, senza che ci sia stato almeno un avviso e confron-

to preventivo con gli stakeholder del settore.

Per questa ragione, appena appresi i contenuti proposti da alcuni deputati che compongono la Commissione, ci siamo subito attivati per mettere nero su bianco le nostre perplessità rispetto alle notizie acquisite e contestualmente ci siamo resi disponibili a un'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. L'audizione, infatti, è l'opportunità che i rappresentanti sia dei lavoratori che delle aziende hanno per dare il proprio parere e contributo ai lavori della Commissione; resta inteso che lo stesso parere espresso, che può essere sia scritto che verbale, non è vincolante rispetto alle decisioni che saranno assunte, che seguiranno l'iter legislativo.

La nostra audizione si è tenuta il 27 febbraio. In quell'ambito le Segreterie nazionali di Fit, Filt e Uilt hanno presentato e discusso un documento unitario che esprime considerazioni rispetto alle varie proposte di legge di modifica del Codice della Strada presentate dai vari deputati che compongono la Commissione. È importante sottolineare che riteniamo necessario un intervento organico e complessivo sul Codice della Strada, che miri a semplificarne e snellirne la struttura

e a renderla più rispondente non solo alle sempre crescenti esigenze di sicurezza stradale ma, anche e soprattutto, a una migliore gestione della mobilità.

Non ci siamo poi fatti scappare l'occasione di poter richiedere diverse azioni atte a favorire l'uso del trasporto pubblico, quali: l'aumento delle corsie preferenziali; l'espansione delle zone a Ztl; l'introduzione del sistema pricing, cioè previsione di un sistema di pedaggio per le auto private per l'ingresso nelle aree urbane; la creazione di parcheggi interscambio.

Rispetto ai punti di interesse diretto del nostro settore, ma anche dell'auto-transporto merci, come si può vedere, il documento è stato infatti elaborato in collaborazione con il nostro Dipartimento merci e logistica. Di seguito si descrive un sunto dei contenuti riferito ai singoli articoli oggetto di proposta di modifica, con annesse le motivazioni addotte a sostegno della nostra posizione.

Regolamentazione della circolazione fuori e dentro i centri abitati (art. 6 e 7)

I due disegni di legge modificano l'articolo 4, lettera c). A tale proposito si ritiene che vada incentivato ogni

intervento atto a favorire la creazione di corsie preferenziali e strade riservate a diverse categorie di mezzi. Con riferimento al trasporto collettivo, dette corsie e/o strade riservate devono essere riservate esclusivamente al trasporto pubblico di linea e mai destinate a un uso promiscuo. Consentire l'accesso ad altre categorie di veicoli di trasporto collettivo o a mezzi di trasporto individuale quali le biciclette, presenta criticità sotto il profilo sia della sicurezza sia della necessaria incentivazione dei trasporti pubblici di linea. Sotto il profilo della sicurezza, poi, seppur la proposta AC219 contenga un temperamento, appaiono evidenti i rischi derivanti dal consentire la circolazione delle biciclette e, quindi, di mezzi che per le caratteristiche proprie (sistemi di segnalamento) rendono i relativi utenti "vulnerabili" su corsie riservate alla circolazione, auspicabilmente veloce, di mezzi di dimensioni importanti (la lunghezza di un autobus varia dai 12 ai 18 metri). A ciò si deve aggiungere che dal punto di vista dell'incentivazione del trasporto pubblico una tale misura produrrebbe un significativo rallentamento della velocità dei mezzi pubblici.

Sagoma limite (art. 61)

La proposta di legge correttamente recepisce quanto già previsto dalle normative europee in vigore e da anni già presenti negli altri paesi europei. Ammettere lunghezze superiori a quelle attualmente previste dal codice della strada (18 metri) e conformi a quanto previsto dalle direttive europee, non determinerebbe alcun problema di sicurezza o di circolazione. Anzi, laddove utilizzabili, tali mezzi apporterebbero benefici in termini di passeggeri trasportati e, più in generale, miglioramento delle performance offerte. Le innovazioni tecnologiche consentono di avere sistemi di trasporto con veicoli su gomma a trazione elettrica di lunghezze superiori a 18 metri da potere utilizzare su linee ad alta capacità di trasporto ben definite e autorizzate.

Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali (art. 115)

Siamo fortemente contrari all'aumento dell'età in cui è consentita la guida fino a 70 anni. Considerato che il trasporto delle merci è un'attività gravosa, riteniamo che l'innalzamento dell'età possa pregiudicare il giusto recupero psico-fisico dei conducenti, mettendo così in pericolo la propria sicurezza e quella di tutti i cittadini.

In relazione all'articolo 115 che elenca i limiti di età per la guida di autobus, si rileva come per i conducenti questa previsione mal si concili con le esigenze di sicurezza stradale oltre che con la legislazione settoriale che impone limiti più restrittivi (es. visite mediche ex DM 88/1999). L'innalzamento dei limiti di età, inoltre, pone seri problemi in termini di salute e sicurezza del personale impiegato nei servizi di tpl, con il rischio concreto di aumento dei casi di inidoneità e malattia professionale e con evidenti ricadute sulla sicurezza dell'esercizio e l'incolumità dell'utenza. Si ritiene, pertanto, che per i conducenti dei veicoli adibiti al trasporto pubblico di linea debbano rimanere in vigore i limiti di età attualmente esistenti.

Limiti di velocità (art.142)

Crediamo che la proposta di innalzamento dei limiti di velocità in autostrada da 80km/h a 100km/h per gli autoveicoli che trainano rimorchi non vada nella direzione della sicurezza stradale, anche in considerazione delle attuali fragili e vetuste infrastrutture esistenti.

Divieto di fermata e di sosta dei veicoli (art. 158)

Ai fini di un miglior coordinamento con le modifiche apportate agli articoli 6 e 7, occorrerebbe al comma 2, lettera h dell'articolo 158, prevedere oltre alle corsie e alle carreggiate anche "le strade".

Sistemazione del carico sui veicoli (art. 164)

La proposta prevede in capo al conducente l'obbligo di verificare la sistemazione delle biciclette sul mezzo. Tale previsione è incompatibile con il regolare esercizio del trasporto di linea, in quanto comporterebbe la necessità per l'autista di scendere dal mezzo, applicare le regole di sicurezza previste e quindi rallentare in modo significativo il corretto svolgimento del servizio. Ciò risulterebbe, in alcuni casi, praticamente impossibile anche a causa del congestionamento del traffico, della posizione e del sovrappollamento delle fermate. Si ritiene pertanto tale misura non applicabile ai servizi di trasporto pubblico locale.

Circolazione dei velocipedi (art. 182)

Valgono le stesse considerazioni effettuate per gli articoli 6 e 7.

Spesso durante l'audizione abbiamo avuto l'impressione, rispetto ad alcune posizioni, di assoluta mancanza di conoscenza del funzionamento dell'esercizio del trasporto pubblico da parte di chi ha proposto le modifiche al codice della strada. Ad esempio, sull'uso delle corsie preferenziali da parte di velocipedi, alcuni deputati hanno motivato la proposta sostenendo che: "Tra un transito e l'altro di un autobus trascorrono 30 minuti, per cui le biciclette possono passare in tutta sicurezza e senza rallentare la velocità commerciale". La prima domanda che viene da fare ad una simile affermazione è la seguente: in quale città si vede un transito all'interno di una corsia preferenziale con un intervallo di 30 minuti? Alcuni dei nostri deputati hanno la consapevolezza che nei grandi centri, ma non solo, all'interno di una corsia riservata circolano in arco temporale di 2/3 minuti magari 4 o 5 linee tra bus di linea, autofilovie, taxi e autorizzati vari? A quanto pare no. E per notare queste cose non bisogna certo essere addetti del settore, basta usare i mezzi pubblici.

Vogliamo governare i cambiamenti

Ecco a che punto siamo su formazione e contratto collettivo nazionale



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

Un famoso economista austriaco, Peter Drucker, affermava che «la cosa più importante nella comunicazione è ascoltare ciò che non viene detto». Si tratta di un obiettivo molto arduo in un ambito come quello marittimo, nel quale spesso i temi fondamentali diventano solo argomenti di carattere mediatico. Sempre più di frequente i dibattiti e le polemiche «urlate», portate avanti da protagonisti improvvisati, rischiano, infatti, di strumentalizzare le questioni marittime senza offrire soluzioni reali.

Ci siamo posti l'obiettivo di ascoltare la gente e di dare voce a tutti i lavoratori marittimi

La possibile alternativa dovrà perciò essere una nuova via per affrontare le sfide di questo mondo, nella fase attuale, che «trasbordi» le problematiche aperte oltre quello che conosciamo e, soprattutto, oltre le opinioni, soprattutto quelle sbagliate. Questo è il tema centrale dell'incontro dell'area contrattuale marittimi nazionali tenutosi a Roma lo scorso 8 febbraio alla presenza del Segretario nazionale Monica Mascia e di tutti i componenti regionali/territoriali.

Per questo come Fit-Cisl, continueremo a farci promotori di una linea che veda come unica via quella dell'approfondimento scrupoloso delle problematiche del comparto, in modo da

dirigere i confronti con le associazioni datoriali e con le istituzioni, in maniera propositiva, con soluzioni ottimali per garantire, per quanto possibile, ogni eventuale miglioramento delle condizioni di impiego dei lavoratori che rappresentiamo.

È quindi importante ribadire che in un mondo, quello dello shipping, in piena evoluzione, con strategie che vanno ben oltre i confini dei modesti dibattiti di oggi, riconoscere la straordinarietà delle sfide da affrontare e acquisire la piena consapevolezza di essere in un momento molto delicato rappresenta un ottimo punto di partenza.

Per questo riteniamo utile fare alcune considerazioni. Partiamo dal fatto che ci siamo dati l'obiettivo di ascoltare la gente e di dare voce a tutti i lavoratori marittimi, spesso, purtroppo, disillusi o «illusi» che devono poter riconoscere così una strada credibile e riconoscibile.

Non si può fare una riflessione sulla carenza di occupazione marittima italiana sulle nostre navi, se prima non si chiariscono alcuni nodi strutturali. Il settore marittimo è storicamente il più globalizzato e il mondo dello shipping è in continuo cambiamento. L'au-

tomazione e l'innovazione continua obbligano a nuove sfide in termini di organizzazione del lavoro e di professionalizzazione. Noi marittimi siamo pronti e preparati per le qualifiche del futuro? Questa è una domanda che sempre più spesso si pone.

Intanto dobbiamo analizzare il tema della formazione, che da noi è completamente scollegata dalla richiesta del mercato marittimo nazionale e mondiale. L'iter formativo che un giovane intraprende per arrivare a diventare un lavoratore marittimo deve essere coerente con ciò che il mercato richiede, in termini sia di qualifiche sia di certificazioni/abilitazioni. Il tutto viene poi aggravato dal fatto che i programmi delle scuole non sempre sono allineati con le richieste formative internazionali, e che i costi necessari agli aggiornamenti e allineamenti del patrimonio professionale di un marittimo sono anche a carico degli stessi lavoratori.

Dovremo allora puntare ad avere un quadro certo dei fabbisogni di formazione del singolo lavoratore. Abbiamo il sistema di gestione dell'incontro tra domanda ed offerta di lavoro marittimo che non funziona! Il settore fatica, anzi è diventato quasi impossibile, tenere il conto delle proprie matricole. Per questo, come più volte ci siamo espressi, dobbiamo spingere, nelle



sedi opportune per un nuovo collocamento centralizzato e informatizzato, andando a superare il sistema delle chiamate presso le capitanerie e impegnando quest'ultime a tenere aggiornati i documenti che certificano chi è a bordo delle navi e chi fa che cosa.

In questo contesto mondiale e globalizzato molto nebuloso, dobbiamo sempre tenere presente l'elemento della concorrenzialità. Con grande professionalità e anche grazie al Registro Internazionale riusciamo a essere ancora tra le prime quattro flotte dei grandi Paesi riuniti nel G20, con posizioni di leadership o di assoluto rilievo nei settori più sofisticati, quali unità Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici e petroliferi.

Chiudiamo questa riflessione con un passaggio sulla trattativa sindacale che si sta svolgendo oramai da mesi

per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività marittime. Siamo alla ricerca di un accordo equilibrato, in un settore come il nostro, caratterizzato da una forte volatilità del mercato. Nel contesto attuale, dobbiamo saper sottolineare l'esigenza della richiesta della stabilità del lavoro.

Obiettivo e interesse di tutte le parti è riuscire ad arrivare finalmente a un ccnl unico del trasporto marittimo (naviganti e amministrativi), che permetta un'armonizzazione la quale eviti qualsiasi disparità di trattamento tra le aziende stesse. Abbiamo iniziato un percorso di prospettiva portando avanti la stabilizzazione del lavoratore marittimo, cercando di rafforzare un qualcosa di già esistente a garanzia e tutela del turno particolare, andando a ridurre contestualmente la forte precarietà che si vive in questo settore.

Insieme alle altre due organizzazioni sindacali confederali continueremo a fare pressioni sui Ministeri e su tutti gli enti preposti per rimettere al centro del dibattito politico/istituzionale i temi del mare e del suo rilancio. A tutt'oggi abbiamo ancora aperti i tavoli di confronto presso il Ministero dei Trasporti su questioni importanti quali lavori usuranti, formazione, lavori gravosi e amianto.

Come Fit-Cisl siamo pronti ad affrontare i nuovi processi di cambiamento, ma responsabilmente vogliamo guidarli e governarli. Davanti al cambiamento tutti si chiedono perché, mentre noi ci domandiamo: perché no?

Concorso

“Nico Piras - Sono stato io”:

AVANTI TUTTA!

C'è tempo fino al 15 aprile per partecipare e vincere



di **Silvia Ferro**

Manca poco alla scadenza della terza edizione del concorso Nico Piras “Sono Stato io”.

Fino al 15 aprile 2019 gli studenti delle scuole primarie, secondarie di primo e di secondo grado, con la supervisione e il supporto delle proprie insegnanti e dei propri insegnanti, potranno presentare fumetti e/o spot audio-video per partecipare al concorso indetto dalla Fit-Cisl per l'anno scolastico 2018/2019. Grazie al patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla collaborazione del Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca che ha invitato a partecipare tutti i dirigenti delle istituzioni scolastiche di ogni ordine e grado, la Fit-Cisl con questo concorso vuole diffondere tra le nuove generazioni la cultura della legalità, del rispetto delle persone e delle cose pubbliche. Biglietti non pagati, liti con i controllori, aggressioni agli autisti, passeggeri impauriti, pensiline distrutte, autobus, metro e treni devastati, incuria, maleducazione, violenze d'ogni genere sono solo alcuni degli esempi di mancanza di rispetto e senso civico di fronte ai quali non possiamo rimanere indifferenti.

Il successo riscosso dalle precedenti due edizioni, che hanno visto partecipare più di 700 studenti, ci ha spinti con entusiasmo ad avviare la terza

rinnovando e rafforzando l'interazione tra sindacato, istituzioni, mondo aziendale e protagonisti di domani, i nostri giovani.

Lo staff di “Sono stato io” sta lavorando a pieno ritmo. Molti ragazzi infatti hanno già spedito alla Segreteria nazionale della Fit-Cisl i propri fumetti e spot audio-video per partecipare e provare a vincere i ricchi premi in palio.

Dopo il 15 aprile 2019 la Commissione giudicatrice formata da un rappresentante per ciascuno di: Fondazione Motus, Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Confederale dei Trasporti dei Servizi (Agens), Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (Anav), Associazione Trasporti (Asstra), Associazione Federmobilità, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Trasporti Passeggeri Emilia Romagna (Tper) e Azienda Trasporti Milanese (Atm) individuerà, tra quelli pervenuti nei modi e nei tempi corretti, i lavori più rappresentativi dell'iniziativa sulla base di diversi criteri di valutazione previsti dal bando: originalità del prodotto, qualità della proposta artistica, congruità del prodotto con il tema, qualità complessiva delle immagini, dei testi e dell'audio con riferimento alla capacità di trasferimento del messag-

gio alla base del concorso. Verranno così premiate le migliori realizzazioni in grado di proporre non solo una riflessione sul tema, ma anche possibili strumenti di soluzione al problema culturale in questione.

A titolo di incoraggiamento nell'interesse della collettività e di riconoscimento del merito personale, ai primi tre classificati di ogni grado scolastico (Scuola primaria, Secondaria di primo e Secondaria di secondo) e per ogni sezione (fumetto e spot audio-video) verrà consegnato un buono libri del valore di 500,00 euro al primo classificato, di 350,00 euro al secondo e di 250,00 euro al terzo. In più verranno consegnati gadget del concorso a tutti i compagni di classe dei vincitori e potranno essere vinte dai ragazzi delle biciclette mountain bike e dei notebook dalle scuole.

Abbiamo predisposto di seguito un inserto staccabile che fornisce alcuni ulteriori dettagli e potrà essere utilizzato per diffondere tra le scuole l'iniziativa.

Tutte le informazioni su come partecipare si possono reperire sul sito www.sonostatoio.com

Affrettatevi!

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



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

m_p1.AOODGSIP.REGISTRO UFFICIALE.U.0005451.13-12-2018



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

Dipartimento per l'Istruzione e la 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



Amazon si siede al tavolo con i sindacati

Piena solidarietà ai driver in sciopero per condizioni più dignitose



di Quirino Archillettì

Alla fine in Lombardia (che da sola vale il 60% del mercato italiano) è arrivato lo sciopero nella filiera di Amazon, per dire basta allo sfruttamento in atto nei confronti dei tantissimi driver che ogni giorno in tutta Italia, con qualsiasi condizione meteo e di viabilità, consegnano le merci acquistate comodamente da casa. Uno sciopero vero fatto da lavoratrici e lavoratori in carne e ossa.

È bene ricordare che nel commercio elettronico, in cui si contraddistingue il colosso Amazon, i driver sono il biglietto da visita, sono l'unico front office umanizzato che la clientela vede e con cui interagisce, pertanto per la Fit-Cisl dovrebbero essere valorizzati, supportati e non sfruttati scaricando sulla loro pelle i costi complessivi dell'intera filiera.

I carichi di lavoro sono pesantissimi rispetto alla media di altre distribuzioni. Basti sapere che individualmente si può arrivare anche a 160 consegne per turno di lavoro (i cosiddetti STOP), un sovraccarico che mette a rischio la sicurezza dei lavoratori e la qualità del servizio offerto. Le aziende in appalto che detengono la distribuzione per Amazon, per accaparrarsi qualche rotta in più, pressano pesantemente i dipendenti per consegnare tutto ciò che è stato loro assegnato anche quando il furgone è traboccante di pacchi, con una organizzazione del lavoro spesso

dettata da algoritmi (tramite scanner e palmari) asettici che forniscono soluzioni non vere e sostenibili; infatti non tengono in considerazione molte variabili come il traffico in un percorso designato o le condizioni meteo. L'importante per loro è solo consegnare tutto e velocemente.

Amazon è la più grande azienda del mondo nel settore del commercio elettronico. La sua sede principale è a Seattle, negli Stati Uniti. Fondata nel 1994 da Jeff Bezos, che da anni è stabilmente primo nella classifica degli uomini più ricchi del mondo, Amazon ha chiuso il 2018 con un utile netto di 11,3 miliardi di dollari.

Come Fit-Cisl diciamo che nell'immediato andrebbero fatte delle assunzioni al fine di alleggerire intanto i carichi di lavoro e subito dopo bisogna aprire un tavolo di trattativa permanente dove, oltre ad Assoespressi (associazione datoriale a cui sono iscritte le società che fanno le consegne per Amazon), siede anche la multinazionale americana. Amazon deve capire che noi non siamo contro il suo business, ma deve assumersi anche l'onere di implementare politiche stringenti a sostegno e a tutela di tutti i driver, al fine di favorire delle buone condizioni occupazionali, così come disciplinato dal contratto collettivo nazionale della logistica, trasporto merci e spedizione.

Proprio in tal senso la Fit-Cisl, che già da tempo guarda con attenzione e preoccupazione al fenomeno Amazon, congiuntamente con le altre organizzazioni sindacali confederali di categoria, il 20 settembre 2018 presso la sede di Confetra ha incontrato l'associazione datoriale Assoespressi (aderente alla stessa Confetra) per avviare un percorso di confronto sulle problematiche specifiche del settore della consegna delle merci nell'ambito dell'e-commerce. Durante l'incontro sono state analizzate le specificità del settore e si è condivisa la necessità di valorizzare il ruolo del ccnl logistica, trasporto merci e spedizione e di ricercare regole condivise per governare le sfide e i cambiamenti in corso.

Congiuntamente con la delegazione delle imprese, l'incontro è terminato impegnandoci a intraprendere un percorso di confronto finalizzato alla ricerca e alla condivisione delle azioni necessarie a valorizzare il lavoro e a sostenere l'impresa in un settore peculiare e in crescente sviluppo.

Le basi teoriche diciamo che sono state costruite, ma adesso è ora di dar gambe a tutti i buoni propositi perché la dignità e la sicurezza dei Lavoratori non ha tempo da perdere.

Vademecum per avere il reddito di cittadinanza



di Osvaldo Marinig

La fibrillazione politica dell'ultimo mese si riverbera su uno dei provvedimenti bandiera dell'esecutivo giallo-verde. Il decreto che comprende anche il Reddito di Cittadinanza (RdC) non è ancora stato convertito in legge. I sessanta giorni scadranno a fine marzo e c'è ancora tempo per cambiarlo. L'incertezza su quali saranno le modifiche che si intendono apportare al decreto rende difficile essere precisi nel divulgare le novità di un provvedimento molto articolato che, per una parte, serve da sostegno alle persone con reddito basso o nullo e, dall'altra, si configura con strumento di politica attiva del lavoro.

Sulla base di quanto contenuto nel decreto cerchiamo di sintetizzare le principali caratteristiche delle nuove disposizioni la cui operatività è prevista già a partire dal prossimo 1° aprile. Infatti sul sito www.redditicittadinanza.gov.it è già possibile trovare informazioni importanti, mentre sul portale dell'Inps si può scaricare il modulo per richiedere il RdC.

La platea dei beneficiari

Potranno accedere al RdC i cittadini italiani, europei o a lungo soggiornanti a condizione di risiedere in Italia da almeno 10 anni, di cui gli ultimi due in via continuativa. Sono previsti dei vincoli economici e patrimoniali. In

particolare il possesso di un Isee inferiore a 9.360 euro, un valore del patrimonio immobiliare non superiore a 30.000 euro, un valore del patrimonio mobiliare, come definito a fini Isee, non superiore a 6.000 euro, accresciuto di 2.000 euro per ogni componente il nucleo familiare successivo al primo, fino ad un massimo di euro 10.000, incrementabile di ulteriori 1.000 euro per ogni figlio successivo al secondo. I massimali vengono ulteriormente incrementati di 5.000 euro per ogni componente con disabilità.

Per avere diritto al RdC è necessario anche rispettare un valore del reddito familiare inferiore a 6.000 euro annui (9.360 euro se si è in affitto), che sale in base a una scala di equivalenza graduata in funzione del numero dei componenti. Nello specifico la soglia cresce del 40% per ogni componente con più di 18 anni e del 20% per ogni minore sino ad un massimo del 210% della cifra base. Se il reddito è corrisposto a un nucleo in cui sia presente un individuo con almeno 67 anni, esso assume la denominazione di Pensione di Cittadinanza e la soglia di reddito familiare base è di 7.560 euro (630 euro al mese) anziché

6.000 euro, fermo restando il valore di 9.360 euro se si è in affitto.

Vi sono poi alcune disposizioni che limitano la disponibilità di autoveicoli, moto-veicoli, navi e imbarcazioni da diporto. Per la Pensione di Cittadinanza, i requisiti di accesso e le regole del beneficio economico sono le medesime del RdC.

Gli importi

Il beneficio economico consiste in due voci. La prima è un'integrazione vera e propria al reddito che può raggiungere un massimo di 500 euro al mese nel caso di nucleo con un solo componente (630 euro nel caso di Pensione di Cittadinanza). A tale cifra si aggiunge un contributo per il pagamento del canone di affitto (corrisposto solo alle famiglie in locazione) fino a un massimo di 3.360 euro



annui (1.800 euro per i titolari della pensione di cittadinanza); ulteriori 280 euro al mese per i primi e 150 euro per i titolari di Pensione di Cittadinanza. La somma delle due voci determina un totale di 780 euro al mese, che aumenta in caso di nuclei numerosi a seconda della scala di equivalenza. L'importo naturalmente è teorico perché, ove si percepiscano redditi di qualsiasi natura (salvo quelli non sottoposti alla prova dei mezzi come, ad esempio, l'indennità di accompagnamento), il beneficio economico si riduce in misura equivalente. Si può subito intuire che per gli ultra 67enni soli e sprovvisti di redditi e già titolari

vo non superiore ai diciotto mesi. Può essere rinnovato, previa sospensione di un mese. La sospensione non opera nel caso della Pensione di Cittadinanza. Il Rdc viene riconosciuto dall'Inps ed è erogato tramite la Carta Rdc. Ai beneficiari sono estese le agevolazioni relative alle tariffe elettriche e quelle riguardanti la compensazione per la fornitura di gas naturale riconosciute alle famiglie economicamente svantaggiate.

Come richiederlo

L'Inps è l'ente che provvederà a farlo erogare; i Comuni sono stati solleva-

Politiche attive

Il decreto sul Rdc non prevede solo il sussidio, ma definisce quali sono i criteri di politica attiva per la ricerca del lavoro. I Centri per l'impiego e i servizi sociali dei Comuni avranno il compito di stipulare con i beneficiari del Rdc un Patto per il lavoro o un Patto per l'inclusione sociale, che si sostanziano in un percorso personalizzato di accompagnamento all'inserimento lavorativo e all'inclusione sociale.

I Centri per l'impiego avanzeranno delle proposte di lavoro, nei limiti di seguito riportati, che dovranno essere accettate pena la perdita del Rdc.

Nello specifico: entro i primi 12 mesi, la prima offerta di lavoro potrà arrivare nel raggio di 100 km - 100 minuti di viaggio; se viene rifiutata, la seconda offerta potrà arrivare nel raggio di 250 km e, se anche questa viene respinta, la terza offerta potrà arrivare da tutta Italia.

Dopo il primo anno, anche la prima offerta potrà arrivare fino a 250 km, mentre la terza potrà arrivare da tutto il territorio nazionale; dopo i 18 mesi tutte le offerte

possono arrivare da tutto il territorio nazionale.

Per le famiglie con persone con disabilità, le offerte di lavoro non potranno mai superare i 250 km.

Se il richiedente è "adeguatamente formato", dovrà siglare il Patto per il lavoro con un Centro per l'Impiego o un'Agenzia per il lavoro. Se ha bisogno di ulteriore formazione, siglerà



di pensione o assegno sociale e delle relative maggiorazioni sociali previste a legislazione vigente l'introduzione della Pensione di Cittadinanza non fornirà, quindi, sensibili vantaggi.

Decorrenza

Il Rdc decorre dal mese successivo a quello della richiesta ed è riconosciuto, fermo restando il possesso dei requisiti, per un periodo continuati-

ti dall'onere di ricezione e di istruttoria delle domande. Inoltre, è previsto un contributo ai Caf per le attività di assistenza nella presentazione della dichiarazione a fini Isee, nonché per aiutare le persone a fare domanda.

Per il Rdc è previsto un limite di spesa complessivo, fissato dalla legge di Bilancio 2019, il cui rispetto è affidato all'Inps.

il Patto per la formazione con enti di formazione bilaterale, enti interprofessionali o aziende. Se non è in con-

sposti dai Comuni; rifiuta la terza offerta congrua; non aggiorna le autorità competenti sulle variazioni del

L'assegno di ricollocazione è quel bonus che il lavoratore può spendere presso enti accreditati, come Agenzie per il lavoro e Centri per l'impiego, e che gli permette di ricevere un servizio di assistenza intensiva alla ricerca di occupazione.

Esiste poi un terza forma di incentivo. Nel caso in cui il beneficiario decida di avviare un'attività in proprio entro i primi 12 mesi di fruizione del RdC continuerà a ricevere il beneficio per ulteriori sei mesi.

Durata

Il reddito di cittadinanza dura 18 mesi; alla scadenza ci sarà una sorta di "tagliando". Se il percettore è ancora in possesso dei requisiti richiesti, la misura potrà essere rinnovata di ulteriori 18 mesi.

Sanzioni

L'articolo 7 del decreto disciplina le sanzioni per beneficiari del RdC, distinguendo tra quelle penali in caso di utilizzo o presentazione di dichiarazioni o documenti falsi o attestanti cose non vere o di omissione di informazioni, con pene che arrivano fino a sei anni di reclusione. Nel caso di comportamenti inconciliabili con gli impegni sottoscritti nei Patti per il lavoro e nei Patti per l'inclusione sociale, la sanzione prevista è la sospensione o la revoca del beneficio.

Come si spende

La card del RdC sarà una carta acquisti erogata da Poste italiane che permette di effettuare prelievi in contanti entro un tetto mensile di 100 euro per singolo individuo. Al fine di contrastare fenomeni di ludopatia, è fatto divieto di utilizzare la carta per giochi che prevedono vincite in denaro.



dizione di lavorare, siglerà il Patto per l'inclusione sociale che coinvolgerà sia i servizi sociali che i Centri per l'impiego.

Nell'ambito del Patto per il lavoro e del Patto di inclusione, i beneficiari saranno tenuti a partecipare a progetti utili alla collettività predisposti dai comuni, fino ad 8 ore settimanali.

Sono esonerati dal sottoscrivere il Patto per il lavoro e il Patto di inclusione sia gli individui con disabilità tale da non consentire un accesso al mondo del lavoro sia le persone che assistono figli di età inferiore ai 3 anni oppure individui non autosufficienti.

Dal Rdc sarà escluso chi: non sottoscrive il Patto per il lavoro o per l'inclusione sociale; non partecipa alle iniziative formative e non presenta una giustificazione; non aderisce ai progetti utili per la comunità predi-

proprio nucleo.

Incentivi alle imprese

Il decreto prevede anche una serie di incentivi per le imprese che assumano i beneficiari del RdC in questi due casi: se l'azienda assume con contratto a tempo indeterminato e non licenzia il lavoratore per almeno due anni è previsto uno sgravio contributivo pari alla differenza tra 18 mesi di RdC meno le mensilità già fruite; lo sgravio invece è pari alla differenza tra 19 mesi di RdC meno le mensilità già fruite se si assumono donne e/o soggetti svantaggiati. Tale importo non può essere inferiore a 5 mensilità e a 6 per donne e soggetti svantaggiati.

Se l'assunzione avviene tramite un'agenzia privata accreditata, l'importo dell'assegno di ricollocazione viene diviso fra azienda e agenzia.

Ri-equilibrare: strategie sindacali e buone pratiche

Per realizzare l'equilibrio tra lavoro e vita privata per una contrattazione sempre più a misura di persona



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

Come individuare le strategie sindacali da adottare al fine di promuovere il ri-equilibrio (rebalance) tra vita familiare e vita lavorativa per uomini e donne nei paesi europei? Per rispondere a questa domanda, il 28 febbraio e il 1 marzo scorso si è svolta a Berlino la Conferenza "Rebalance", attraverso la quale sono stati presentati i risultati del progetto di ricerca realizzato dalla Confederazione europea dei sindacati (Ces) sul tema della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Il progetto di ricerca si è posto l'obiettivo di individuare le strategie sindacali da adottare al fine di promuovere il ri-equilibrio tra vita familiare e vita lavorativa per uomini e donne nei paesi europei. I risultati dello studio sono stati preziosi, al fine di promuovere e sostenere l'adozione della raccomandazione europea sul tema della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro che, dopo tre anni di lavoro e impegno sindacale, dovrebbe essere adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio nelle prossime settimane.

Auspiciando che non si debba attendere la prossima legislatura europea, l'adozione della raccomandazione avrà un valore storico e consentirà di proseguire il cammino iniziato con la direttiva comunitaria del 1996 (1996/34/Ce), concernente l'accordo quadro sul congedo parentale che, in seguito a un

grande lavoro di collaborazione delle parti sociali, consentì l'introduzione di tale congedo nelle legislazioni degli Stati membri, riconoscendo anche ai padri il diritto all'assistenza dei figli non solo in modo alternativo alla madre. Per la prima volta prese piede l'affermazione di un approccio diverso, mai utilizzato fino a quel momento su questi temi, che si concretizza con la realizzazione della condivisione delle responsabilità familiari, e non più soltanto sull'esclusivo riconoscimento dei compiti di cura in capo alle donne, comportando, di conseguenza, il raggiungimento di un altrettanto ambizioso obiettivo: quello di sostenere l'occupazione femminile e la libera determinazione delle donne.

E, così come allora, l'auspicio è che la raccomandazione consenta di proseguire il cambiamento avviato impegnando, di fatto, gli Stati membri al recepimento legislativo delle relative disposizioni e al coinvolgimento di istituzioni e parti sociali a ogni livello di contrattazione per migliorare la qualità della vita dei lavoratori e delle lavoratrici in ogni settore.

Lo studio si proponeva di mappare le migliori pratiche in materia di accordi sindacali finalizzati a raggiungere un equilibrio tra lavoro e vita privata in un numero selezionato di Stati membri, nello specifico: Finlandia, Francia, Germania, Italia, Lituania, Paesi Bassi,

Portogallo, Slovenia, Spagna e Svezia. L'analisi si è concentrata in particolare sulle misure di conciliazione vita-lavoro che consentono a genitori e a soggetti con responsabilità di cura di riconciliare lavoro, famiglia e vita privata, attraverso l'introduzione di strumenti volti a introdurre permessi per l'assistenza dei figli e di familiari bisognosi di cure, nonché sistemi diretti a instaurare un ambiente lavorativo e un'organizzazione del lavoro che facilitino l'equilibrio tra lavoro, famiglia e vita privata per donne e uomini. Gli strumenti di cui si parla sono: congedo parentale; congedo di paternità; modalità di lavoro flessibili (durata dell'orario di lavoro e autonomia per organizzare orari e luogo di lavoro); assistenza all'infanzia anche con la realizzazione di apposite strutture nei luoghi di lavoro; assistenza a lungo termine (prendersi cura di un parente malato); e incentivi economici (indennità) per sostenere la genitorialità e l'assistenza agli anziani e ai familiari non autosufficienti.

Una volta individuate e analizzate le buone pratiche esistenti, risultanti da interviste fatte a sindacalisti delle organizzazioni sindacali firmatarie degli accordi sottoscritti in diversi settori lavorativi, lo scopo ultimo della ricerca è quello di promuovere specifiche contrattazioni volte a conciliare i tempi di vita e di lavoro, attraverso l'elaborazione di raccomandazioni, che divente-

ranno punto di riferimento per le organizzazioni sindacali, le quali dovranno affrontare ai tavoli negoziali le migliori soluzioni di conciliazione possibile, rispetto agli ambienti lavorativi in cui operano, e nel contesto di ogni comitato di dialogo sociale per richiamare anche alla responsabilità concreta in capo ai datori di lavoro per il raggiungimento del benessere organizzativo aziendale.

I sindacati confederali italiani hanno collaborato attivamente al progetto di ricerca nei suoi vari momenti, in particolare con la partecipazione alle interviste per dare testimonianza degli accordi sindacali contenenti buone pratiche di rilievo, quale l'accordo Ferrero nonché, per il settore dei trasporti, con il coinvolgimento da parte della Cisl e della Fit nazionale, per portare la testimonianza delle buone pratiche esistenti nei contratti collettivi dei trasporti e, come esperienza aziendale, dell'accordo sottoscritto da Ferrovie dello Stato con Fit-Cisl, Filt-Cgil Uiltrasporti, Ugl Taf, Fast Mobilità e Orsa Ferrovie, sull'introduzione del lavoro agile nelle aziende del gruppo.

La conferenza di Berlino, a cui hanno partecipato oltre 100 sindacaliste e sindacalisti dei diversi sindacati europei sia confederali che di categoria, esperti della materia, è stata l'occasione per presentare alcune delle buone pratiche analizzate, non solo nel loro contenuto formale, ma anche per le modalità e il clima in cui si sono svolte le relazioni industriali e le strategie negoziali utili alla sottoscrizione degli accordi sindacali, ma soprattutto per contribuire a elaborare delle linee guida utili a tutti i contrattualisti per raggiungere, in ogni luogo di lavoro, la tanto ambita concilia-

zione tra vita privata e lavorativa.

Il prossimo settembre il progetto di ricerca sarà ultimato con una conferenza finale, che si svolgerà a Roma, alla cui realizzazione parteciperanno attivamente i sindacati confederali italiani, e in occasione della quale saranno presentate altre buone pratiche che sono state oggetto di studio della ricerca stessa, tra cui l'esperienza di cui ha dato testimonianza la Fit, e infine saranno definite le raccomandazioni integrandole rispetto alle proposte emerse nella conferenza di Berlino.

I risultati della ricerca consentiranno ai nostri contrattualisti di avere degli strumenti in più per dare le giuste risposte alle esigenze dei

lavoratori e delle lavoratrici, soprattutto per una contrattazione sempre più a misura di persona e raccogliendo l'opportunità introdotta dalla legge di Bilancio 2019 che, pur segnando una battuta d'arresto in merito allo stanziamento di nuove risorse economiche per il welfare, ha riconosciuto risorse specifiche per la realizzazione di progetti e accordi sindacali finalizzati a migliorare la conciliazione tra vita e lavoro.



Per la Fit Cisl ogni giorno è l'8 marzo. Sempre per il lavoro e dalla parte delle donne.

Lettera aperta alle donne

L'8 marzo non è la giornata che in tanti vogliono farci credere, non è la festa delle donne, è la ricorrenza della giornata internazionale della donna. L'8 marzo di ogni anno si ricordano le conquiste sociali, economiche e politiche, e il coraggio di quelle donne che ieri come oggi hanno lottato e lottano per i loro diritti di persone libere di decidere della propria vita. È anche la data in cui si ricordano, semmai ce ne fosse ancora bisogno, considerando ciò che leggiamo tutti i giorni sui giornali, le discriminazioni e le violenze di cui le donne sono ancora oggetto in tutte le parti del mondo.

È la giornata in cui si rammenta la continua e necessaria affrancazione da un sistema culturale, con cui sono state cresciute le donne, che si basa sul patriarcato, in cui l'uomo domina sulla natura e sulla donna, assimilata a un essere subordinato. Un sistema in cui il concetto di scelta cambia significato rispetto alla sua vera etimologia, che lo caratterizza come la conseguenza della libertà e come ciò che determina, a seconda della sua direzione, effetti di cui l'autore subirà le conseguenze. Un sistema in cui quando si tratta delle scelte delle donne, il significato di scelta cambia: la libertà presupposto della scelta diviene evanescente, perché le regole per scegliere sono definite da altri, ma saranno sempre

le donne a subirne gli effetti.

E quindi l'8 marzo non è e non deve essere una giornata in cui si festeggia la donna, ma in cui, oggi più che mai, dobbiamo rivendicare la condizione di essere individui liberi. Libere di scegliere cosa studiare, dove lavorare, come costruire il proprio futuro. Libere di scegliere l'amore dell'uomo giusto, di essere madri o di non esserlo, di accudire e proteggere i figli. Libere di scegliere e di non essere costrette a scegliere tra lavoro e famiglia. Libere di poter uscire la sera e di vestirsi come si vuole. Libere di dire "no" o "con te non ci sto più", libere di non essere considerate come merce, o peggio ancora di proprietà di qualcuno.

È questa la libertà che dobbiamo proteggere e consolidare per noi stesse e per le nostre figlie per realizzare un mondo migliore, in cui uomini e donne si rispettano e sono due esseri uguali, e per fare in modo che, quando si parla delle scelte delle donne, siano loro stesse a doverne parlare.

Quindi l'8 marzo, come ogni giorno, la Fit con il suo Coordinamento nazionale donne, va ben oltre le mimose, è sempre dalla parte delle donne in ogni luogo di lavoro dei trasporti.

La sentenza di appello sui rider riconosce che hanno diritto a più tutele

Siamo parzialmente soddisfatti, vogliamo far applicare il ccnl



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

Su La Voce dei Trasporti abbiamo affrontato più volte le tematiche dell'evoluzione del lavoro, della gig economy (parlando dei rider, i fattorini che consegnano il cibo a domicilio ordinato tramite app) e del precariato. Tematiche che ben si legano al mondo dei giovani d'oggi.

Ricordiamo, proprio in merito alla vicenda dei rider, che una prima sentenza, la n. 778/2018 del 11 aprile 2018, aveva stabilito che la specifica tipologia di lavoro, per le sue modalità esecutive, non rientrava nel perimetro della subordinazione, rimanendo confinata in quella autonoma della collaborazione coordinata e continuativa (la famigerata co.co.co.), escludendo de facto la costituzione tra le parti di un ordinario rapporto di lavoro, con tutto ciò che ne consegue.

È invece di poche settimane fa, precisamente dell'11 gennaio scorso, il verdetto della Corte di Appello (sentenza n. 26/2019) di Torino che ha parzialmente ribaltato la sentenza di primo grado summenzionata. I giudici della corte hanno sostanzialmente sancito che il lavoratore è comunque di tipo etero-organizzato, ovvero esiste un livello di coordinamento del datore di lavoro che in qualche modo organizza il prestatore di lavoro, e, pertanto, tale lavoratore ha diritto alla retribuzione diretta, indiretta e differita e, nel caso dei rider, con riferimento al 5° livello del ccnl logistica, trasporto merci e spedizione: i lavoratori

sono pertanto classificati quali fattorini addetti alla presa e alla consegna. Il che significa che anche per i rider si deve prendere a riferimento, diversamente da quanto avviene con un rapporto di lavoro autonomo di collaborazione dove la paga è decisa di comune accordo tra le parti, la prevista retribuzione oraria come da ccnl, diritto alla tredicesima e quattordicesima mensilità, malattie e ferie pagate e naturalmente il versamento degli annessi contributi previdenziali.

Nella realtà dei fatti, la Corte d'Appello non ha realmente stabilito che il lavoratore rientra nella categoria del dipendente in senso stretto, in quanto la domanda di reintegrazione per licenziamento illegittimo, presentata dai ricorrenti, è stata respinta «posto che non vi è il riconoscimento della subordinazione» e «non vi è stata una interruzione della società, dei rapporti di lavoro in essere, prima della loro scadenza naturale».

Quindi, sintetizzando, i giudici confermano da un lato che esiste il diritto a una retribuzione corrispondente all'attività prestata con riferimento al ccnl nazionale del settore, dall'altra che permangono rapporti di lavoro autonomo ai quali vanno, in specifici casi, applicati gli istituti del lavoro subordinato.

Come arrivano a stabilire quanto detto? I giudici hanno preso a riferimento, per la loro interpretazione e valutazione, l'ar-

ticolo 2 comma 1 del decreto legislativo 81/2015, più comunemente conosciuto come "Jobs Act". Esso prevede che «a far data dal 1° gennaio 2016, si applica la disciplina del rapporto di lavoro subordinato anche ai rapporti di collaborazione che si concretano in prestazioni di lavoro esclusivamente personali, continue e le cui modalità di esecuzione sono organizzate dal committente anche con riferimento ai tempi e al luogo di lavoro». Considerato quanto sopra, il tribunale ha quindi in tale modo individuato una terza forma di lavoro che si colloca tra il rapporto di lavoro subordinato (così come disciplinato dal codice civile) e la collaborazione (come prevista dal codice di procedura civile), per, citando la corte d'appello di Torino, «garantire una maggiore tutela alle nuove fattispecie di lavoro che, a seguito della evoluzione e della relativa introduzione sempre più accelerate delle recenti tecnologie, si stanno sviluppando». I giudici hanno stabilito che, interpretando la norma (ma ricordiamo che una sentenza vale solo per lo specifico caso), quando la prestazione lavorativa è in qualche modo legata strutturalmente all'organizzazione produttiva e ha carattere di continuità nel tempo, allora non si tratta di semplice collaborazione, ma rientra nella previsione del decreto legislativo summenzionato. Infatti per i rider le modalità di esecuzione del lavoro, per quanto riguarda turnistica, orario e luogo di lavoro, erano, secondo i giudici, stabiliti dall'azienda, in

maniera non occasionale. Se il committente determina le modalità dell'attività lavorativa del collaboratore ne consegue che non si può parlare solo di una semplice coordinazione dei collaboratori, ma si rientra nell'ambito del potere direttivo che caratterizza il rapporto di lavoro subordinato (e quindi l'attività non è più considerabile totalmente svolta e organizzata autonomamente).

Tuttavia l'applicazione dell'art. 2 del d.lgs. 81/2015 non comporta la costituzione di un rapporto di lavoro subordinato a

ni da dover affrontare e risolvere. Non che le sfide ci spaventino: sfide moderne per un sindacato moderno, d'altronde.

La Fit-Cisl si è sempre impegnata, e lo è tuttora, affinché anche impieghi atipici rientrino in un quadro di regole, tutele, diritti e doveri, avendo con cornice il contratto collettivo nazionale di riferimento per il settore. L'obiettivo è evitare che con le piattaforme digitali si creino disparità di trattamento tra lavoratori che svolgono il medesimo lavoro, seppur con differenti modalità gestionali, per stakeholder diversi. Riteniamo che vada necessariamente e opportunamente

omogenizzato il complesso normativo, così che non debbano esistere lavoratori di serie A, diciamo quelli più tipici, e lavoratori di serie B, come quelli che lavorano nella gig economy.

La nostra Fit ha da sempre dimostrato sensibilità verso queste nuove forme di lavoro, molto presenti nel settore dei trasporti, cogliendone gli aspetti positivi e le opportunità di impiego soprattutto per i giovani non ancora alla ricerca di un "posto fisso" per, ad esempio, motivi di studio, facendo in modo che potessero essere disciplinate attraverso norme certe, esigibili e omogenee, ma anche attraenti per i committenti, attraverso la contrattazione aziendale, pur facendole ricadere all'interno di un contratto nazionale di riferimento. Proprio a questo proposito, cercando di coniugare la flessibilità e le peculiarità richieste da queste aziende che operano on demand su piattaforme digitali, è stata siglata a luglio dell'anno scorso, all'interno del ccnl logistica, una sezione specifica per i rider, purtroppo mai applicata dalle aziende, con la conseguenza che si è dovuti arrivare a una sentenza che ha confermato quanto da noi più volte suggerito: se si chiama contratto collettivo nazionale, quindi di riferimento, un motivo ci sarà.

La stessa Cisl, per il tramite del Segretario generale aggiunto Luigi Sbarra, segue da tempo la vicenda, facendo sue le preoccupazioni e i bisogni di questi lavoratori. La confederazione ha più volte

sottolineato la necessità di un'intesa collettiva e la poca efficacia delle azioni "fai da te", quelle puramente legislative, del Governo. Infatti negli ultimi incontri avvenuti, che ad oggi non hanno portato ai positivi esiti sperati, Sbarra ha dichiarato che: «La soluzione contrattuale infatti potrebbe permettere di definire soluzioni adatte» e che la Cisl è: «disponibile agli obiettivi enunciati dal Ministro, da tradurre in un efficace e proficuo negoziato contrattuale che ora deve partire con agilità». «Le aziende di food delivery traducano le disponibilità dichiarate in proposte misurabili e concrete, che a partire dal prossimo incontro permettano la costruzione di un protocollo di intesa», ha aggiunto.

Il Governo, dopo che più volte e da più fronti è stato richiesto un tavolo serio di confronto sulla tematica, sarebbe intenzionato a predisporre una norma che include anche le prestazioni attraverso piattaforme digitali tra quelle cui si applica la disciplina del lavoro subordinato. Tuttavia, pur apprezzando tale sforzo, l'intervento non sarebbe a nostro giudizio risolutivo, in quanto non favorirebbe la contrattazione, strumento indispensabile in ambiti così dinamici, lasciando così irrisolti molti dei problemi oggi esistenti.

Il nostro Paese ha urgente necessità di rilanciare non solo l'occupazione, ma anche la sua qualità. Per i giovani di oggi e quelli futuri, per chi l'occupazione l'ha trovata e per chi la cerca. Sentenze come questa e gli interventi del governo non fanno altro che dimostrare come non avevamo torto quando sostenevamo che, solo attraverso una seria regolamentazione, per mezzo del dialogo con i corpi intermedi e ricorrendo alla contrattazione, sia possibile limitare i danni in favore dei diritti dei lavoratori.

Naturalmente noi continueremo ad agire dicendo la nostra e portando avanti con fermezza le nostre prerogative e possibili soluzioni, così come abbiamo sempre fatto.

Il nostro Paese ha urgente necessità di rilanciare non solo l'occupazione, ma anche la sua qualità

tempo determinato, lasciando ampi spazi interpretativi. Infatti il comma 2 del citato articolo, prevede che: «la disposizione di cui al comma 1 non si applica alle collaborazioni per le quali gli accordi collettivi nazionali stipulati da associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale prevedano discipline specifiche riguardanti il trattamento economico e normativo, in ragione delle particolari esigenze produttive e organizzative del relativo settore». Il che potrebbe significare che, alle collaborazioni per le quali sono stipulati accordi collettivi, non si deve applicare in toto la normativa del lavoro subordinato, ma soltanto il trattamento economico e normativo previsto dagli accordi. Ciò significa che questa tipologia di lavoratore etero-organizzato rimane autonomo eccetto per alcuni aspetti, stabiliti dai giudici per quanto riguarda sicurezza e igiene, retribuzione, limiti di orario, ferie e previdenza, con l'esclusione delle norme del licenziamento e quelle disciplinari.

Se da un lato non possiamo far altro che ritenerci parzialmente soddisfatti della decisione della corte (che, ricordiamo, non è definitiva in quanto manca ancora il terzo grado di giudizio), in quanto ci dà ragione sul fatto che anche i rider e più in generale i lavoratori della gig economy debbano essere tutelati dai contratti collettivi, dall'altro l'eventuale nascita della figura del "semidipendente" porterebbe con sé ulteriori problematiche e questio-

Trasporto marittimo

La Fit-Cisl presenta il proprio impegno per i marittimi alla Pontificia Accademia delle Scienze

di **Remo Di Fiore**

Componente a nome della Fit-Cisl dell'Esecutivo Itf

di **Francesco Di Fiore**

Coordinatore ispettori Itf

La Fit-Cisl ha ricevuto un nuovo, importante riconoscimento: è stata inviata a intervenire al summit sul tema: "Transport Union and Manufacturers", organizzato dalla Pontificia Accademia delle Scienze. L'invito è la conferma del ruolo importante della nostra Federazione e del suo crescente peso nazionale e internazionale.

La Pontificia Accademia delle Scienze è un corpo antico e indipendente nell'ambito della Santa Sede e gode libertà di ricerca. Il suo scopo è quello di promuovere il progresso della matematica, della fisica, delle scienze naturali e lo studio dei relativi problemi epistemologici. Nel tempo e più recentemente l'attività dell'Accademia si è allargata occupandosi delle questioni climatiche, dell'inquinamento e delle problematiche dei paesi in via di sviluppo. La sede dell'Accademia è nella Casina Pio IV all'interno del Vaticano. Il Presidente è Joachin von Braun, mentre il Cancelliere è Marcelo Sanchez Sorondo. Quest'ultimo ha organizzato il summit e ha

invitato a partecipare la Fit-Cisl per fornire un contributo sul versante marittimo ma anche la Itf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui come Fit siamo affiliati, affinché parlasse di trasporti più in generale.

La riunione si è svolta il 4 e 5 marzo e si è sviluppata attorno a tre temi: cambiamento climatico, tratta di esseri umani e tecnologia e trasporto. In effetti questi argomenti sono tutti menzionati nell'Enciclica "Laudato

Si" di Papa Francesco e quindi il compito dell'Accademia è stato quello di approfondirli con le parti sociali e datoriali dei settori dei trasporti e del manifatturiero. A parte sindacalisti di vari paesi, interessante è indicare i partecipanti della parte industriale che ha visto il "predominio" di soggetti collegati al settore dell'industria automobilistica per illustrare le nuove tecnologie e gli interventi per ridurre le emissioni. Tra gli altri: Chris Gerders della Stanford University, Scott Corwin Direttore della Mobilità futura in Deloitte, Mark Joseph Ceo della Transdev, Jeffry Sachs della Columbia University, Henric Svamberg Chairman di Volvo, Klaus Entanmann Ceo Daimler e via elencando. Per la mobilità ferroviaria l'Accademia ha invitato Luca Cordero di Montezemolo,



Presidente di Italo-Ntv, mentre per il trasporto marittimo due rappresentanti di Msc Marco Maresca (crociere) e Maurizio Del Santo (carico).

Sarebbe davvero lungo riportare il contenuto dei vari interventi, ma è certo che il mondo dell'auto si muove verso una totale automazione e la propulsione elettrica. Del resto ci sono stati mostrati diagrammi su come gli incidenti siano diminuiti con l'introduzione di maggior automazione a bordo delle auto e sugli enormi progressi fatti nel campo degli accumulatori sempre più leggeri, sempre più potenti, sempre più durevoli.

La parola

Il **gas naturale liquefatto (GNL o LNG)**, dall'inglese liquefied natural gas) si ottiene sottoponendo il gas naturale, dopo opportuni trattamenti di depurazione e disidratazione, a successive fasi di raffreddamento e condensazione. La composizione e le caratteristiche del GNL variano a seconda dei giacimenti di gas naturale di provenienza e del processo di liquefazione.

Fit-Cisl dell'Esecutivo Itf, e Francesco Di Fiore, Coordinatore degli Ispettori Itf. Sorondo si è mostrato interessato in particolare a capire cosa succede nel mondo marittimo rispetto alle nuove tecnologie e all'inquinamento ambientale. È chiaro che, circa le emissioni di zolfo e ossido di azoto,

scrubber, un sistema posto nella ciminiera il quale, attraverso un procedimento che ricorre all'acqua di mare a pioggia, assorbe buona parte delle sostanze inquinanti e purifica i gas di scarico. Ciò è necessario anche se si va verso combustibili fossili più raffinati e comunque più costosi e in ogni

caso non può essere la soluzione definitiva. Il nuovo combustibile sarà il GNL già utilizzato in molte navi, compresa l'ultima nave da crociera della Costa ovvero la Costa Smeralda. Costruita nei cantieri finlandesi di Turku, entrerà in servizio nell'ottobre di quest'anno; ha un'autonomia di 14 giorni, con annesse le problematiche tecniche di mantenere il gas liquefatto a -162 C°. I porti però si stanno attrezzando per fornire il GNL e allo stesso tempo si stanno dotando di colonnine di forniture



Sul versante datoriale della mobilità ferroviaria Montezemolo ha naturalmente parlato di Italo-Ntv, che ha portato una ventata di competitività nel settore diminuendo i costi per i viaggiatori e migliorando i servizi. Ha altresì parlato dei progetti per la Spagna e, in termini di possibilità, del Sud America, e in particolare l'Argentina. Ha rimarcato la sua immagine di sostenitore del libero mercato, sempre che esista un "controllore" delle regole.

Per la Fit-Cisl sono intervenuti Remo Di Fiore, Componente a nome della

tutti pensano all'automobile e pertanto in particolare i rappresentanti delle industrie automobilistiche sono rimasti colpiti quando Remo Di Fiore ha loro rivelato che una grande porta contenitori inquina quanto 50 milioni di autoveicoli, come dire che 15 navi inquinano come l'intero parco auto mondiale (fonte: Rapporto Marsk). In compenso, a parte le norme comunitarie, c'è forte sensibilità negli armatori e molti interventi sono già in fase applicativa. Abbiamo illustrato a grandi linee le due tipologie di intervento. La prima è che sul naviglio esistente, anche se è costoso, si va verso l'uso dello

scrubber, un sistema posto nella ciminiera il quale, attraverso un procedimento che ricorre all'acqua di mare a pioggia, assorbe buona parte delle sostanze inquinanti e purifica i gas di scarico. Ciò è necessario anche se si va verso combustibili fossili più raffinati e comunque più costosi e in ogni caso non può essere la soluzione definitiva.

L'altro argomento che Remo Di Fiore ha affrontato è stato l'applicazione delle nuove tecnologie a bordo delle imbarcazioni e quindi il tema della nave autonoma, ovvero senza equipaggio, che, come abbiamo detto più volte su La Voce dei Trasporti, è già una realtà ed è attualmente sperimentata in nord Europa. Abbiamo citato il fatto che Norvegia e Finlandia hanno modificato la loro legislazione concer-

nente le loro acque territoriali proprio per permettere l'utilizzo di navi autonome. In una prima fase saranno gestite a distanza da terra poi saranno completamente autonome, ovvero con programmi forniti ai computer di bordo. Recentemente un traghetto in Finlandia ha collegato due porti gestendo in autonomia anche la manovra. Certo in una recente sessione dell'Imo, l'Organizzazione Onu per il trasporto marittimo, si è dibattuto delle navi autonome sottolineando come, pur avendo la tecnologia già disponibile, vi sono ancora questioni fondamentali da affrontare. Ad esempio la questione dell'hackeraggio, ma anche quelle della certezza dei collegamenti satellitari e del soccorso in mare. Le difficoltà maggiori nascono poi dall'esigenza di norme internazionali che permettano a quel tipo di navi di operare e in aggiunta dal fatto che attualmente gli armatori non sono molto favorevoli sia per i costi di impianto che per quelli di gestione della nave.

L'intervento di Francesco Di Fiore è stato più collegato al tema della "schiavitù" e lo sfruttamento di esseri umani con riferimento alle navi. Ha avuto quindi il compito di parlare della campagna di Itf contro le navi Foc, per dare dignità umana e contrattuale a marittimi sfruttati da armatori senza scrupoli. Il tema non poteva toccare la questione delle navi abbandonate, che attualmente in Italia sono circa 20. Inoltre nei porti del nostro paese vi sono oltre 150 relitti di navi abbandonate, che non hanno trovato un compratore dopo il sequestro. Si tratta di imbarcazioni fatiscenti e parzialmente affondate in aree marginali dei porti. Questa situazione, ha spiegato Francesco Di Fiore, avviene anche per la complicata procedura di sequestro e messa all'asta nel nostro paese. Anni addietro, quando l'economia mondiale in sviluppo richiedeva navi per il trasporto, la vendita della nave era più facile di quanto non sia oggi, con il surplus di offerta di stiva esistente.

Collegato alle navi abbandonate abbiamo il grosso problema degli equi-

paggi che restano a bordo senza veri, combustibile, acqua, spesso in condizioni drammatiche. Frequentemente i lavoratori non vogliono neppure rimpatriare per paura di perdere i salari arretrati, se invece lo accettano, le spese finiscono per esser supportate dal sindacato. In questo lavoro di tutela dei marittimi l'Ispettorato Itf in Italia ha un grande alleato nella Stella Maris, una istituzione cattolica che fa parte della fondazione Migrantes, organismo pastorale della Conferenza episcopale italiana, con cui esiste piena collaborazione.

Francesco Di Fiore ha raccontato anche come per un lungo periodo è avvenuto un traffico di clandestini in una maniera diversa da quella che siamo abituati a conoscere nel canale di Sicilia. Infatti, dietro il pagamento di somme i clandestini venivano imbarcati gonfiando le tabelle di armamento come fossero marittimi e poi in alcuni porti svanivano nel nulla. Il grosso lavoro per aiutare i marittimi abbandonati è stato fatto anche in sede politica presso la Ilo, l'Organizzazione per il lavoro delle Nazioni Unite, dapprima con la costruzione della Convenzione della Mlc 2006 e poi con alcune specifiche modifiche per garantire il rimpatrio e il pagamento dei salari.

Infine non è mancato un cenno agli aspetti vertenziali, ovvero agli interventi per far recuperare ai marittimi salari arretrati, compensi per inabilità o malattia e via elencando. Tra ispettorato e struttura sindacale dedicata, mediamente in un anno si recuperano somme a favore dei marittimi per circa 5 o 6 milioni di Usd. Un aspetto fondamentale sottolineato da Francesco Di Fiore è che con l'ispettorato e la Itf si sono creati contratti che coprono oltre 15mila navi e riconoscono ai marittimi imbarcati le stesse condizioni di lavoro o di salario indipendentemente dalla nazionalità, dal sesso, dalla religione. Non esiste simile situazione in altre aree dell'industria a livello mondiale. È stato menzionato anche un traghetto con bandiera del Marocco, il cui equipaggio è senza salario da mesi e senza mezzi di sussistenza.

Il summit ha raccolto esperienze datoriali e anche sindacali, strategie ed orientamenti futuri che il Cancelliere Sorondo riunirà in un documento finale che, siamo certi, trasferirà anche al Pontefice, così come è previsto nei compiti dell'Accademia Pontificia delle Scienze.

Aumenta la paga base dei marittimi a livello mondiale

Durante il summit presso la Pontificia Accademia delle Scienze è stato anche annunciato che lo scorso 19 novembre è stato firmato un accordo presso la sede Ilo di Ginevra da parte del comitato Jmc (Joint Maritime Commission, formato da sei rappresentanti degli armatori e altrettanti dei sindacati, tra cui la Fit-Cisl), alla presenza di osservatori sia di parte armatoriale che sindacale, con il quale è stata definita la paga base del marinaio da applicarsi come livello minimo su tutte le navi indipendentemente dalla bandiera.

L'accordo ha previsto l'aumento della paga base del marittimo abilitato (AB) dal 1° luglio 2019 a 618 Usd mensili, che quindi, insieme agli altri istituti contrattuali come ad esempio le ferie e gli straordinari, porta lo stipendio minimo a 1.085 Usd. Dal 1° gennaio 2020 la paga base sale a 625 Usd, per cui lo stipendio minimo sarà di 1.098 Usd, infine dal 1° gennaio 2021 aumenta a 641 Usd, con stipendio minimo a 1.126 Usd.

Dal punto di vista sindacale, la Itf ritiene che lo stesso risultato si debba applicare al cameriere imbarcato sulle navi da crociera (Waiter).

Come abbiamo più volte ripetuto, il comitato Jmc produce risultati che hanno valenza globale ed è l'unico caso del genere nel mondo dell'industria.

La Itf contro il dumping contrattuale nell'aviazione civile



di **Luigi Mansi**
Coordinatore Fit International

A livello mondiale, quali sono le strategie sindacali per la crescita del settore del trasporto aereo? Di questo si è parlato nel primo Direttivo post elezioni congressuali del Trasporto aereo di Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, che si è svolto lo scorso 26 febbraio a Londra.

A inizio lavori sono state fatte le presentazioni di rito del nuovo gruppo dirigente proveniente dai vari paesi del mondo. Per me è stato un grosso privilegio rappresentare l'Italia e la nostra Federazione. Portare la propria esperienza del mondo del trasporto aereo all'attenzione di altri paesi e culture può solo arricchire il nostro sindacato.

La riunione è iniziata con i saluti del Presidente del Direttivo Itf Joseph Tiberi, che ha illustrato le prossime sfide e progetti che Itf ha intenzione di perseguire. Prima di tutto Tiberi ha ringraziato il movimento sindacale del trasporto aereo mondiale che continua a crescere: anche quest'anno vi sarà un aumento di iscritti del 3% e si supererà gli 800mila affiliati aderenti a Itf.

Sono stati illustrati attuali progressi della campagna contro Qatar Airways, che è stata scelta da Itf perché la Qatar è considerata una delle

peggiori compagnie aeree nel riconoscere i diritti basilari delle proprie lavoratrici e lavoratori e per le difficoltà che ha nell'interloquire con le autorità governative. Ricordiamo che Qatar detiene anche il 49% della proprietà della nostra compagnia AirItaly. I negoziati di Itf con Qatar in questi ultimi mesi hanno fatto tanti passi avanti per le continue pressioni che sono state fatte, anche dal punto di vista politico. Gli ultimi accordi tra le parti hanno segnato una svolta nei rapporti e nell'inizio del riconoscimento dei diritti dei lavoratori. Di conseguenza Itf ha deciso di tenere stabilmente un suo impiegato a Doha nella sede della Ilo, l'Organizzazione internazionale del Lavoro dell'Onu, per facilitare la risoluzione dei problemi.

Un altro progetto dei progetti importanti lanciati da Itf è quello per gli aeroporti, il cui scopo è condividere le diverse esperienze e le condizioni di





lavoro, in modo da organizzare e far cooperare i lavoratori di diverse realtà come Toronto, Giacarta, Panama, Casablanca e Bangkok.

Si è anche parlato della campagna relativa a Ryanair, che sta portando risultati evidenti per via del riconoscimento del sindacato da parte del vettore irlandese nei paesi europei. A questo proposito è stata dedicata una menzione particolare alla nostra Fit-Cisl e ai sindacati Balpa (UK), Unite (UK) e

Ver.di (Germania) che hanno fatto un eccellente lavoro.

Il prossimo obiettivo di Itf è relativo alle low cost asiatiche, che stanno diventando sempre più grandi e aggressive sul loro appetibile mercato. Un impegno che il sindacato mondiale vuole perseguire è la volontà di interagire con Icao, l'Organizzazione mondiale dell'Onu per il trasporto aereo, aprendo un ufficio a Montreal nello stesso edificio dove ha la sua sede e dove vi sono le rappresentanze dei paesi aderenti.

A Icao i partecipanti alla riunione del Direttivo Itf hanno dedicato molti interventi, visto che a fine settembre prossimo si svolgerà la 40° Assemblea mondiale a Montreal. La decisione presa è stata quella di sensibilizzare sempre più i governi partecipanti per

evitare che l'assemblea Icao si orienti a favore di una maggiore deregolamentazione del settore. Bisogna fare lobby, invece, per implementare una politica sulla sicurezza aerea, sulla protezione dell'ambiente, del rumore e della qualità dell'aria e per una regolazione economica e sociale degli aeroporti e di tutti i servizi della navigazione aerea.

L'incontro si è concluso con una lode particolare alla nostra collega del Direttivo Sara Nelson, che è diventata l'assistente di volo più famosa al mondo perché ha fatto un accorato discorso di fronte alla stampa contro il Presidente Trump per lo Shutdown che ha messo a rischio la sicurezza del trasporto aereo americano.

I trasporti sul territorio, tra presente e futuro

Impresa 4.0 è un'espressione che si fa sempre più strada nel linguaggio quotidiano. Sappiamo realmente in cosa consiste? Che cambiamenti porterà nel comparto dei trasporti e come trasformerà l'assetto occupazionale nella Capitale e nel territorio laziale?

È questo il tema al centro del Consiglio Generale della Fit-Cisl del Lazio del 6 marzo scorso: lo abbiamo scelto per tenerci pronti ad affrontare le sfide sul futuro del comparto nel nostro territorio.

Per comprendere la quarta Rivoluzione industriale è utile ricordare la precedente, ovvero la terza: quella portata da Internet, dal Web e dalla "Mobile Communication", che ha prodotto profonde trasformazioni. Basti pensare a un dato: il 52% delle aziende che nel 2000 risultavano prime per capitalizzazione alla Borsa di New York attualmente non esiste più o è stato acquisito da competitor. Al contempo, le attuali prime 100 aziende non esistevano ancora nel 2000. Qualcosa di molto simile accadrà anche ai nostri giorni: molto verosimilmente, la quarta Rivoluzione sarà più rapida.

Le grandi società di consulenza presenti in tutto il mondo ci dicono che almeno 10-15 lavori, tra quelli che tra 10 anni saranno i 50 più importanti, oggi ancora non esistono. Tutti noi avremo a che fare con l'Intelligenza Artificiale, con la Distributed Ledger Technology, su cui si basa la

Blockchain, l'Internet delle cose e la Cybersecurity che saranno il nostro pane quotidiano.

Il mondo della mobilità, dei cittadini e delle merci, del quale oggi abbiamo una grande responsabilità, sarà popolato dalle nuove tecnologie: saranno molti i cambiamenti nella gestione dei sistemi tariffari e delle biglietterie, nella conduzione dei mezzi e nella valutazione dei percorsi. Sarà diverso il meccanismo delle certificazioni professionali, della gestione dei magazzini e delle certificazioni dei ricambi, per non parlare dei flussi finanziari.

La velocità con cui tutto ciò accadrà porrà grandi problemi di formazione delle nuove professionalità emergenti, di riconversione dalle vecchie alle nuove, e di diversi dimensionamenti delle risorse umane. È per questo che si deve porre attenzione alle trasformazioni in atto: la modernità, l'evoluzione, l'innovazione e il cambiamento devono entrare a far parte del linguaggio quotidiano di politica, aziende e sindacato.

Al tempo stesso, lo sblocco di investimenti massicci e mirati nell'ambito dei trasporti resta una condizione imprescindibile per lo sviluppo sociale ed economico del territorio nel presente e nel futuro, così come per la tenuta dei processi democratici.



Pensando al domani in modo lungimirante, va ricordato che la democrazia non si preserva soltanto in maniera teorica o ideale: ci sono anche elementi pragmatici e reali che la mantengono, la custodiscono, la nutrono. In questo contesto i trasporti rivestono un ruolo cruciale: i collegamenti tra centro e periferie, il diritto a muoversi e a spostarsi degnamente incidono profondamente sulla profondità delle disuguaglianze sociali, specialmente in territori estesi e complessi come la città di Roma e il suo hinterland. Una periferia, un territorio, un quartiere isolato e non connesso da un sistema di trasporti efficiente è destinato al deterioramento e i suoi abitanti sono condannati alla fatica, alla distanza dai processi socio-economici, alla solitudine. I trasporti, lo ripetiamo, sono un fattore democratico determinante per la livellazione delle disuguaglianze, che sono purtroppo in crescita nel nostro Paese: il diritto alla mobilità va tutelato in maniera strutturale.

Marino Masucci
Segretario generale Fit-Cisl
Lazio

Tav: una questione anche lombarda

La Tav è un'infrastruttura che interessa solo il Piemonte? Lo scorso 21 febbraio, una delegazione della Fit-Cisl Lombardia ha partecipato al confronto tra il Sindaco di Milano Giuseppe Sala e il suo omologo di Lione Gérard Collomb a Palazzo Marino.

Questo incontro si è collocato in un determinato scenario politico teso a ristabilire un clima di forte collaborazione tra Italia e Francia dopo il richiamo a Parigi dell'ambasciatore in Italia Christian Masset il 7 febbraio scorso (tornato poi il 15 dello stesso mese), a seguito delle tensioni tra il Governo italiano e quello d'Oltralpe.

Il tema della Tav, e più precisamente l'impatto sullo sviluppo industriale, economico e culturale che la realizzazione dell'opera avrebbe sul nostro territorio, avrebbe dovuto essere il solo all'ordine del giorno dell'incontro milanese. In realtà la discussione ha, sin da subito, ha trasceso la questione del collegamento ferroviario tra Torino e Lione per abbracciare un ragionamento molto più ampio.

È inutile infatti soffermarsi sull'analisi costi benefici criticata da Sala («con questo criterio non avremmo costruito nemmeno l'autostrada del Sole») o ragionare su una diversa allocazione delle risorse oggi destinate a quest'opera, quando vi è un evidente «vizio di origine» nel ribadire un illogico «no» all'ingresso in un corridoio europeo delle merci e delle persone, destinato a mutare l'equilibrio econo-

mico nei prossimi anni. Più che per le illogiche tesi del ministro Toninelli, il no a quest'opera si giustifica nell'assenza di una visione complessiva di futuro e di sviluppo, che sembra essere il vero comun denominatore delle tante tensioni politiche dell'Italia di oggi.

Mentre il Sindaco di Milano raccontava di come la Tav sia in realtà parte di un modo alternativo di concepire la stessa struttura urbanistica delle nazioni europee («Al modello delle megalopoli extraeuropee bisogna contrapporre una rete di città interconnesse da corridoi di trasporto») e di come Milano debba proseguire nel suo ruolo attrattivo di investimenti europei (il 30% degli investimenti dei paesi europei in Italia sono nel capoluogo lombardo), il ragionamento naturalmente correva a momenti in cui il progresso non veniva visto con paura, ma addirittura invocato come panacea a tutti i mali (poco più di cent'anni fa il futurismo faceva di Milano il suo centro d'azione e Boccioni dedicò alla città lombarda una delle sue opere più celebri, quella «Città che sale» oggi esposta in uno dei principali musei statunitensi).

Quindi dire no oggi alla Tav significa non solo rinunciare a straordinarie



opportunità di sviluppo che si potrebbero verificare nei prossimi anni, ma costringe l'Italia, la Lombardia, Milano e l'intero mondo del lavoro a una dimensione autarchica che ben si sposa con il nanismo di una politica incapace di proporre visioni del futuro positive.

A questa idea di paese condannato al declino il sindacato tutto, nella straordinaria manifestazione del 9 febbraio a Roma, ha urlato il suo gigantesco rifiuto. All'Italia della paura, al paese chiuso nei suoi piccoli egoismi, la Cisl deve saper parlare per raccontare di una nuova visione del Belpaese, fatta di lavoro, progresso, centralità del sapere e della formazione, nuove concezioni di welfare: il futuro lo si costruisce così, non arroccandosi in una impossibile opposizione ai cambiamenti.

La Tav oggi non è più solo un'opera infrastrutturale ma è un simbolo di un'Italia che non si rassegna al declino.

Giovanni Abimelech
Segretario generale Fit-Cisl
Lombardia

La Fit-Cisl festeggia i suoi iscritti

La Festa del Socio è giunta alla 9ª edizione. È diventata, nel tempo, un appuntamento annuale costante dal 2010, quando la Fit-Cisl Puglia ha considerato opportuno dare visibilità ai soci più fidelizzati, premiandoli e festeggiandoli contestualmente a un evento seminario informativo e formativo, in cui vengono approfonditi argomenti di interesse sociale e lavorativo.

I protagonisti dell'evento sono i soci, gli iscritti, che danno corpo all'organizzazione; premiandoli, la Segreteria regionale vuole esprimere il riconoscimento di continuità associativa, portando tra i lavoratori i valori della nostra sigla sindacale. La Fit Puglia ha condiviso l'evento con la Fit-Cisl Nazionale, alla presenza del Segretario nazionale Maurizio Diamante, e con la Confederazione regionale, alla presenza della Segretaria generale USR Cisl Puglia Daniela Fumarola. La Segreteria regionale si è avvalsa dell'organizzazione, della creatività e dell'impegno dei Coordinamenti Donne e Giovani, guidati rispettivamente da Maria Carmela Cafaro e Pietro Seritti.

Anche momenti come questi sono utili per la crescita sindacale, perché sono occasioni di incontro e confronto, sono laboratorio e palestra, dove si analizzano e approfondiscono argomenti di interesse collettivo, secondo l'ottica sindacale, e ci si impegna a elaborare proposte.

Il tema scelto per la 9ª edizione è ispirato al ruolo innovativo che deve ri-

coprire chi opera nel sindacato, a tutti i livelli, in una società in continuo cambiamento, e cioè: "Il lavoro del sindacalista: regolatore sociale e promotore di uguaglianza, giustizia e sviluppo economico". Detto tema è stato articolato in tre parti. Nella prima è stato presentato il profilo del sindacalista 4.0, che deve ricoprire ruoli multidisciplinari, considerata la complessità dei nuovi scenari sociali, economici, politici e lavorativi; deve essere dotato di maggiori risorse professionali, fondate su nuove matrici, come le capacità relazionali, di ascolto e comprensione, oltre alle tradizionali attività di tutela e rappresentanza. Infatti, il sindacato moderno deve essere sempre più baluardo dei valori della democrazia, della partecipazione, della coesione sociale, della crescita armoniosa del Paese.

Nella seconda parte è stata illustrata l'Agenda Onu 2030, della cui attuazione deve essere partecipe anche il sindacato di nuova generazione. La lotta alla povertà, il lavoro dignitoso e il contrasto al cambiamento climatico sono alcuni degli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, capace di promuovere la tutela dei diritti fondamentali del genere umano: dalle libertà di pensiero e di espressione alla completa parità di genere, alla difesa dell'ambiente, del lavoro, delle risorse naturali.

FIT CISK PUGLIA 9ª FESTA DEL SOCIO
IL LAVORO SOCIALE DEL SINDACALISTA:
 REGOLATORE E PROMOTORE
 DI
 UGUAGLIANZA EQUITA' SVILUPPO GIUSTIZIA

APERTURA LAVORI: *Francesco SPINELLI*
 (Segr. Gen. Reg. FIT CISK Puglia)

INTRODUZIONE: *Maria Carmela CAFARO*
 (Resp. Coord. Reg. Donne FIT CISK Puglia)

PRESENTAZIONE ELABORATI

INTERVENTO: *Daniela FUMAROLA*
 (Segr. Generale U.S.R. CISK Puglia)

PREMIAZIONE SOCI

CONCLUSIONE LAVORI: *Maurizio DIAMANTE*
 (Segr. Naz. FIT CISK)

26 Febbraio 2019 - ore 09:30
 Sala Dopolavoro Ferroviario - C.so Italia, 112 - Bari

Nella terza parte è stato presentato uno strumento di lavoro per lo sviluppo economico: il "Barometro regionale Cisl del benessere/disagio delle famiglie". Attraverso un grafico a ragnatela, il Barometro regionale Cisl, integrativo di quello nazionale, mostra i diversi andamenti, per ogni regione, del benessere delle famiglie italiane e rappresenta l'anatomia dettagliata dei fenomeni economici e sociali. Dal Barometro emerge come la crisi abbia portato a un pesante calo dell'indicatore della coesione sociale, ovvero dei legami di solidarietà tra individui e comunità, che servono ad attenuare disparità, legate a situazioni sociali, economiche, culturali, etniche.

Maria Carmela Cafaro
 Responsabile regionale Fit-Cisl
 Coordinamento Donne Puglia

Allarme manutenzione per le strade della nostra regione gestite dall'Anas

La situazione stradale in Toscana, e ci riferiamo a quella di competenza dell'Anas, non è ottimale. Anzi si registrano diverse criticità. Infatti, la percezione che i cittadini hanno viaggiando sulle strade della nostra Regione è quella di essere su un percorso ad ostacoli fatto di buche, avvallamenti o più semplicemente di continue appezzature che rendono il tragitto "movimentato," costringendo gli automobilisti a un vero tour de force, senza contare la fatica che fanno i motociclisti e i ciclisti.

In Toscana, l'indice Istat nel 2017, per tutte le strade, ha evidenziato circa 16.099 incidenti stradali, che hanno visti coinvolte circa 21.390 persone, dei quali circa 269 sono deceduti. Il maggior numero di incidenti, pari al 77,5% del totale, si è verificato sulle strade urbane, il resto sulle autostrade e sulle strade extraurbane dove si hanno i più alti tassi di mortalità per gravità degli incidenti.

Nel 2017, a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri per la revisione delle reti stradali, ha visto la Regione Toscana cedere circa 550 km all'Anas nella sola Regione Toscana. Attualmente Anas, in Toscana, gestisce circa 1.700 km di strade e superstrade, circa 1.000 fra ponti e cavalcavia, con soli 65 addetti operativi che sorvegliano l'integrità del sistema stradale e altri 28 responsabili che seguono la gestione e l'organizzazione, per un territorio grandissimo con tipologie di strade differenti.



La normativa vigente (dpr. 1.126/81) prevede che ogni squadra sia composta da un sorvegliante e 5 operatori e sovrintenda a 40/60 km di strade con la responsabilità della gestione, che comporta eventuali conseguenze penali e civili. In Toscana, al momento, siamo ampiamente al di fuori di questi parametri, perché tutto il personale di esercizio supera di poco le 90 unità, tra cantonieri, sorveglianti, capi nucleo e capi centro e manutenzione programmata. Tutto ciò incide sulla sicurezza, come abbiamo denunciato assieme alle altre organizzazioni sindacali in una lettera inviata alla Prefettura di Firenze lo scorso 31 gennaio, spiegando che dichiareremo lo stato di agitazione se le cose non cambieranno.

È una situazione allarmante, che necessita di assunzioni massicce di personale in pianta stabile, da destinare all'esercizio del presenziamento/manutenzione, per rendere le strade più

accessibili e confortevoli per i viaggiatori. Inoltre, è necessario intervenire rapidamente sul tratto toscano della E45, per rimettere in sicurezza la viabilità e ripristinare la circolazione dei mezzi anche pesanti, per collegare degnamente i territori coinvolti.

In questa situazione crediamo sia urgente che il Governo faccia chiarezza, individuando risorse da investire nella manutenzione delle strade e per fare le assunzioni necessarie (almeno 50 addetti) nel rispetto delle norme di legge in essere. Bisogna uscire subito dall'ambiguità e dare certezza e futuro a questi lavoratori e all'azienda Anas, azienda importantissima per la viabilità in Toscana e in Italia e per i milioni di cittadini che tutti i giorni percorrono le nostre strade.

Rossella Tavolaro
Responsabile regionale Anas
Toscana

Intervista all'On. Antonio Pentangelo

«L'Enav, con il free route, ha ridotto l'inquinamento nei cieli»

Antonio Pentangelo, 54 anni, campano, avvocato, eletto nelle liste di Forza Italia, è membro della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

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

«Per quanto fatto finora, il Ministro Toninelli ha dimostrato di avere scarsa sensibilità istituzionale, soprattutto nei riguardi del Parlamento e dei cittadini.

Di sicuro non ha mostrato alcuna propensione per l'azione governativa in genere; non parliamo poi dei casi in cui ha dovuto affrontare emergenze da risolvere con prontezza ed efficienza. Arriva sempre in ritardo e con la soluzione sbagliata. Emblematica la dilazione con il quale ha affrontato il crollo del ponte Morandi, a cui è seguito un decreto insoddisfacente. O le troppe ambiguità sulla Tav. La verità è che Toninelli è assolutamente inadeguato, ma resisterà al suo posto.

Il problema reale è se l'Italia resisterà alla sua guida del Ministero».

ANAS. Toninelli ha di fatto silurato l'Amministratore delegato Gianni Armani. Il Governo è contrario alla unificazione Anas-Fs Italiane. È arrivato un nuovo Ad Massimo Simonini, con Claudio Gemme Presidente. Come valuta l'operazione?



«Constato amaramente che più che l'arte del buon governo, i ministri del Movimento 5Stelle, e in particolare Toninelli, sono molto affascinati da giochi di potere e dalla "occupazione delle poltrone". Ritengo che le dimissioni di Armani, che hanno causato poi la decadenza dell'intero Cda, siano effettivamente imputabili al mutato orientamento del Governo sull'integrazione di Fs Italiane e Anas. Di fatto, Toninelli ha ritenuto che la fusione non si dovesse fare. Penso che Simonini sia stato voluto con forza dal Ministro dei Trasporti, mentre Gemme sia stato indicato

dall'altro partito di maggioranza. Sulla operazione di fusione Anas-Fs Italiane è tutto congelato, e dopo mesi di ostilità del governo verso l'accorpamento, non si sa come finirà la storia».

ALITALIA-FS ITALIANE. Il Ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio prospetta una newco con il Ministero dell'Economia al 15% e Ferrovie partner strategico, ipotizzando anche un biglietto unico treno-aereo. Gianfranco Battisti, nuovo Ad di Fs Italiane, sembra ora procedere in questa direzione, facendo entrare in gioco Delta, Easyjet e altri. Intanto i francesi di Air France si sono sfilati dopo la trasferta di Di Maio a Parigi con i gilet gialli. Comunque, il tutto purché non si parli di "nazionalizzazione".

«Il problema della soluzione indicata sta nel fatto che non ci sono informazioni adeguate e sufficienti per esprimere un giudizio che sia effettivamente tale. Di certo il come si realizzerà non è una variabile indipendente per esprimere una valutazione. Sino a oggi, a parte l'evocazione del biglietto unico, che potrebbe realizzarsi anche senza necessità di avere un proprietario; quel che manca è la visione d'insieme e un piano strategico per raggiungere i risultati. Quali soldi, quali tratte, quali slot potranno essere nella disponibilità di Alitalia? Non lo sappiamo. Di sicuro ritengo che "salvare" Alitalia" sia utile, ma non "a qualsiasi costo"»

AUTOSTRADALE. Una rivoluzione per le tariffe: dovranno calare in caso di extra ricavi delle società autostradali. A essere

interessate saranno prevalentemente quelle che hanno i piani quinquennali, mentre chi ha già il meccanismo del price cap (come Autostrade per l'Italia) non sarà toccato.

«Si tratta di applicare a tutti il sistema del "price cap". L'Autorità di regolazione del settore ha nuove competenze e deve stabilire, per le nuove concessioni, sistemi tariffari dei pedaggi basati su questo metodo, il quale prevede la determinazione di un indicatore di produttività a cadenza quinquennale per ciascuna concessione. I concessionari che già hanno adottato il metodo mantengono l'indicatore di produttività stabilito ai tempi dell'assegnazione della concessione. L'adozione del sistema del price cap per tutti i concessionari deve proseguire in modo uniforme. Ugual per tutti».

ENTE NAZIONALE PER L'ASSISTENZA AL VOLO. Tarda una rimodulazione del piano di impresa e una soluzione a tutela dei diritti dei lavoratori che rischia la mobilità indiscriminata.

«Senza piano di impresa, concordo che ci si trova nelle condizioni di un pilota d'aeromobile che debba pilotare senza avere conoscenza del piano di volo, della destinazione, soprattutto senza sapere quale sia il punto di non ritorno. L'incertezza è generata dalla mancanza di conoscenze, concordo. In realtà il piano di impresa per il triennio 2018-2020 esiste. Capisco chi ne chiede la rimodulazione, ma la Corte dei Conti, con la relazione pubblicata all'inizio dell'anno, sottolinea che l'Enav ha chiuso il 2017 con un utile netto di oltre 90 milioni di euro, dati confermati anche per il 2018.

Spero quindi che la temuta riduzione del personale non si trasformi in realtà».

ANCORA ENAV. L'Amministratrice delegata Roberta Neri ha lavorato senza clamori. Ha introdotto il modello "free route", che comporta minore inquinamento, consentendo alle compagnie aeree di poter scegliere – al di sopra dei 9.000 metri – la rotta più breve senza dover solcare le autostrade del cielo, ma i media ne parlano poco. Come valuta i risultati gestionali e finanziari?

«È quasi un anno che è stato introdotto il "free route" e i vantaggi sono notevoli, perché si utilizza la rotta ideale senza avere il dovere di rispettare traiettorie predefinite, le aerovie, generando grandi benefici per l'efficienza dei voli, una grande riduzione del consumo di carburante, quindi minori emissioni nocive nell'ambiente. Si tratta di una procedura prevista da regolamenti dell'Ue a cui tutti i paesi europei devono adeguarsi entro il 2022. Ha ragione: è singolare che se ne parli poco una volta che l'Italia ha agito con 4 anni di anticipo.

Per passare ai risultati economico finanziari del gruppo, questi mi appaiono buoni e i dati pubblici più recenti, relativi ai primi nove mesi del 2018, ci indicano ricavi consolidati pari a circa 675 milioni di euro, realizzando un incremento dello 0,4% rispetto al 30 settembre 2017».

A cura di Chiara Campanella

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

Occupazione, il paradosso tutto italiano

di Geivù

Nel nostro Paese si creano meno posti di lavoro che altrove e per i giovani c'è un futuro da camerieri o commessi. Crescono le disuguaglianze retributive tra operai, impiegati e dirigenti. E aumenta lo stress da lavoro. Il welfare aziendale migliora la qualità della vita in azienda. I giovani italiani neo-laureati sono i meno pagati in Ue.

L'Italia crea meno posti di lavoro degli altri Paesi europei. Negli ultimi dieci anni (2007-2017) il numero di occupati in Italia è diminuito dello 0,3%, è invece aumentato in Germania (+8,2%), Regno Unito (+7,6%), Francia (+4,1%) e nella media dell'Unione europea (+2,5%). Nel Sud il tasso di occupazione è pari al 34,3% (2,9 punti percentuali in meno rispetto al 2007), al Centro è al 47,4% (lo 0,4% in meno), nel Nord-Ovest al 49,7% (l'1,1% in meno), nel Nord-Est al 51,1% (l'1,3% in meno). Non solo creiamo meno lavoro degli altri Paesi, ma ne distruggiamo di più proprio dove ce n'è di meno: il Mezzogiorno. È quanto emerge dal secondo Rapporto Censis-Eudaimon sul welfare aziendale. L'indagine ha riguardato principalmente i dipendenti di aziende multinazionali.

Vent'anni fa, nel 1997, i giovani di 15-34 anni rappresentavano il 39,6% degli occupati, nel 2017 sono scesi al 22,1%. Le persone con 55 anni e oltre erano il 10,8%, ora sono il 20,4%. I lavoratori "anziani" hanno un'alta presenza nella pubblica amministrazione (il 31,6% del totale, con una differenza di 13,5 punti percentuali in più rispetto al 2011) e nei

settori istruzione, sanità e servizi sociali (il 29,6%, il 7,4% in più). I millennial invece sono più presenti nel settore alberghi e ristoranti (39%) e nel commercio (27,7%).

Rispetto al 1998, nel 2016 il reddito individuale da lavoro dipendente degli operai è diminuito del 2,7% e quello degli impiegati del 2,6%, mentre quello dei dirigenti è aumentato del 9,4%. Nel 1998 il reddito da lavoro dipendente di un operaio era pari al 45,9% di quello di un dirigente ed è diminuito al 40,9% nel 2016. Quello di un impiegato era il 59,9% di quello di un dirigente e si è ridotto al 53,4% nel 2016.

Il 50,6% dei lavoratori afferma che negli ultimi anni si lavora di più, con orari più lunghi e con maggiore intensità. Sono 2,1 milioni i lavoratori dipendenti che svolgono turni di notte, 4 milioni lavorano di domenica e nei giorni festivi, 4,1 milioni lavorano da casa oltre l'orario di lavoro con e-mail e altri strumenti digitali, 4,8 milioni lavorano oltre l'orario senza il pagamento degli straordinari. Gli effetti patologici dell'intensificazione del lavoro sono rilevanti. A causa del lavoro, 5,3 milioni di lavoratori dipendenti provano i sintomi dello stress (spossatezza, mal di testa, insonnia, ansia, attacchi di panico, depressione), 4,5 milioni non hanno tempo da dedicare a se stessi (per gli hobby, lo svago, il riposo), 2,4 milioni vivono contrasti in famiglia perché lavorano troppo.

La riduzione del benessere dei lavoratori trova una risposta nel welfare azienda-

le. Da una indagine su 7mila lavoratori che beneficiano di prestazioni di welfare aziendale risulta che l'80% ha espresso una valutazione positiva, di cui il 56% ottima e il 24% buona. Tra i desideri dei lavoratori, al primo posto c'è la tutela della salute con iniziative di prevenzione e assistenza (42,5%), seguono i servizi di supporto per la famiglia, cioè per i figli e per i familiari anziani (37,8%), le misure di integrazione del potere d'acquisto (34,5%), i servizi per il tempo libero, come banca delle ore e viaggi (27,3%), i servizi per gestire meglio il proprio tempo, come soluzioni per risolvere incombenze burocratiche e il disbrigo delle commissioni (26,5%), infine la consulenza e il supporto per lo smart working (23,3%).

Quando poi, *dulcis in fundo*, i giovani italiani laureati trovano un lavoro, si scopre che sono i meno pagati d'Europa. In testa alla classifica del Vecchio Continente ci sono i coetanei di Lussemburgo e Svizzera, con una retribuzione reale doppia rispetto agli italiani.

Caf Cisl

L'altra faccia del sindacato

Intervista a Giovanna Ventura

di **Alessandra Bruni**

Via alla campagna fiscale 2019: il Caf Cisl è a disposizione degli iscritti per la presentazione del 730... e non solo!

Incontriamo Giovanna Ventura, che da gennaio è la Presidente del Caf Cisl nazionale, nei primi giorni di campagna fiscale, che vedrà circa 2 milioni e mezzo di contribuenti rivolgersi alle sedi Caf entro fine luglio per la presentazione del 730.

«Siamo pronti, come ogni anno, ad accogliere al meglio gli iscritti alle federazioni Cisl per la presentazione del 730. Spesso, l'iscritto si rivolge ai delegati, nei luoghi di lavoro, per richiedere informazioni sulla documentazione necessaria e su come attivare un appuntamento oppure su quali siano i vantaggi dell'iscrizione alla federazione rispetto alle tariffe applicate dal Caf Cisl. È fondamentale il ruolo dei delegati e approfitto di questo spazio per ringraziarli per l'aiuto che ci daranno nei prossimi mesi. Per favorire il compito dei delegati è stata predisposta da ogni società regionale una agenda che consente di prendere l'appuntamento semplicemente on line attraverso il pc o il cellulare.

Allo stesso modo, gli operatori e le operatrici Caf, che svolgono un ruolo di "sindacalisti dei servizi", sono impegnati nell'attività di proselitismo: circa la metà di quei due milioni e mezzo di utenti che incontreremo nei prossimi mesi per la dichiarazione dei redditi non sono iscritti Cisl, ma nel momento in cui entrano in una delle nostre sedi

abbiamo l'opportunità di proporre l'iscrizione facendogli conoscere l'organizzazione, le sue federazioni e il sistema dei servizi. Per questo ritengo sia fondamentale organizzare percorsi formativi congiunti tra delegati delle federazioni e operatori dei servizi: solo la conoscenza e la confidenza tra persone possono migliorare ancora di più l'efficienza e l'efficacia dei nostri servizi».

Si è molto parlato del ruolo dei Caf in relazione all'avvio del reddito e pensione di cittadinanza: un primo bilancio?

«I Caf hanno dimostrato ancora una volta di essere un punto di riferimento importante per le persone e le famiglie, di saper gestire l'accoglienza e l'assistenza con efficienza e professionalità, persino con un'affluenza e una tempistica particolari come è stato per l'avvio di questa prestazione. Anche su questo servizio vogliamo che, oltre alla presentazione della pratica, inizi una relazione con le persone accompagnandole attraverso la rete dei servizi nel percorso di ricollocazione».

Questo dimostra che il Caf non è solo il posto dove si fa il 730, anche se è la prima cosa a cui tutti pensiamo.

«Certo il 730 – nonostante l'introduzione del precompilato on line – conti-



nua a essere un servizio centrale nella nostra attività, ma gli spazi per offrire risposte a iscritti e cittadini sono ben più ampi e crescono negli anni, con l'attenzione che abbiamo nel rispondere ai nuovi bisogni dei nostri iscritti e di chi non è ancora iscritto alla Cisl. Dal servizio di contabilità e buste paga per colf e badanti, che supportano famiglie di pensionati come datori di lavoro e le lavoratrici e lavoratori impegnati in questo servizio, alla dichiarazione di successione, che assiste i nostri iscritti in un momento delicato, aiutando le famiglie a spendere di meno attraverso tariffe molto più contenute rispetto al mercato. In un mondo del lavoro che è cambiato, stiamo anche rafforzando il servizio di assistenza per la contabilità e le pratiche burocratiche-fiscali per lavoratori autonomi, Partite Iva e freelance, raccogliendo un'esigenza in particolare dei giovani».



CENTRO
ASSISTENZA
FISCALE

I NOSTRI SERVIZI



730



REDDITI



TASI-IMU



CONTENZIOSO



ISEE
BONUS
SOCIALI



REDDITO DI
CITTADINANZA



RED



MODELLI INPS
ICRIC FREQUENZA
ICLAV E ACCAS/PS



ASSISTENZA
FAMILIARE
COLF E BADANTI



DICHIARAZIONE
DI SUCCESSIONE



REGISTRAZIONE
CONTRATTI
D'AFFITTO



DICHIARAZIONE
VARIAZIONE PROPRIETÀ
IMMOBILIARI



TRASCRIZIONI
SERVIZI
CATASTALI



SERVIZIO AUTONOMI
E PARTITE IVA

Risolviamo, insieme

**Prenota il tuo
appuntamento**



Numero Verde Gratuito

800.800.730



www.cafcisl.it

**Contatta
la tua sede di fiducia
e scopri i servizi e
le tariffe agevolate
riservate agli iscritti Cisl.**

Ti aspettiamo!

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. Salinari, 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