

La VOCE dei Trasporti

LXIX anno dalla fondazione

N. 10 | Ottobre 2019

**Vivere alla giornata...
è un lusso che non possiamo permetterci**



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

- 2** Vivere alla giornata... è un lusso che non possiamo permetterci

In Evidenza

- 5** Nuovo sciopero nelle autostrade per il rinnovo del ccnl
7 La Quarta Rivoluzione industriale?
 È una sfida che si vince insieme
9 Trasporto pubblico di qualità oggi, anche per gli adulti di domani
11 Grande successo per la III edizione
 del concorso "Nico Piras - Sono Stato io"
13 È già partita la IV edizione di "Sono Stato io"

Mobilità Ferroviaria

- 15** Trenitalia cambi rotta sul personale
17 Noi crediamo nell'Assistenza e Vendita. E Trenitalia?
18 Rfi ha ancora bisogno di tante nuove assunzioni
20 Il gruppo Fs faccia le scelte giuste

Sindacato e Strategie

- 21** Anche per i rifiuti si deve fare prevenzione
23 L'emergenza aggressioni? Per noi è una priorità
25 Si a uno shipping più ecologico
 tenendo conto delle tipicità del settore
28 Ceva rinasce anche grazie a noi

Politiche Sociali

- 30** In pensione con il contratto di espansione

Generi e Generazioni

- 32** L'Europa delle donne e dei trasporti, alla ricerca della parità
34 I trasporti alla sfida del cambiamento climatico

Fit International

- 36** Il ruolo prezioso dell'Ispettorato Itf
38 Dal 1° gennaio obbligo di carburanti più ecologici
40 Passi avanti per gli autoferrotranvieri
 con il dialogo sociale europeo
42 Abbiamo aperto la porta a nuove relazioni sindacali
 nel settore Atm

Regioni

- 44** Giuseppe Larizza eletto Segretario generale
45 Il "Caso Roma" sta montando
 serve unità di intenti e di azione
46 Grazie al sindacato, Aspi aumenta la sicurezza sul lavoro
47 Ferrovia Lucca-Pistoia: si completi il raddoppio

Opinioni e Colloqui

- 48** Cara salute, quanto mi costi

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

N. 10 Ottobre 2019

LXIX anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: Salvatore Pellecchia

Direttore Responsabile: Giulia Dellepiane

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

Impaginazione e grafica: Fabio Grassini

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06 44286307 - Fax 06 44286361

fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR

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

E' vietata la riproduzione, anche parziale, di articoli con mezzi grafici, meccanici, elettronici o digitali. Ogni violazione sarà perseguita a norma di legge.

Chiuso in redazione il 19/10/2019

Finito di stampare nel mese di Ottobre

Tiratura: 28.000 copie

Vivere alla giornata... è un lusso che non possiamo permetterci



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

Da troppo tempo si attribuiscono ai giovani colpe che in realtà non hanno. Si dice che si annoiano, che vivono costantemente nelle piazze virtuali, che sono distratti, che sono svogliati. Qualcuno ha sostenuto che «vivono alla giornata, raramente guardano al passato, hanno perso la fiducia nel futuro». In realtà quest'ultima affermazione è stata mutuata dal pensiero del sociologo statunitense Christopher Lasch che nel suo libro "L'io minimo" la utilizza parlando degli uomini, e quindi degli adulti, per i quali «in un'epoca di turbamenti la vita quotidiana diventa un esercizio di sopravvivenza». Una visione marcatamente pessimistica perché quando ai giovani arrivano gli esempi e gli stimoli giusti non solo sanno reagire bene, ma riescono anche a sorprenderci. Nel nostro piccolo lo stiamo verificando da tre anni a questa parte con il nostro concorso "Nico Piras - Sono Stato io": ragazzi delle scuole di ogni ordine e grado, comprendendo (dopo averne parlato in famiglia e a scuola) che le

cose pubbliche sono di ciascuno di noi e che le lavoratrici e i lavoratori che garantiscono la nostra mobilità vanno rispettati, si sono messi in gioco e hanno fatto le loro proposte per favorire, proprio partendo dalla necessità di ottenere un maggior rispetto delle persone che operano nei trasporti e dell'intero sistema, un cambiamento culturale.

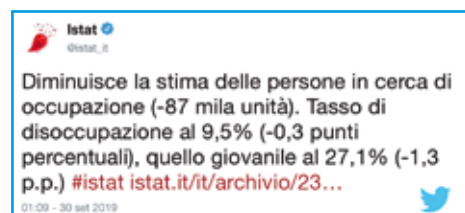
"Sono Stato io", al tempo stesso, è stata e continuerà ad essere anche una formidabile opportunità per far conoscere ai ragazzi e alle loro famiglie il sindacato in generale e la Fit e la Cisl in particolare. Nonché un'occasione per far comprendere il ruolo che il sindacato ha nel nostro Paese e quello che la Fit-Cisl ha nell'ambito dei trasporti, oltre che per interfacciarsi con i giovani, i lavoratori di domani.

Il lavoro che non c'è

La mancanza di lavoro continua a essere il vero problema del Paese. Anche se dall'Istat sono arrivati segnali di schiarita, visto che in agosto 2019 il tasso di disoccupazione è stato del 9,5 per cento con una diminuzione dello 0,3 per cento

rispetto al precedente mese di luglio portandosi così ai livelli di novembre del 2011, il gran numero di tavoli di crisi aperti al Mise (160/170?) che coinvolgono centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori coinvolti (250.000/300.000?) non lasciano ben sperare per il futuro. Solo per citarne alcuni, da Alitalia a Blutech, dall'Ilva a Whirlpool, da ex Embraco a Mercatone Uno, passando per Almagora, Bredamenarinibus e Bekaert.

Tavoli di crisi sui quali in tanti azzardano, teorizzano o, addirittura, come nel caso di Alitalia e Ilva, garantiscono soluzioni senza ripercussioni sui lavoratori che però poi non arrivano. Di fatto continuiamo ad assistere a una pratica politica che agisce sugli effetti senza concentrarsi sulla rimozione definitiva delle cause.



La recente manovra economica definita “salvo intese” testimonia, ancora una volta, che non c'è la volontà di mettere in campo le richieste del sindacato le quali, al momento, sono le uniche credibili e che ci consentirebbero di uscire dalle secche in cui siamo rimasti incagliati da un decennio. Si continua quindi a vivere alla giornata sulla base dei risultati dei sondaggi, del numero di followers, degli slogan, senza una pianificazione di medio-lungo tempo che inverta la tendenza e faccia partire quella ripresa economica che tanto si invoca.

Rimane in ogni caso il fatto che il bisogno primario, nel nostro Paese, è il lavoro. Siamo ancora o no una Repubblica democratica fondata sul lavoro? A vederla dall'esterno sembra una Repubblica fondata sulle campagne elettorali, viste quante ce ne sono state dal 2 giugno 1946 a oggi.

E si continua ad invocare l'adozione di strumenti atti a favorire gli investimenti privati. Che però non aumenteranno mai se non si aggredisce uno dei problemi principali del Belpaese: la pressione fiscale. Proprio l'aumento di quest'ultima ha fatto scivolare l'Italia dal 46° posto del 2018 al 51° di quest'anno nella classifica Doing Business 2019, stilata ogni anno dalla Banca Mondiale per indagare la facilità di fare impresa nei vari paesi del mondo (classifica che abbiamo già citato in precedenza perché molto rivelatrice dei mali italiani). Determinante per la perdita di posizioni dell'Italia nel ranking mondiale è stato proprio l'ennesimo aumento della pressione fiscale, come si evince leggendo il report che accompagna la classifica in questione. Confrontando i dati della Banca Mondiale del 2018 con quelli di quest'anno balza agli occhi come la pressione fiscale sia esplosa passando dal 48% sul totale dei profitti, dell'anno scorso, al 53,1% del 2019: oltre 5 punti percentuali in più.



Per avere un raffronto utile, nello stesso intervallo di tempo la pressione fiscale sui profitti realizzati è rimasta stabile in Germania che registra un 49% e nel Regno Unito che però registra un 30%. Ovviamente la stabilità nel tempo della pressione fiscale offre agli investitori maggiore sicurezza con tutto ciò che ne consegue. Sembra passata un'era geologica dai famosi “sorpassi”: quello del 1987 quando il Pil Italiano superò quello inglese e l'Italia divenne ufficialmente la sesta economia del mondo dopo Usa, Urss, Giappone, Germania e Francia; quello del 1991 quando il nostro paese divenne la quarta potenza industriale del mondo davanti alla Francia e al Regno Unito (l'Urss non venne presa in considerazione perché già al collasso); e infine il sorpasso del 2009 quando di nuovo il Pil italiano superò quello inglese. Dal 1987 certamente il mondo è cambiato molto: dal bipolarismo della Guerra Fredda siamo passati al multipolarismo odierno. Ma, come si dice, i fatti sono ostinati: i dati dimostrano che ce l'abbiamo fatta e possiamo farcela ancora a crescere e a primeggiare anche nel mondo complesso di oggi. Eppure negli ultimi anni l'Italia, pur con alti e bassi, ha gradualmente perso competitività: non crede più in se stessa, non riesce a invertire la rotta.

Tornando al problema “pressione

fiscale”, la prima soluzione che viene in mente a chiunque sia dotato di buon senso è la lotta all'evasione fiscale: il famoso “pagare tutti per pagare meno”. Contrastare l'evasione, non dimentichiamolo, significa quindi redistribuire la ricchezza. Come da tempo dice la nostra Confederazione, innanzitutto bisogna dire basta ai condoni e alle rottamazioni che, oltre a portare incassi di volta in volta sempre inferiori rispetto a quanto preventivato, alimentano la cultura dell'evasione diffondendo un senso di impunità. Anche il prevedere un tetto all'uso del contante di cui tanto si parla è una falsa soluzione: a titolo di esempio, gli Stati Uniti pur non avendo imposto alcun limite all'uso del contante, sono in grado di contrastare, anche in modo molto severo, l'evasione fiscale e con essa gli evasori (basta ricordare che la carriera criminale di Al Capone fu stroncata proprio grazie al suo arresto per evasione fiscale). Quello che occorre fare è mettere a sistema e sfruttare tutte le informazioni sul contribuente custodite nella banca dati dell'Agenzia delle entrate, concentrando l'attenzione sui grandi evasori. Coerentemente va rimodulato il fisco, per cui, per esempio, è ragionevole innalzare l'Iva ma esclusivamente per i beni di lusso e extralusso.

Proprio in questo scenario di stallo

ITALY		OECD high income		GNI per capita (US\$)	
Ease of doing business rank (1-190)		Ease of doing business score (0-100)		Population	
Starting a business (rank)		Getting credit (rank)		Trading across borders (rank)	
Score for starting a business (0-100)		Score for getting credit (0-100)		Score for trading across borders (0-100)	
Procedures (number)		Strength of legal rights index (0-12)		Time to export	
Time (days)		Depth of credit information index (0-8)		Documentary compliance (hours)	
Cost (% of income per capita)		Credit bureau coverage (% of adults)		Border compliance (hours)	
Minimum capital (% of income per capita)		Credit registry coverage (% of adults)		Cost to export	
Dealing with construction permits (rank)		Protecting minority investors (rank)		Documentary compliance (US\$)	
Score for dealing with construction permits (0-100)		Score for protecting minority investors (0-100)		Border compliance (US\$)	
Procedures (number)		Extent of disclosure index (0-10)		Documentary compliance (hours)	
Time (days)		Extent of director liability index (0-10)		Border compliance (hours)	
Cost (% of warehouse value)		Base of shareholder suits index (0-10)		Cost to import	
Building quality control index (0-15)		Extent of shareholder rights index (0-10)		Documentary compliance (US\$)	
Getting electricity (rank)		Extent of ownership and control index (0-10)		Border compliance (US\$)	
Score for getting electricity (0-100)		Extent of corporate transparency index (0-100)		Enforcing contracts (rank)	
Procedures (number)		Paying taxes (rank)		Score for enforcing contracts (0-100)	
Time (days)		Score for paying taxes (0-100)		Time (days)	
Cost (% of income per capita)		Payments (number per year)		Cost (% of claim value)	
Reliability of supply and transparency of tariffs index (0-6)		Time (hours per year)		Quality of judicial processes index (0-18)	
Registering property (rank)		Total tax and contribution rate (% of profit)		Resolving insolvency (rank)	
Score for registering property (0-100)		Postfiling index (0-100)		Score for resolving insolvency (0-100)	
Procedures (number)				Time (years)	
Time (days)				Cost (% of estate)	
Cost (% of property value)				Recovery rate (cents on the dollar)	
Quality of land administration index (0-30)				Strength of insolvency framework index (0-14)	

Note: Most indicator sets refer to a case scenario in the largest business city of an economy, though for 11 economies the data are a population-weighted average for the two largest business cities. For some indicators a result of "no practice" may be recorded for an economy; see the data notes for more details. In starting a business, procedures (number), time (days) and cost (% of income per capita) are calculated as the average of both men and women. For the postfiling index, a result of "not applicable" may be recorded for an economy.

Fonte: Report Doing Business 2019

prolungato del Paese, impantanato nei suoi vecchi mali, si inseriscono le proposte dei sindacati confederali per dare proprio quella svolta di cui abbiamo urgente bisogno.

Le proposte del sindacato

I dieci punti che compongono la Piattaforma di Cgil, Cisl e Uil quali: Sviluppo, crescita e occupazione; Riforma fiscale e svolta nella lotta all'evasione; Provvedimenti per il rilancio del Mezzogiorno; Ammortizzatori sociali e politiche attive; Previdenza e welfare; Politiche sociali; Misure per contrastare la povertà; Sanità; Istruzione e conoscenza e Pubblica amministrazione sono a disposizione del Governo Conte 2. Aspettiamo quindi che si mantengano gli impegni assunti nei vari tavoli e si passi dalla fase di disponibilità a quella del fare.

Così come pure l'articolato di proposte di Fit-Cisl, Filt-Cgil, e Uiltrasporti, meglio noto come "Rimettiamo in movimento il Paese" che è alla base della vertenza generale trasporti avviata il 26 giugno 2019 (n.d.r. ampiamente trattata in precedenza su questa rivista), è stato illustrato e consegnato alla neo Ministra Paola De Micheli il 17 ottobre. Partendo

dallo sblocco dei cantieri per ammodernare e realizzare nuove infrastrutture e correggendo le normative che hanno favorito processi di liberalizzazione non equilibrati, si può arrivare al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di settore scaduti, che, come noto, non si limitano alla mera definizione di una aliquota economica oraria ma contengano elementi di tutela dei diritti, stabiliscano le norme di impiego, integrano il contratto con forme di welfare e tanto altro.

Oggi abbiamo mercati, come quello del trasporto aereo, in piena espansione mentre i settori lavorativi di riferimento nel nostro Paese sono in crisi. Per favorire la crescita bisogna correggere le asimmetrie che il legislatore ha determinato a suo tempo. Inoltre con un debito pubblico che viaggia a 2.463 miliardi di euro (fonte: Banca d'Italia) e con le condizioni di contesto, l'Italia ha bisogno di una sorta di piano Marshall. Non si può continuare ancora a fronteggiare le contingenze del momento ma occorre, concordandolo con l'Europa, avviare un processo che, partendo dal recupero delle differenze che esistono fra il Sud e il Nord, avvii una trasformazione strutturale dell'economia del nostro Paese.

I nostri cantieri aperti

Dal 2 maggio 2017, data in cui Alitalia è entrata in amministrazione straordinaria, a quando questa rivista andrà in stampa, saranno trascorsi più di 900 giorni. Recentemente il governo ha disposto un ulteriore prestito di 400 milioni di euro per scongiurare il pericolo che gli aerei restino a terra. Di tempo per pensare, studiare e pianificare, gli interessati ne hanno avuto a sufficienza. Anche qui è arrivato il momento di passare dalle dichiarazioni ai fatti. Occorre

decidere una volta per tutte chi sarà il partner industriale che si aggiungerà a Mef, FS Italiane e Atlantia perché non c'è più tempo. È anche arrivato il momento per scoprire le carte: qual è il piano industriale elaborato per la nuova Alitalia? Quali sono le strategie commerciali e quali sono gli investimenti previsti per il consolidamento, il rilancio e lo sviluppo della compagnia? E, conseguentemente, quale è il fabbisogno di persone per mettere in campo le azioni del Piano? Tutte risposte che non possono essere più eluse e che il Mise deve condividere con il sindacato, visto che è da ottobre 2018 che si è avviato il confronto.

Sul fronte contrattuale diversi sono i cantieri aperti. Qualcuno, come quello dell'autonoleggio, si è chiuso con un buon accordo di rinnovo, altri registrano progressi ma non siamo ancora in dirittura di arrivo. Altri invece sono da avviare e anche rapidamente. Lavoratrici e lavoratori marittimi, portuali, del trasporto aereo, delle autostrade, delle strade, dei servizi ambientali, di merci, logistica e spedizioni, del trasporto pubblico locale e delle ferrovie stanno aspettando pazientemente.

Il tempo sta scadendo.

Nuovo sciopero nelle autostrade per il rinnovo del ccnl

Intanto le istituzioni milanesi scoprono il caporalato nella logistica



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

I dipendenti delle società autostradali tornano a incrociare le braccia per uno sciopero nazionale che abbiamo programmato per il 13 e 14 ottobre. È la nostra risposta all'ennesima rottura del negoziato per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, scaduto da nove mesi.

Già alla fine dello scorso luglio avevamo dato un forte segnale per superare ogni pretesto di stallo della trattativa. Passato il periodo feriale, con due scioperi nelle giornate cosiddette da "bollino nero" per l'esodo estivo dei vacanzieri, era ripartito il tavolo

del confronto e l'apprezzabile apertura delle nostre controparti aveva consentito la messa a punto di un testo condivisibile sul tema più spinoso, la clausola sociale. Successivamente, però, alcune delle società concessionarie hanno deciso di abbandonare il tavolo della trattativa, con il ritiro della loro disponibilità a sciogliere quel nodo.

Ribadiamo che la clausola sociale è il punto di merito per noi centrale. Soprattutto nel nuovo scenario che si sta delineando in base alle iniziative

prese dall'Autorità di regolazione dei trasporti per il settore autostradale. Di grande importanza, in proposito, è la definizione degli ambiti ottimali di gestione con l'indicazione dei criteri

La clausola sociale è il punto di merito per noi centrale nel rinnovo del contratto

di qualità e il nuovo sistema tariffario di pedaggio per superare gli attuali sei diversi regimi, archiviando il meccanismo degli aggiornamenti annuali delle tariffe che non saranno svincolate dagli investimenti effettivi.

Investimenti, lo ricordiamo, che devono i necessari interventi per la manutenzione e la conseguente sicurezza per la mobilità e lo sviluppo economico e sociale del Paese. Aumenta quindi, per le società concessionarie, l'impegno a garantire agli utenti standard idonei, anche attraverso il presidio in tutti i caselli e l'offerta di adeguati servizi di assistenza in tutta la rete. Ed è a queste esigenze che la nostra richiesta in piattaforma vuole dare una risposta nel rinnovo del contratto nazionale. Con un presupposto, per noi dirimente,



che, ripetiamolo, è appunto la clausola sociale nella assegnazione delle nuove concessioni.

Per stare alla sintesi, rivendichiamo la puntuale applicazione dei contratti collettivi e di quelli di secondo livello.

dare un grande stimolo alla crescita del sistema Paese e allo sviluppo delle nuove professionalità che sono espresse dai giovani. Crescita e nuove opportunità di lavoro sono sempre gli obiettivi centrali del nostro impegno. E il fermento positivo che registra-

di di euro di fatturato e che opera in 170 paesi: la Ceva Logistics Italia. È in atto un'inchiesta della magistratura a causa dei rapporti con un consorzio di cooperative, protagonista di un carosello di cooperative-schermo non regolare, per occultare un sistematico sfruttamento dei lavoratori, costretti - si legge nella relazione dell'amministratore giudiziario - a ritmi gravosi, a straordinari imposti sotto continua minaccia di licenziamento, omesso versamento dei contributi, retribuzioni difformi dalle ore effettivamente lavorate e ben al di sotto dei minimi fissati nei contratti di lavoro. Che sia partita la Magistratura e che il Prefetto di Milano abbia avviato un serio confronto, con il coinvolgimento delle parti imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali, è certamente un fatto positivo. Niente di nuovo per noi che abbiamo sempre contrastato l'insinuarsi prepotente del caporalato, insieme all'offerta di servizi di prezzi più bassi, inquinati da precondizioni di illegalità e ben al di sotto delle normali soglie di mercato. È un primo passo molto importante per scoperciare il terreno melmoso, in cui si annidano forme di un inaccettabile nuovo schiavismo. Non mancherà certo tutto il nostro impegno per andare a fondo nella gestione dei contratti di appalto nelle diverse articolazioni della logistica (ma anche in tutti gli altri comparti del variegato mondo dei trasporti) con le diverse e corpose criticità che continueremo a contrastare: con coraggio e ferma determinazione.

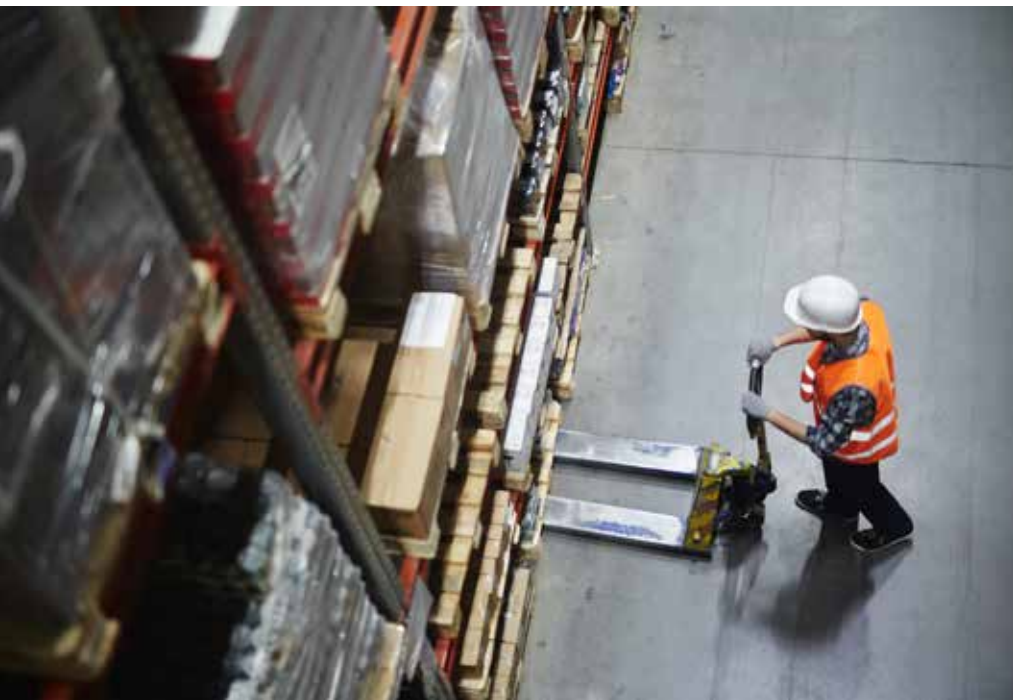
lo. Con due precisi obiettivi: la salvaguardia dei livelli occupazionali, con la valorizzazione delle professionalità presenti all'interno delle società affidatarie, e il contrasto a ogni forma di dumping salariale.

Tali sono i contenuti della nostra strategia in questa intensa stagione di rinnovo dei contratti nazionali. La stiamo portando avanti per i lavoratori portuali, con un negoziato che segna il passo nonostante la nostra pressante iniziativa, a causa del permanere di situazioni di contrasto all'interno delle nostre controparti. Siamo consapevoli che il rinnovo del contratto è il presupposto essenziale per rendere, in questa impegnativa transizione, lo straordinario patrimonio delle risorse umane il decisivo protagonista e per dare corpo alle grandi opportunità che sono offerte dal processo in atto di profondo cambiamento. Cambiamento che peraltro è necessario per

mo nelle realtà portuali, da Genova a Trieste, lungo le diverse dorsali, comprese le regioni del nostro Sud e delle isole, sono un chiaro segnale sul ruolo decisivo che il sistema portuale, con tutte le necessarie e non più rinviabili interconnessioni strutturali, può e vuole svolgere.

Per stare al rinnovo dei contratti, nel mese di ottobre è iniziato il negoziato per il rinnovo del ccnl merci e logistica, con tutte le controparti allo stesso tavolo dopo le turbolenze del precedente rinnovo (ma di questo parla più diffusamente Quirino Archillettì nel suo articolo su questo numero de La Voce). Da queste pagine abbiamo sovente richiamato il tema del dumping sociale che attraversa il comparto della logistica. È un serio problema che in questi giorni è rimbalzato nelle vicende che hanno interessato la divisione italiana di una multinazionale, quotata a Zurigo, con oltre 7 miliar-

Ma intanto torniamo a chiedere che venga riaperto il tavolo per la Legalità nel settore presso il Ministero dello Sviluppo: i fatti di Ceva Logistics non sono certo isolati e il problema dello sfruttamento dilaga in tutta Italia. Non si può demandare lo sradicamento del male alle sole istituzioni lombarde. Il Governo faccia la sua parte, come sollecitiamo da tempo.



La Quarta Rivoluzione industriale? È una sfida che si vince insieme

Il sindacato si è già mosso in modo lungimirante.

Ma politica, imprese e cittadini devono fare di più



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

Abbiamo detto più volte che la Quarta Rivoluzione industriale è già qui, adesso. Abbiamo anche già dimostrato che la Fit e la Cisl ne sono consapevoli e stanno agendo di conseguenza. Ma l'Italia e gli Italiani? Quanto sono consci della situazione? Come reagiscono? La domanda va posta perché la sfida è epocale e non possiamo permetterci di perderla, considerando che il livello di competizione mondiale si è alzato di molto. È sotto gli occhi di tutti l'inasprimento dello scontro economico tra Stati Uniti e Cina (la guerra dei dazi, il tema del 5G e via elencando). La Cina in particolare non è più quella di pochi decenni fa, che produceva a basso costo prodotti di qualità limitata: ora ha un programma molto ambizioso e avanzato di sviluppo economico, che si chiama Made in China 2025, per arrivare entro quell'anno a competere qualitativa-

vamente con gli stessi Usa.

In questo scenario l'Europa appare debole e divisa. L'economia tedesca sta rallentando, con conseguenze gravi per tutta l'Unione europea (siamo tutti interconnessi e pensare di chiudersi in utopie sovraniste è ingenuo), a tal punto che persino i paesi nordeuropei stanno rimettendo in discussione i limiti rigidi del patto di stabilità, che in questi anni ci ha impedito di investire nella crescita. In altre parole l'Italia e l'Europa, che sono legate indissolubilmente, rischiano di finire stritolate e terra di conquista di Stati Uniti e Repubblica popolare cinese.

E allora dicevamo che serve che il Belpaese sia più competitivo all'interno di una Unione europea più competitiva. Quindi ritorna la domanda: l'Italia e gli Italiani sono consapevoli e

la parola

La Quarta Rivoluzione industriale, nota anche come **Industria 4.0**, è il termine con cui si indica la tendenza dell'automazione industriale, che integra nuove tecnologie produttive con gli obiettivi dichiarati di migliorare le condizioni di lavoro, creare nuovi modelli di business e aumentare la produttività e la qualità produttiva degli impianti. La sfida è governare questa rivoluzione in modo che tutte le parti coinvolte ne traggano beneficio.

attrezzati per questo?

Come sindacato pensiamo innanzitutto al sistema occupazionale, che si sta ancora riprendendo dalla lunga e dolorosa crisi economica. I dati riflettono una realtà che ben conosciamo da prima di tale crisi e che non è riuscita ancora ad evolvere: l'Italia, rispetto ai paesi del nord Europa, ha un basso tasso di occupazione e di attività, un'elevata segmentazione del mercato del lavoro, marcate disparità di genere, d'età e tra nord e sud, limitata valorizzazione del capitale umano. Nel 2018 il tasso di occupazione nella fascia di età 20-64 anni è pari al 63% contro il 73% della media europea, ma tale distanza di 10 punti diminuisce a 6 per i lavoratori di sesso maschile (73% contro 79% di media Ue) e

Industry 1.0

Mechanization, steam and water power



Industry 2.0

Mass production and electricity



Industry 3.0

Electronic and IT systems, automation



Industry 4.0

Cyber physical systems



aumenta a 14 per le lavoratrici (53% contro il 67% di media europea). Come ben sappiamo nel Mezzogiorno la situazione è molto peggiore che nel nostro nord, il quale invece è più vicino alla media Ue, e pure i nostri giovani hanno molta difficoltà a trovare lavoro rispetto ai coetanei europei. L'Italia quindi mostra una debole capacità di creare posti di lavoro, che restano soprattutto a tempo determinato e con poche ore lavorate. Inoltre è difficile trovare opportunità a più elevata qualificazione.

Noi da sempre, con gli strumenti a nostra disposizione, in primis la contrattazione, cerchiamo di creare posti di lavoro di qualità anche a favore dei giovani e di agevolare la conciliazione vita-lavoro per favorire chi ha famiglia. Sono esemplari in questo senso i numerosi accordi stipulati nel tempo dal sindacato per le assunzioni in Ferrovie dello Stato e più in generale il grande lavoro svolto dalla nostra Federazione, anche per mezzo del suo Coordinamento donne, per inserire nei contratti a tutti i livelli gli strumenti più adatti a sostenere i lavoratori, sia donne che uomini, con figli o altri familiari a carico.

Ma, come dicevamo all'inizio, è evidente che il nostro lavoro, pur ad ampio raggio, da solo non è sufficiente per affrontare uno scenario internazionale in rapido mutamento. Il Paese tutto, a partire dalla politica, deve essere più consapevole della sfida posta dalla Quarta Rivoluzione industriale, che richiede, per essere vinta, che le Italiane e gli Italiani facciano squadra tra loro e con gli altri Europei. La Quarta Rivoluzione industriale, infatti, è tutta basata sulla qualità prodotta su larga scala: un fatto fino a pochi anni fa impensabile. Un tem-



po, infatti, c'era la produzione di massa, di poco valore e poco prezzo che si contrapponeva all'artigianato di alto livello: o si andava nella catena di fast food a mangiare, spendendo poco, cibo prodotto in allevamenti intensivi oppure dallo chef stellato con pochi coperti e prezzi stellari. Oggi non è più così: l'automazione ci consente di moltiplicare la qualità in ogni settore, anche nei trasporti e nei servizi ambientali, offrendo servizi più alti a costi più bassi. In un futuro molto vicino, tornando alla metafora culinaria, ognuno di noi avrà un robot installato nella propria cucina, che preparerà piatti gourmet ripetendo alla perfezione ricette di chef pluripremiati.

Questo grande salto per essere gestito richiede competenze alte. Quindi i lavoratori devono essere formati appositamente sia per essere consapevoli di quello che sta accadendo, altrimenti non potranno prendervi parte, sia per gestirlo, perché le macchine saranno più sofisticate e richiederanno di essere controllate, guidate e riparate da lavoratori appositamente preparati. Uno scenario simile, dunque, esclude forme di lavoro a basso valore aggiunto come lo sfruttamento tipico di certe realtà della logistica e dell'autotrasporto merci o dell'handling aeroportuale.

E qui si inserisce un'altra grande battaglia della Fit e della Cisl, quella per la partecipazione. Negli anni come

Federazione ci siamo impegnati molto per costruire nelle aziende realtà come le sedi di partecipazione del sindacato e dei lavoratori alle decisioni aziendali. Ferrovie dello Stato ed Enav sono esempi chiari in questo senso. Oggi la Quarta Rivoluzione industriale rende evidente più di prima come la resistenza di tante imprese a questo cambiamento, que-

sto salto prima di tutto culturale non ha più senso di esistere. Ai lavoratori infatti viene e verrà richiesto sempre di più, un engagement cognitivo sempre più alto perché, come abbiamo detto, devono e dovranno dialogare con macchine sempre più raffinate e costose, essendo allo stesso tempo consapevoli del contesto globale e del loro contributo alla crescita della loro azienda in tale contesto. È quindi necessario, per non dire inevitabile, che essi partecipino alle scelte aziendali. Da questo punto di vista è giusto sottolineare la lungimiranza della Fit e della Cisl nel comprendere questa inevitabile evoluzione, premendo già da anni per la costituzione delle sedi di partecipazione in ogni azienda.

Il lavoro e la formazione sono quindi la strada. La politica, le imprese, i cittadini devono ascoltare il sindacato e i lavoratori sulle trasformazioni della Quarta Rivoluzione industriale. Come detto serve un salto prima di tutto culturale, tanta preparazione, un grande lavoro di squadra, all'interno del nostro Paese e poi dentro e insieme all'Europa. Il futuro non deve assolutamente spaventarci: dobbiamo ricordarci cos'è l'Italia e quindi chi siamo noi: una potenza economica mondiale, membro di diritto del G7, il club dei 7 grandi del mondo. La Quarta Rivoluzione industriale è una sfida che siamo perfettamente in grado di affrontare e vincere, insieme.

Trasporto pubblico di qualità oggi, anche per gli adulti di domani



di Giovanni Contena

Due momenti hanno caratterizzato l'incontro del 27 settembre a Roma, presso l'Auditorium di via Rieti, promosso dalla nostra organizzazione nazionale: la premiazione dei vincitori della terza edizione del concorso "Nico Piras - Sono Stato io" e la tavola rotonda sul tema "Riqualificare e rilanciare il trasporto pubblico: il nostro impegno per le nuove generazioni".

Mentre le vie della capitale sono attraversate dalla fiumana di tantissimi studenti delle scuole di ogni ordine e grado che hanno raccolto l'invito di Greta, nel suo saluto il Segretario generale, Salvatore Pellecchia, ha sottolineato la perfetta sintonia con i ragazzi che sono presenti all'Auditorium. Gli stessi, infatti, negli elaborati presentati per partecipare al concorso hanno espresso una concreta convergenza sui grandi obiettivi della salvaguardia e sulla valorizzazione del "bene comune", presupposto di fondo per affermare, con la tutela dell'ambiente, un nuovo modello di sviluppo e di

benessere. E ha sottolineato che questa iniziativa conferma l'attenzione della Fit-Cisl alle nuove generazioni, coinvolgendole attivamente per promuovere, attraverso la formazione, una nuova cultura e coscienza collettiva e consolidare la consapevolezza che le cose pubbliche appartengono a ciascuno di noi e che, quindi, vanno rispettate; a partire dai mezzi pubblici e dal rispetto per quanti garantiscono quotidianamente i servizi di trasporto, sovente vittime di aggressioni. Una iniziativa, ha sottolineato Pellecchia, che abbiamo rilanciato all'inizio dell'anno scolastico e che ha visto il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la collaborazione del Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca. Prendendo poi lo spunto dagli elaborati dei ragazzi ha presentato un breve quanto molto apprezzato filmato sulla peculiarità e ruolo della nostra Fit.



Dopo il saluto ai ragazzi presenti, ai numerosi rappresentanti di diverse categorie della Cisl, con a capo la Segretaria generale Annamaria Furlan, e alle controparti, Pellecchia ha passato il "testimone" a Gianluca Semprini, giornalista della Rai che, con la consueta abilità, ha svolto il suo compito di regia della giornata. E si è passati così, prima delle premiazioni, alla tavola rotonda. Vi hanno preso parte, oltre allo stesso Segretario generale della Fit-Cisl: Arrigo Giana, Presidente di Agens; Giovanni Foti, Vicepresidente di Asstra; Franco Fiumara, Direttore centrale protezione aziendale del gruppo Fs Italiane; Stefano





Rossi, dirigente di Anav, con un intervento di un autista di Cotral, vittima nei giorni scorsi di una aggressione. Le conclusioni sono state affidate alla Segretaria generale Annamaria Furlan.

delle persone che garantiscono i servizi.

Fiumara ha sottolineato il perdurare di fenomeni di vandalismo, che hanno radici lontane e che oggi si manifestano a partire dalle scuole. La violenza non

è mai giustificata e per contrastarla le Fs stanno dotando le carrozze di sistemi di videosorveglianza; inoltre per evitare atti di follia collettiva non si organizzano più i treni speciali per il trasbordo dei tifosi negli stadi.

Rossi ha osservato che più ci si abita al non uso del mezzo privato più si contribuisce al miglioramento delle condizioni di vita delle nostre comunità, a partire da un forte contenimento delle emissioni di anidride carbonica. Ha richiamato, infine, la sua esperienza diretta come componente della Commissione del nostro concorso sottolineando, in particolare, il forte messaggio di fermo contrasto che i ragazzi esprimono contro quanti non rispettano i mezzi pubblici.

A margine della tavola rotonda è stata ascoltata la drammatica testimonianza dell'autista della Cotral aggredito, che ha rimarcato il ripetersi pressoché quotidiano di aggressioni ma ha

evidenziato che sovente trova a difenderlo proprio i ragazzi.

«Oggi vivo una bella giornata per le coincidenze che la caratterizzano», ha affermato Annamaria Furlan nel suo intervento. Infatti, ha osservato, sono stati contestualmente premiati i vincitori di questa splendida iniziativa della nostra Fit, mentre in Italia e nel mondo milioni di ragazzi alzano la loro voce per rivendicare la salvaguardia del pianeta. «Noi –ha sottolineato – siamo al loro fianco». Ma non ha tralasciato un forte richiamo all'ondata di violenza e di odio che si



Ritrovare davvero il senso del bene comune è la strada maestra del vivere insieme

Gli intervenuti hanno espresso, in premessa, grande apprezzamento per la nostra iniziativa. Giana ha osservato che, nella città di Milano, il trasporto pubblico è sempre più avvertito come un robusto volano a stimolo e sostegno dell'economia. Crescono costantemente, inoltre, il numero dei passeggeri e il livello del loro gradimento. È un impulso per dare continuità e sempre migliore efficacia al rilancio del comparto.

Foti si è soffermato sulle recenti esperienze nella città di Torino dove è in atto un profondo processo di ammodernamento della rete del servizio pubblico di trasporto. Sono di recente entrati in servizio 74 nuovi bus, dotati di moderni sistemi di sicurezza, anche con telecamere al loro interno, e di livelli adeguati di comfort. L'importante è investire nell'ammodernamento dei mezzi per dare risposte alle diverse esigenze della collettività, anche per stimolare la sua attenzione al "rispetto" dei mezzi e soprattutto

scatena contro gli autisti del servizio pubblico, della scuola, degli ospedali. Una deriva che occorre contrastare, con fermezza, per stabilire il rigoroso rispetto della legalità e la ferma tutela della dignità delle persone. E occorre proprio partire, come ha felicemente intuito Nico Piras, dalla formazione e dall'educazione dei ragazzi. Essi stessi sovente condizionati dal dilagare del bullismo che ne compromette seriamente ogni processo di crescita: civile e culturale. Ritrovare davvero il senso del bene comune è la strada maestra del vivere insieme e di partecipare attivamente alla realizzazione di un nuovo modello di sviluppo, come oggi richiedono le nuove generazioni.

Grande successo per la III edizione del concorso “Nico Piras - Sono Stato io”

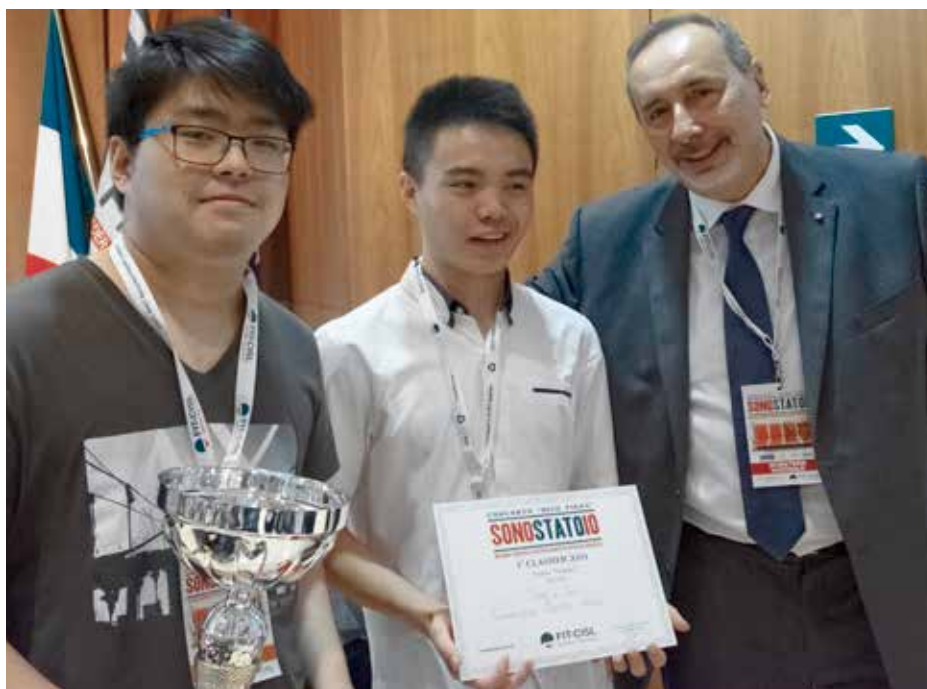


di **Giulia Dellepiane**
g.dellepiane@cisl.it

Dare un futuro migliore ai nostri figli significa anche consegnare loro un trasporto pubblico di qualità. L'importanza di questo tema è oggi più che mai in cima all'agenda mondiale, anche grazie al movimento per il clima suscitato dalla sedicenne attivista svedese Greta Thumberg.

Ma la Fit-Cisl sostiene questo principio da sempre; in tal senso non si contano le proposte e le azioni portate avanti nel tempo dalla Federazione dei trasporti insieme alla Confederazione, come sanno benissimo gli iscritti. Tra le iniziative in cui la Fit crede c'è il concorso “Nico Piras - Sono Stato io”, giunto alla terza edizione e rivolto proprio ai più giovani, bambini e ragazzi tra i 6 e i 19 anni e incentrato sul tema del rispetto delle persone che quotidianamente garantiscono i servizi di trasporto, dei mezzi pubblici e degli ambienti pubblici con l'obiettivo di contribuire, partendo dalle nuove generazioni, alla loro riqualificazione e al rilancio per offrire agli utenti un servizio efficace, efficiente, sicuro e di qualità.

La premiazione della terza edizione si è svolta il 27 settembre a Roma, in concomitanza con il convegno – sempre organizzato dalla Fit-Cisl – “Riqualificare e rilanciare il trasporto pubblico: il nostro impegno per le nuove generazioni”. E se è vero che



le coincidenze a volte assumono una luce particolare, ricordiamo che lo stesso giorno si teneva in tutto il mondo lo sciopero contro i cambiamenti climatici causati dall'uomo, che ha visto in piazza milioni di giovani e giovanissimi.

Oltre ai dirigenti e ai delegati della nostra Federazione, i rappresentanti del Ministero dei Trasporti e di quello dell'Istruzione (che hanno rispettivamente patrocinato e collaborato al concorso), associazioni delle imprese, aziende, fondazioni, istituti e molto altro hanno formato la platea davanti

alla quale si sono presentati circa un centinaio di bambini e ragazzi – emozionatissimi – provenienti da tutta Italia e accompagnati dai loro insegnanti e dai loro genitori. Gli studenti hanno presentato alla platea fumetti e spot audio-video da loro realizzati proprio sul tema oggetto del concorso. In questo modo gli adulti hanno avuto un'occasione di vedere il trasporto pubblico con gli occhi dei più piccoli.

A questa terza edizione hanno partecipato 1.747 bambini e ragazzi, realizzando in totale 627 elaborati tra fumetti e spot audio video; una par-



sotto gli occhi di tutti, e ha menzionato in particolare la problematica delle aggressioni, di cui loro sono

ti quelli che hanno contribuito alla buona riuscita del Concorso e ha evidenziato il fatto che la Fit-Cisl non è solo un sindacato come è inteso tradizionalmente, ma fa cultura, in questo caso pedagogia, colmando un vuoto



sempre più spesso oggetto da parte di alcuni genitori così come i lavoratori dei trasporti lo sono da parte di taluni viaggiatori: si tratta di escalation a cui bisogna

porre fine al più presto. La premiazione degli studenti della scuola media inferiore è stata affidata a Patrizia Congia, vedova di Nico Piras, a cui il concorso è dedicato perché da lui fortemente voluto. Anche qui gli adolescenti hanno mostrato al pubblico i loro lavori e hanno spiegato cosa hanno imparato dal concorso, che nasce, secondo le intenzioni di Nico e di tutta la Fit-Cisl, proprio per riscoprire il tema del rispetto delle persone e delle cose, tema che sarebbe proprio della vecchia lezione di educazione civica la quale non a caso dovrebbe essere presto ripristinata, secondo le intenzioni del Parlamento.

tecipazione in crescita costante, se si pensa che per la prima e la seconda edizione sono pervenuti alla Fit-Cisl rispettivamente 242 e 446 lavori. Tantissimi i premi per le varie categorie: buoni libro, mountain bike e persino computer per le scuole con più vincitori.

La Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan ha premiato i bam-

«Se vandalizzi i mezzi pubblici e non rispetti i lavoratori, ti diverti solo tu», ha detto Alessio, alunno delle elementari

bini delle elementari: «È un momento molto importante per tutta la Cisl: loro sono il nostro futuro», ha dichiarato. La Segretaria generale si è complimentata con la Fit-Cisl per il concorso «Nico Piras - Sono Stato io» e per il suo alto valore educativo. Inoltre Furlan ha ringraziato gli insegnanti per il loro essere in prima linea nella scuola, un settore i cui problemi sono

Il Segretario generale della Federazione Salvatore Pellecchia ha invece premiato gli studenti delle scuole superiori. Pellecchia ha ringraziato tut-

to educativo le cui conseguenze sono sotto gli occhi di tutti. Il Segretario generale ha infatti evidenziato come la prevenzione delle aggressioni ai ferrovieri e agli autoferrottrantieri e dei vandalismi passa inevitabilmente dalla cultura del rispetto instillata nei più giovani. In questo senso anche Pellecchia ha voluto ringraziare gli insegnanti, ai quali troppo spesso è richiesto di svolgere quella parte di compito educativo che sarebbe naturalmente demandata ai genitori.

Tutti i bimbi e i ragazzi presenti hanno mostrato di aver acquisito grande attenzione e consapevolezza sui temi oggetto del concorso, non solo attraverso i video e gli spot presentati ma anche dichiarando davanti alla platea: hanno ringraziato la Fit-Cisl e le loro scuole con gli insegnanti e hanno ribadito, per dirla con le parole del piccolo Alessio, uno dei vincitori delle elementari, che: «Se vandalizzi i mezzi pubblici e non rispetti i lavoratori, ti diverti solo tu».

Il concorso dunque è stato un successo tale che la Fit-Cisl, con il suo Segretario generale, ha deciso di proseguire con la quarta edizione, di cui parla l'articolo successivo a questo, a firma di Silvia Ferro.

È già partita la IV edizione di "Sono Stato Io"

I ragazzi avranno tempo fino al 15 aprile 2020
per vincere ricchi premi



di Silvia Ferro

Era il 2016 quando Nico – il nostro compianto Segretario generale – propose ai componenti della sua Segreteria nazionale di “uscire fuori dagli schemi” – quelli tipici di una organizzazione sindacale – e di portare la FIT-CISL tra i giovani attraverso la promozione di un concorso nazionale che potesse aiutarli a capire quanto importante sia per loro e per il loro futuro avere rispetto delle persone che lavorano, che si adoperano quotidianamente, pur tra mille difficoltà, per offrire alla collettività un servizio pubblico efficiente e di qualità. Aggressioni al personale, maleducazione e incuria per la cosa pubblica sono infatti criticità che la nostra organizzazione sindacale cerca costantemente di prevenire e di contrastare. Dopo esserci lanciati in questa nuova avventura sostenuta da subito dal Ministero dei trasporti e dal Ministero dell'istruzione dell'università e della ricerca, abbiamo capito che l'intuizione di Nico era giusta. I nostri giovani sono carichi di entusiasmo e la voglia che hanno di esprimersi, di imparare e di migliorare quello che oggi hanno intorno è sorprendente. I tanti fumetti e i tanti spot audio-video che hanno realizzato nelle tre precedenti edizioni ne sono la dimostrazione. Quindi: strategia vincente non si cambia. Siamo infatti già partiti con la quarta edizione di “Sono Stato Io” e i due ministeri ci hanno rinnovato il loro consenso e il loro appoggio. Lo slogan – almeno per quest'anno scolastico – rimane lo stesso: “Insieme contro il maltrattamento dei mezzi pubblici”.

I ragazzi delle scuole primarie, secondarie di primo e di secondo grado potranno presentare, anche in modo collettivo, fumetti di max 8 pagine in formato A4 e spot audio-video di max 3 minuti che approfondiscano il tema del concorso, entro e non oltre il 15 aprile 2020. Tutti i fumetti dovranno arrivare presso gli uffici della Segreteria Nazionale esclusivamente in originale tramite posta tradizionale (corrieri/spedizionieri ecc.) al seguente indirizzo: FIT-CISL - Segreteria Nazionale, Via Antonio Musa n. 4 - 00161 Roma unitamente a tutta la documentazione predisposta a tutela della privacy. Tutti gli spot audio-video dovranno essere consegnati su chiavetta USB, CD o DVD tramite posta tradizionale (corrieri/spedizionieri ecc) oppure tramite posta certificata all'indirizzo fitcislazionale@postecert.it utilizzando servizi di archiviazione on-line (ad esempio Google Drive, Dropbox ecc.) che non prevedono link temporanei (con scadenza) oppure semplicemente in allegato unitamente a tutta la documentazione predisposta sempre a tutela della privacy.

La Commissione, composta da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, di Fondazione Motus, Fondazione Nazionale delle Comunicazioni, Agenzia Confederale dei Trasporti dei Servizi, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, Associazione Trasporti, Rete Ferro-



viaria Italiana, Trenitalia, Trasporti Passeggeri Emilia Romagna, Azienda Trasporti Milanesi, 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 (da 0 a 30 punti)
- qualità della proposta artistica (da 0 a 20 punti)
- congruità del prodotto con il tema indicato nel bando (da 0 a 30 punti)
- qualità complessiva delle immagini, dei testi e dell'audio con riferimento alla capacità di trasferimento del messaggio alla base del concorso (da 0 a 20 punti).

I vincitori, si aggiudicheranno ricchi premi, come buoni libro da 500 euro, 350 euro e 250 euro, mountain bike, gadget del concorso e notebook per le scuole che porteranno sul podio almeno due alunni.

Sul sito www.sonostatoio.com è possibile reperire tutte le informazioni per poter partecipare e vincere!

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

SU QUALE VIAGGERESTI?

SCEGLI E VINCI!

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

WWW.SONOSTATOIO.COM



UN PROGETTO REALIZZATO A CURA DI



CON IL PATROCINIO DEL



CON LA COLLABORAZIONE DEL



CON LA PARTECIPAZIONE DI



Trenitalia cambi rotta sul personale

Abbiamo aperto le procedure di raffreddamento. Ecco perché



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

Il confronto con la società Trenitalia è proseguito in queste settimane e, di fronte alla rigidità della posizione aziendale assunta al tavolo, siamo stati costretti ad attivare nuovamente le procedure di raffreddamento.

Vi sono alla base della decisione, presa unitariamente da tutte le organizzazioni sindacali, delle evidenti ragioni di merito che più avanti analizzeremo con maggiore dettaglio, ma vi è soprattutto una questione di metodo e di affidabilità del tavolo (non solo nazionale) rispetto agli accordi sottoscritti.

Abbiamo, infatti, di recente effettuato la verifica dell'accordo sulla manutenzione dei rotabili e in quella occasione Trenitalia ha confermato i volumi di attività e le consistenze di personale in un arco temporale che arriva fino al 2023. L'accordo, come è noto, è basato soprattutto sulla necessità di recuperare margini di produttività, specie in quei territori interessati dall'arrivo dei nuovi materiali Pop e Rock, in modo da rendere "attraattivo" per l'azienda stessa il fatto che la manutenzione di questi mezzi venga internalizzata al termine del periodo di garanzia full service offerto dai fornitori.

Nell'arco dei cinque anni di riferimento previsti dall'accordo, ovvia-

mente, vi possono essere necessità organizzative relative al rinnovo della flotta o alla dismissione di alcuni mezzi, come ad esempio quelli diesel, che vanno gestite con attenzione. A questo proposito, una delle garanzie che abbiamo ottenuto nel corso della verifica è che, negli impianti dove il fabbisogno complessivo diminuirà nel corso degli anni, si agirà con una diminuzione delle esternalizzazioni in coerenza con quanto indicato nel verbale di accordo dell'aprile 2018. Ciò anche in considerazione del fatto che, nel corso dei cinque anni, la revisione del reticolo potrebbe comportare, per gradi e laddove necessario, un riequilibrio del personale ovvero la possibilità di avere processi di riqualificazione o ricollocazione del personale. In particolare l'attenzione è posta rispetto agli impianti di manutenzione che gestiscono mezzi diesel, vista la loro progressiva dismissione e l'ingresso di nuovi treni a partire dal 2022.

Ciò significa che va fatta una mappatura delle officine, specificando le scadenze dei bandi di gara, e vanno indicate le azioni che l'azienda intende mettere in campo, sapendo che non è possibile apprendere dagli organi di stampa, a cose fatte, le notizie sui bandi di gara che riguardano gli impianti interessati, senza la necessaria

informazione preventiva. Soprattutto senza che Trenitalia verifichi le condizioni per attuare quel processo di progressiva internalizzazione delle attività di manutenzione dei rotabili, per confermare quanto concordato con il sindacato.

Stesso ragionamento, in termini di metodo, va fatto per gli equipaggi e per la verifica dell'attuazione dell'accordo sottoscritto il 18 marzo di quest'anno.

Alla base dell'apertura delle procedure di raffreddamento vi sono questioni di merito e di metodo

Nel corso dell'incontro, infatti, abbiamo contestato in prima battuta il mancato rispetto, in numerosi territori, di quanto concordato in riferimento alla visibilità dei turni e dei riposi ed alla conseguente apertura della "finestra ferie". Abbiamo evidenziato, inoltre, che l'atteggiamento aziendale non ha dato spazio nei territori a una reale trattativa per risolvere l'annosa questione legata alla garanzia della fruizione del pasto, verificando la presenza di locali atti a tale scopo e tenendo conto della distanza degli stessi dagli impianti e dei relativi tempi di percorrenza.

Nessun passo in avanti è stato fatto neanche sulla logistica, in particola-



re per la qualità degli alberghi e per la ristrutturazione delle sale di sosta, e non è stata data alcuna garanzia sull'aumento di disponibilità per la scelta delle giornate di ferie. Per questo motivo abbiamo chiesto di avere il quadro completo delle consistenze di personale con il numero di agenti presenti ai treni, con il saldo delle uscite e dei nuovi ingressi avvenuti nel corso dell'anno.

Abbiamo, altresì, evidenziato che vi è la necessità di fare chiarezza sulla "contabilizzazione" delle ferie, in quanto con l'introduzione di Ivu vi sono sempre più spesso problemi a causa dell'errato calcolo delle giornate di congedo da parte del sistema.

Abbiamo sottolineato che, sul tema delle ferie e sulle modalità di calcolo delle stesse per il personale mobile, il ccnl di settore recita in maniera chiara che «la giornata di ferie è pari a un periodo di 24 ore libere dal servizio a decorrere dal termine programmato del riposo giornaliero o del riposo settimanale» (art. 30 p. 9). Lo stesso contratto aziendale del gruppo Fs Italiane aggiunge che «ferma restando la frazionabilità del riposo settimanale, secondo quanto previsto dal d.lgs. 66/2003, quando preceduto da un solo giorno di ferie, si confermano per

gli altri casi le previgenti modalità di computo delle giornate di ferie stesse. Il frazionamento delle ferie si applica esclusivamente in detrazione per favorire la ripresa del turno, sia per le ferie programmate che per le ferie richieste in gestione operativa» (art. 14 p.4). Il problema va quindi affrontato e risolto in modo che non vi siano interpretazioni diverse nelle varie regioni e vanno anche ridefinite con chiarezza le modalità di contabilizzazione di tutti i vari tipi di assenze (congedi parentali, permessi sindacali e via elencando) che riguardano il personale.

Altra problematica irrisolta e che è oggetto delle procedure di raffreddamento aperte con Trenitalia è quella relativa al settore commerciale per la vendita e assistenza. In particolare per il settore dell'assistenza, abbiamo affermato che non condividiamo l'impostazione di Trenitalia di prevedere due strutture separate per le due divisioni: a nostro parere l'azienda deve prevederne l'unificazione, in modo da poter offrire lo stesso servizio ai viaggiatori indipendentemente dal tipo di treno utilizzato. Andrebbe anche affrontato il tema che alcuni servizi di assistenza, a nostro parere, vanno garantiti dal gestore dell'infrastruttura sul modello della gestione di un aereo-

porto in cui i servizi sono offerti dalla società di handling e garantiti ai passeggeri di tutte le compagnie, fermo restando la possibilità per le imprese di fornire servizi dedicati e aggiuntivi ai propri clienti. Ma questa è una problematica che va affrontata coinvolgendo eventualmente l'Autorità per la regolazione dei trasporti.

Per la vertenza aperta con Trenitalia va affrontato il problema delle consistenze di personale per garantire i servizi di biglietteria e di assistenza negli impianti, definendo a livello nazionale il modello di riferimento e concordando a livello territoriale l'organizzazione del lavoro e le ricadute sul personale. In particolare vanno definite le attività e le modalità di gestione delle emergenze, senza assistere a situazioni in cui in maniera "scomposta" si spostano lavoratori da un'attività all'altra arrivando, in alcuni casi, a far chiudere gli sportelli delle biglietterie anche in presenza di numerosi viaggiatori in fila.

Per risolvere le tematiche esposte ci attendiamo, a seguito dell'apertura delle procedure di raffreddamento, un serrato tavolo di confronto e una decisa inversione di tendenza da parte di Trenitalia.

Noi crediamo nell'Assistenza e Vendita. E Trenitalia?



di Massimo Malvisi

Ci troviamo purtroppo, anche a valle dell'ultimo incontro del 16 settembre scorso, a registrare che permangono distanze di visione tra Trenitalia e il sindacato.

Già le premesse della riunione sono state eloquenti nella loro negatività: essa riguardava l'intero settore dell'Assistenza e della Vendita di Trenitalia, ma si è presentato solamente il responsabile del Commerciale della Dplh.

L'azienda ci ha illustrato un documento che, oltre a tracciare sommariamente il contesto attuale, quindi con il costante calo dei titoli di viaggio acquistati nelle biglietterie a tutto vantaggio dei canali telematici, ha evidenziato la crescente domanda di assistenza da parte della clientela. Una tendenza che noi, come Fit-Cisl, abbiamo segnalato più volte in tempi non sospetti, come si usa dire. Da qui l'esigenza di un forte progetto che tenga assieme tutte le tematiche, in cui la digitalizzazione e la formazione del personale sono fattori imprescindibili per radicare e sviluppare la quota di mercato di Trenitalia.

Quindi da parte della società vi è la piena consapevolezza di questo nuovo scenario, che impone però di delineare un nuovo modello organizzativo, che coniughi l'attenzione al cliente con i diritti dei lavoratori. Tale attenzione al cliente va, però, ben declinata, evitando pro-

poste assolutamente irricevibili, perché è necessario restare all'interno del quadro contrattuale. Il tema di come si esplica il servizio di assistenza, e più in particolare le modalità ipotizzate per la sua predisposizione, ci vede al momento su fronti contrapposti con la società.

La complessiva proposta esposta dalla Dplh prevede anche la modifica del perimetro produttivo, quindi la cessione di sei biglietterie a Trenord (Milano Lambrate, Lodi, Monza, Como San Giovanni, Gallarate e Voghera); la dismissione di due biglietterie (San Severo e Vibo Valentia), oltre alla volontà di aprire dei presidi di assistenza nelle stazioni di Messina, Paola, Lametia Terme, Taranto e Pescara.

Come organizzazioni sindacali abbiamo ribadito la tematica dell'integrità del reticolo produttivo, evidenziando che servono precise garanzie sul futuro delle biglietterie che dovrebbero passare a Trenord e sulla gestione del personale coinvolto, utilizzando strumenti che vanno condivisi preventivamente. Sul tema dei nuovi presidi di assistenza, ferma restando la positiva valutazione, riteniamo vada fatto un esame che tenga conto delle variegate situazioni in cui si andranno a collocare, riconducibili principalmente alla proprietà dell'asset e alla sussistenza o meno di un contratto di servizio firmato con la Regione interessata. Nell'ambito dell'incontro

abbiamo espresso la nostra netta contrarietà a parlare di dismissioni, rinvenendovi contraddittorietà tra la volontà di determinare una maggiore attenzione al cliente e la riduzione del reticolo.

La nota positiva riguarda le assunzioni, che al 1 settembre ammontavano a 164 unità con l'obiettivo di arrivare a 190 entro la fine del 2019, un dato importante anche frutto degli accordi raggiunti e della lungimiranza sindacale.

Come Fit-Cisl riteniamo, e lo abbiamo ribadito nella riunione, che la tematica dell'assistenza vada affrontata complessivamente a livello societario, quindi coinvolgendo anche la Dpr, per dar vita ad un servizio veramente funzionale e di qualità fondamentale per ogni impresa ferroviaria, in particolar modo in un contesto in cui vi è una forte concorrenza. Concorrenza che è destinata ad aumentare con l'imminente piena liberalizzazione a livello europeo del trasporto ferroviario.

Il mancato rispetto degli accordi sottoscritti, delle norme contrattuali, la mancata volontà di mantenere proficue e corrette relazioni industriali, ci hanno costretto come organizzazioni sindacali nazionali ad aprire le procedure di raffreddamento e conciliazione, con la speranza che si possa determinare una vera inversione di tendenza.

Rfi ha ancora bisogno di tante nuove assunzioni



di Michele Castellano

Prima della ripresa dell'attività relazionale con Rete ferroviaria italiana, com'è ormai un appuntamento fisso per la Fit-Cisl, abbiamo riunito in due distinte giornate le Commissioni Tecniche (CT) dei settori Manutenzione Infrastrutture e della Circolazione. Questi incontri con i rappresentanti del personale provenienti da tutte le regioni sono fondamentali, oltre che per eseguire la consueta verifica e analisi della situazione nei due ambiti di attività anche per condividere obiettivi e strategie da perseguire, nell'immediato e in prospettiva, finalizzati a migliorare le condizioni di lavoro del personale.

Condizioni che, come confermato dagli interventi dei partecipanti, risultano particolarmente critiche in entrambi i settori a causa della rilevante carenza di personale che, oltre ad aggravare di molto l'impegno dei lavoratori presenti, non consente di realizzare compiutamente le organizzazioni del lavoro concordate con cui si riporterebbe a normalità la situazione negli impianti. Le CT pur apprezzando, dopo anni di mancato turn-over, la significativa inversione di tendenza attuata da Rfi con le numerose assunzioni effettuate nel corso del biennio 2018-2019, le ritengono del tutto insufficienti per recuperare il notevole gap prodotto da scelte aziendali per lungo tempo improntate esclusiva-

mente al contenimento dei costi. È, pertanto, indispensabile indurre la società a programmare un piano di assunzioni che, oltre a compensare le uscite per pensionamento, faccia crescere il numero di addetti in misura tale da poter completare tutte le strutture previste e realizzare anche quei correttivi all'assetto organizzativo per renderlo più equilibrato rispetto alle condizioni produttive e lavorative.

Nella **Manutenzione Infrastrutture** le nuove assunzioni consentirebbero, finalmente, di eliminare quelle azioni gestionali adottate dalla società per sopperire alla carenza di personale, spesso in contrasto con le norme contrattuali e regolamentari, come quella di ricorrere ai lavoratori in reperibilità per eseguire attività programmate. Si potrebbero anche sdoppiare le UM di maggiore estensione e rinforzare con opportune figure professionali quelle più complesse e realizzare con personale adeguatamente formato le Segreterie tecniche per liberare da impegni amministrativi i capi tecnici dei nuclei manutentivi. In ambito organizzativo costituisce una priorità la definizione delle microstrutture del settore uffici, per regolarizzare una situazione caotica come quella esistente attraverso la creazione di un modello di riferimento omogeneo per tutto il territorio nazionale, in cui siano specificati ruoli e

relativi profili professionali.

In materia di sicurezza bisogna intervenire con immediatezza per eliminare crescenti fattori di rischio infortuni del personale, dovuti all'impegno sempre più gravoso a cui è sottoposto e alle pressioni che subisce per eseguire lavorazioni in tempi brevi a causa di spazi manutentivi ristretti. È necessaria una pianificazione più attenta e che consideri maggiormente anche i tempi occorrenti per gli spostamenti dei mezzi per raggiungere i cantieri di lavoro che, spesso per mancanza di scali e binari di ricovero, sono molto lunghi.

Altro motivo di forte preoccupazione e disagio è costituito dal difficile rapporto con il personale delle ditte appaltatrici. Sono lavoratori sottoposti a turni estenuanti e con riposi minimi, che spesso per l'intera settimana sono impiegati nelle attività notturne dopo essere stati impegnati nella preparazione delle lavorazioni durante le ore diurne e che di conseguenza non sempre hanno la lucidità per operare in un contesto difficile come quello ferroviario. Alla luce dei gravi infortuni che si sono succeduti nel corso dell'anno necessita che siano più frequenti i controlli di Rfi, in qualità di committente, sulle condizioni di lavoro di tale personale e che nell'immediato, come richiesto unitariamente



dal sindacato a livello nazionale, siano rescissi i contratti alle aziende a cui vengano rilevate inadempienze relative alla sicurezza sul lavoro o il cui personale sia coinvolto in incidenti gravi. Inoltre è necessario che nei bandi di gara di appalto venga prevista l'applicazione obbligatoria del contratto della Mobilità/AF ai dipendenti delle aziende affidatarie, alla stregua di quanto avviene per gli appalti dei servizi.

Altro aspetto su cui è necessario intervenire è quello della formazione, che risente della mancanza di formatori dedicati esclusivamente a tale importante attività. Non è possibile che continuino a essere impiegati CUM e Specialisti delle UM perché, per motivi legati alla produzione, non sempre possono garantire la loro presenza ai corsi o sono costretti a interrompere le lezioni con conseguente allungamento dei tempi e creando difficoltà nell'apprendimento ai partecipanti. È, quindi, indispensabile realizzare in tempi brevi la struttura dedicata della formazione con personale impiegato full-time.

Al riguardo delle nuove esigenze avanzate dalla società in materia di orario di lavoro, anche per effetto delle intervenute modifiche regolamentari all'art. 16 del IPCL, la CT ha sottolineato come il confronto su tali

esigenze debba essere circoscritto alle realtà dove sia strettamente necessario dover ricorrere a eventuali modifiche e che le soluzioni da adottare siano quelle meno impattanti sulle condizioni del personale.

Anche nel settore della **Circolazione** la relativa CT ha rimarcato come siano necessarie ancora numerose assunzioni, per eliminare tutte le economie sistematicamente effettuate dall'azienda per supplire alla carenza diffusa di personale e riportare a sostenibilità i carichi di lavoro. Occorrono ancora tanti capi stazione per garantire i sussidi nelle Sale Circolazione, oggi quasi inesistenti, e in particolare devono essere immesse risorse per coprire le posizioni di tecnico della circolazione, profilo che si trova in una condizione assai critica.

Per la CT non è più rinviabile la definizione dell'organizzazione del lavoro delle Sale Blu, strutture che ad oggi risultano essere abbandonate a se stesse, nonostante gli eccellenti attestati pubblici ricevuti dalla clientela che ne fruisce direttamente e da parte di molte associazioni a tutela dei disabili, raggiungendo tra l'altro alte percentuali di gradimento. In dette strutture, è necessario stabilire prioritariamente le mansioni da svolgere e attribuire un unico profilo ai lavo-

ratori che sono impegnati in una particolare attività, per cui è indispensabile anche una specifica e adeguata formazione, diversamente da quanto accade oggi e cioè che tutto è lasciato all'iniziativa dei responsabili e al senso di responsabilità dei singoli operatori, che provvedono a istruire i lavoratori che vengono assegnati all'impianto.

Problema molto sentito dal personale è quello della logistica nelle sale circolazione, che Rfi ancora non provvede a realizzare, così come previsto dall'accordo sulla rior-

ganizzazione del settore sottoscritto quasi due anni fa e per cui necessità dare un forte impulso, affinché siano realizzate le strutture con le caratteristiche concordate. Così come in tempi brevi va data al personale la possibilità di utilizzare le "Frecce" per gli spostamenti per recarsi in servizio.

Altra criticità da affrontare immediatamente con l'azienda è quella riguardante la disciplina, che sta registrando un notevole inasprimento, in quanto ogni genere di errore, anche il più banale, è oggetto di sanzioni disciplinari e di lunghi periodi per la rivalutazione del requisito professionale, senza alcuna considerazione delle difficili condizioni operative in cui il lavoratore si è trovato ad agire, anche a causa della carenza di organico.

In sintesi questi due incontri sono positivi. Abbiamo infatti constatato che, nonostante il contesto sempre più complesso e pieno di difficoltà come quello presente in ambito Rfi, c'è grande sintonia tra la categoria e la nostra organizzazione, a riprova che l'operato prodotto a tutti i livelli dai rappresentanti della Fit-Cisl viene riconosciuto e apprezzato. La linea della condivisione per le scelte da intraprendere è quella vincente e continuerà a essere il punto centrale del nostro agire.

Il gruppo Fs faccia le scelte giuste

di **Francesco Ferrante**

Sono trascorsi ben 11 anni da quando il Dopolavoro Ferroviario ha visto le sue ultime elezioni. Tanti, decisamente troppi, se si considera che per statuto le cariche dell'associazione dovrebbero passare al vaglio delle urne ogni quadriennio. Gli ultimi sette anni abbiamo cioè vissuto una condizione di "sospensione dell'azione democratica", che il nostro Dopolavoro ha pagato caro.

Non sfugge a nessuno, infatti, il costante degrado che ha colpito strutture e attività del Dlf. Per non parlare poi dei numerosi commissariamenti registrati nei territori. Tutti aspetti che pongono urgentemente il problema del rinnovo degli organismi direttivi del Dopolavoro.

La nostra associazione – con le sue 102 sedi sparse sul territorio nazionale e, soprattutto, i suoi oltre 100mila soci – non può non ricominciare a esercitare quella spinta propulsiva e innovativa che l'ha caratterizzata nei suoi 93 anni di storia e che l'ha resa grande. Si deve migliorare e di molto l'esistente ma, soprattutto, dobbiamo aumentare l'offerta dei servizi erogati ai soci. Servizi che, come sappiamo, poggiano sui nostri quattro pilastri fondamentali: sport, cultura, turismo e iniziative sociali. Occorre rigenerare, quindi, ma anche fare della trasparenza il nostro fiore all'occhiello,



senza mai dimenticare l'imprescindibile necessità di coinvolgere il maggior numero possibile di associati nelle decisioni.

È arrivato il momento di affrontare un approfondito dibattito interno, sia tra i semplici associati sia negli organismi direttivi, per trovare un innovativo modo di "essere associazione solidale", così da dare un nuovo slancio al nostro amato Dopolavoro.

Naturalmente, non sfugge a nessuno che la situazione attuale sia anche figlia del disimpegno del gruppo Ferrovie dello Stato nel Dlf. L'infelice scelta dell'azienda di ritirare i propri rappresentanti dal collegio sindacale ha inferto una ferita profonda alla nostra associazione. Quella fu una delle tante decisioni "discutibili" prese dall'allora Amministratore delegato Mauro Moretti. Sono tante, invece, le sinergie che possono svilupparsi; pensiamo per esempio a possibili implementazioni del welfare per l'intera catego-

ria, che Fs potrebbe mettere in campo grazie ad una maggiore e migliore collaborazione con il Dopolavoro Ferroviario in un progetto organico.

Come Fit-Cisl riteniamo che debba nascere e imporsi un rinnovato impegno nella funzione sociale del Dopolavoro, per affrontare le sfide imposte dalle trasformazioni sociali alle quali stiamo assistendo. Un compito che ci piacerebbe affrontare avendo nuovamente il gruppo Ferrovie dello Stato al nostro fianco. Per questo ne auspichiamo il ritorno nel collegio sindacale.

Alla luce di tutto ciò pensiamo che il rinnovo degli organismi direttivi – sia dell'Associazione nazionale, che delle Associazioni territoriali dei Dopolavoro Ferroviario – sia ormai improcrastinabile. Si deve tornare a votare, a decidere e a incidere. Ce lo chiedono la nostra storia, le nostre convinzioni di mutualità e solidarietà e, soprattutto, il rispetto per i nostri soci.

Anche per i rifiuti si deve fare prevenzione

Seguiamo la regola europea delle 4 R: riduzione, riuso, riciclo, recupero



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

Un anno fa, una campagna europea sulla riduzione dei rifiuti adottò un motto, “il miglior rifiuto è quello non prodotto”. Una politica di effettiva riduzione dei rifiuti necessita di una strategia nazionale e di interventi legislativi, con obblighi nei confronti di chi produce beni di consumo e dei cittadini consumatori.

È più facile preoccuparsi e magari impegnarsi a contribuire, con gesti più o meno volontari, a differenziare i rifiuti che si producono che a cambiare stile di vita. Sicuramente la difficoltà maggiore per prevenire la produzione dei rifiuti è quella di sviluppare una strategia integrata di sviluppo sostenibile, che abbia come priorità la ri-

vo perseguito con un approccio che prende in considerazione il ciclo di vita dei prodotti: progettazione, fabbricazione, distribuzione, commercializzazione, consumo e post-consumo. Certamente il settore industriale che maggiormente incide nella produzione di rifiuti è quello degli imballaggi, con un consumo pro-capite ancora in crescita nel nostro Paese, nonostante le azioni di prevenzione come il programma predisposto dal Consorzio nazionale imballaggi (Conai), che prevede interventi sulla riduzione di peso e pericolosità degli imballaggi in fase di produzione, e una politica di indirizzo per l'impiego di imballaggi riutilizzabili o più facilmente riciclabili, favorendo il riuso.

Ma tutto il mondo produttivo deve prevenire, introducendo tecnologie pulite e cicli di produzione che consentano di ridurre le emissioni; la produzione di rifiuti e di scarti di lavorazione, l'uso di energia e materie prime e l'impiego

di sostanze pericolose; uso di materie prime-secondarie ottenute dal recupero; produzione di beni facilmente scorporabili nelle diverse componenti e quindi riciclabili; evitare la realizzazione di componenti in materia-

Spesso nel dibattito pubblico sul tema dei rifiuti sentiamo tante ricette e filosofie sulle raccolte differenziate e sul riciclo dei materiali, ma raramente si affronta il tema della riduzione della produzione dei rifiuti, questo perché

duzione dello sfruttamento delle risorse, del consumo di energia e delle emissioni inquinanti.

Ridurre quantità, volume e pericolosità dei rifiuti deve essere un obietti-



le “ibrido” favorendo invece quelli in monomateriale; ridurre i costi energetici per la confezione, il trasporto e lo smaltimento; aumentare la durata della vita media del prodotto e dei suoi componenti anche favorendo la progettazione modulare e la standardizzazione dei componenti per rendere applicabile lo sviluppo dell'economia della riparazione, dell'assistenza tecnica e della manutenzione.

Anche nel mondo dei servizi bisogna modificare comportamenti e procedure per contribuire alla riduzione dei rifiuti, dai servizi pubblici alle categorie artigianali passando per le strutture ricettive e gli esercizi pubblici, impiegando prodotti durevoli, riutilizzabili, facilmente riparabili;

Così come le autorità pubbliche e gli enti locali possono attuare i cosiddetti acquisti pubblici ecologici o acquisti verdi, ad esempio acquistando beni contrassegnati da marchi ecologici (Ecolabel) e prodotti da aziende aderenti a schemi di ecogestione e audit (Emas).

L'Unione europea, con una serie di provvedimenti e normative inerenti la gestione integrata dei rifiuti, ha imposto agli Stati membri una soglia minima del 50% di recupero differenziato dei rifiuti e un completo quadro giuridico per il loro trattamento, incluse le definizioni di materie seconde e sottoprodotti da avviare al recupero, semplificando le regole per il loro riutilizzo.

della cultura della sostenibilità, deve arrivare dalle pubbliche amministrazioni, ad esempio promuovendo, nell'esercizio delle rispettive competenze, iniziative dirette a favorire il riutilizzo dei prodotti e la preparazione per il riutilizzo dei rifiuti come la costituzione e il sostegno di centri e reti accreditati di riparazione/riutilizzo; introduzione negli appalti dei Criteri ambientali minimi (Cam); promozione di iniziative formative e informative per sostenere l'educazione ambientale sia nelle scuole che nelle comunità locali.

Naturalmente va superato l'approccio ideologico di quelle amministrazioni locali che pensano di risolvere le esigenze di smaltimento dei rifiuti solo con le raccolte differenziate, amministrazioni che quando arrivano le emergenze sul proprio territorio continuano a fare gli ambientalisti con gli impianti degli altri.

Lo smaltimento dei rifiuti e il recupero devono essere attuati con il ricorso a una rete integrata e adeguata di impianti, realizzando l'autosufficienza territoriale nello smaltimento e trattamento in ambiti territoriali ottimali, permettendo lo smaltimento dei rifiuti in impianti più vicini ai luoghi di produzione o raccolta, al fine di ridurre i movimenti dei mezzi di trasporto e il conseguente aumento dell'inquinamento da emissione per il loro girovagare per l'Italia e l'Europa.

Infine, i rifiuti che non possano essere riciclati o riusati devono necessariamente essere inviati alla termovalorizzazione, per evitare lo smaltimento in discarica o lo stoccaggio di rifiuti che non hanno mercato e nessuno vuole, se non per farne un business illegale utile per la criminalità organizzata, magari bruciandoli, come spesso accade, in molti capannoni che fungono da stoccaggio provvisorio, causando un inquinamento ambientale imparagonabile rispetto all'utilizzo di moderni impianti di termovalorizzazione già in uso in tutta Europa e nel nord del nostro Paese.

I rifiuti che non possano essere riciclati o riusati devono necessariamente essere inviati alla termovalorizzazione per evitare di alimentare traffici illegali

li; riducendo costantemente l'uso dei prodotti usa e getta sostituendoli con beni facilmente riusabili; utilizzando nuove tecnologie per il risparmio di energia e di materie prime; usando prodotti fatti con materiali o componenti riciclati.

I consumatori poi hanno un ruolo chiave: i loro acquisti influenzano il mercato e i produttori scegliendo un prodotto piuttosto che un altro, perché la sostenibilità nasce anche dai nostri stili di vita, dai nostri comportamenti. Ciascuno di noi come singola persona all'interno di comunità, famiglie, condomini, aziende, uffici, può e deve produrre meno rifiuti. Ad esempio la Fit-Cisl nell'organizzare il 27 settembre il convegno sul trasporto pubblico e, contestualmente, la premiazione dei giovanissimi partecipanti al concorso “Nico Piras - Sono Stato io” ha gestito la giornata in modo che fosse plastic free, evitando i prodotti monouso: i partecipanti si sono attrezzati con borracce oppure hanno fatto ricorso a bottiglie di vetro e bicchieri di carta.

E proprio la normativa europea prevede una gerarchia dove al primo posto c'è la prevenzione sulla produzione di rifiuti, quindi le azioni da attuare per la loro gestione, semplificate nella regola delle 4 R, sono in ordine prioritario:

- Riduzione dei rifiuti prodotti;
- Riutilizzo dei rifiuti (ad es. apparecchi elettronici ancora funzionanti o che possono essere riparati);
- Riciclo con la conversione di rifiuti in prodotti utili;
- Recupero di altro tipo (ad es. termovalorizzazione con produzione di energia).

Per quanto riguarda il riciclo dei rifiuti esistono in Italia filiere già consolidate tramite i consorzi di recupero (vetro, carta, metallo, legno, plastica) e altre ancora in embrione (rifiuti elettronici, inerti, frazione organica, pannelli fotovoltaici e via elencando), per le quali esistono importanti potenzialità di sviluppo.

Un grande aiuto, anche di diffusione

L'emergenza aggressioni? Per noi è una priorità

Analizzare le cause, prevenire e assistere le vittime per porre fine al fenomeno



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

Oramai con cadenza quotidiana veniamo a conoscenza di una aggressione avvenuta ai danni di lavoratrici o lavoratori che svolgono la loro mansione "front line", vale a dire in strada e a contatto con il pubblico. Infatti, il tasso di aggressioni e soprattutto la percezione di poca sicurezza sono divenuti ad oggi un tema centrale.

Quando si pensa ad una aggressione si immagina un danno fisico a scapito della vittima; è invece opportuno specificare che essa può essere sì fisica, ma anche verbale o morale e non necessariamente i tre sinonimi sono in ordine di gravità. Sì certo, chiunque opera sulla strada e al contatto con il pubblico è a rischio. Ma a oggi mezzi di trasporto, stazioni, metropolitane, pensiline, capolinea si possono tragicamente considerare campi di battaglia.

Il pericolo che si corre durante un'aggressione, lo stato psicologico di una persona a seguito di un'aggressione, la paura e l'ansia che colpiscono tutte le vittime sono situazioni che vanno affrontate e alle quali occorre dare una risposta immediata.

Questa problematica è inaccettabile. Occorre un intervento immediato. Ma per poter intervenire è innanzitutto necessario fare leva su tre elementi: analizzare le cause delle aggressio-

ni; adottare l'opportuna prevenzione; mettere in campo gli strumenti di assistenza per le vittime.

Parlando delle cause, i disservizi si collocano certamente al primo posto. Purtroppo il trasporto pubblico locale evidenzia molto bene questa condizione. Là dove il servizio non funziona bene, là dove ci sono ritardi tra una corsa e l'altra, soppressioni di vetture che causano buchi enormi tra un passaggio e l'altro, mezzi vetusti che si guastano, scomodi, non climatizzati, per giunta affollati, in queste situazioni il rischio di essere bersagli del malumore causato è quotidiano. Chi guida, chi verifica un titolo di viaggio, chi opera nei mezzanini della metropolitana, chi semplicemente indossa la divisa d'ordinanza dell'azienda che esercita il servizio diventa il bersaglio. Occorre sottolineare, che le lavoratrici e i lavoratori del settore che fanno di vivere una situazione di disservizio, ogni giorno al mattino prima di recarsi al lavoro, oltre alla divisa e al borsello, si dotano di un enorme bagaglio di pazienza. Ma purtroppo a volte non basta. Quando dalla lamentela, a volte anche giustificata, si travalica il confine e si passa alla violenza, non è più accettabile.

La società e il senso civico ormai diventato una rara virtù, e non solo tra i giovani, giocano certamente il loro

ruolo. Infatti, diverse sono le aggressioni senza alcun motivo, giusto per il gusto di "colpire" o alla ricerca di un po' di "gloria".

La prevenzione è tutto. Purtroppo la società in cui viviamo impone, sul tema sicurezza, una prevenzione massiccia. Bene iniziare con l'educazione scolastica perché sono proprio i nostri figli ad avere in mano lo strumento per migliorare il senso civico nel nostro mondo. Noi come sindacato, noi come Fit-Cisl, questo abbiamo iniziato a farlo con il concorso "Nico Piras - Sono Stato io".

Occorre intervenire sulla formazione mirata e specifica di tutto il personale "front line" per la gestione del rischio. Sapersi comportare in una situazione di rischio è fondamentale per prevenire l'aggressione; avere un protocollo chiaro da mettere in atto in quei momenti è necessario.

Poi c'è il capitolo che riguarda la figura professionale e giuridica di chi lavora, di chi opera per conto di un servizio pubblico, che deve avere riconosciuto lo status di Ausiliario di Pubblica Sicurezza al fine di scoraggiare i malintenzionati a commettere atti di aggressioni nei loro confronti, pena una denuncia e quindi un rischio di condanna molto più pesante. Questo sarebbe un buon strumento per evi-

tare anche il fenomeno di emulazione.

Chiediamo anche l'introduzione del "daspo" nei confronti di soggetti che si sono resi colpevoli di reati, su modello di quanto già consolidato nell'ambito degli stadi calcistici.

Tutti questi interventi di prevenzione potrebbero essere attuati a costo zero, suddivisi per competenza tra organi istituzionali e aziende.

Occorre che le Aziende si costituiscano parte civile, per impedire un coinvolgimento diretto della vittima nell'eventuale iter giudiziario. Assistenza legale e assistenza psicologica devono essere messe subito a disposizione. Accompagnare il rientro in servizio della vittima è fondamentale, agevolandola nella mansione e nel turno per un congruo periodo.



Sempre riguardo alla prevenzione vogliamo affrontare quello che forse è il capitolo più complicato. Parliamo dell'implementazione dei sistemi di sicurezza che includono: la videosorveglianza su tutti i mezzi e in tutti i luoghi in cui si svolge il servizio, la chiusura blindata delle cabine di guida, l'incremento delle squadre di operatori che effettuano la verifica dei titoli di viaggio, la creazione di squadre di pronto intervento soprattutto nelle ore notturne e nelle zone periferiche, le dotazioni tecnologiche agli operatori per la loro protezione, la bonifica del territorio e via elencando. Sono provvedimenti più complessi da prendere, perché per metterli in campo occorrono le risorse, gli investimenti, i soldi!

La tutela perché poi c'è la vittima, quando purtroppo l'aggressione è avvenuta.

Tutela innanzitutto, chi ha subito l'aggressione non può e non deve avere ripercussioni o minacce di alcun tipo.

Queste alcune azioni che possono essere messe in campo nelle varie fasi che riguardano la sicurezza sul posto di lavoro. Già, posto di lavoro! Secondo quanto disposto dall'art. 18, comma 1 del DL N.81 del 9 aprile 2008 e ss.mm.ii. il datore di lavoro è responsabile sulla sicurezza del posto di lavoro in cui operano i propri dipendenti.

Noi, consideriamo posto di lavoro il luogo in cui le nostre lavoratrici e i nostri lavoratori operano!

Noi crediamo che Istituzioni e Aziende debbano fare di più per salvaguardare l'uno i propri cittadini gli altri i propri dipendenti.

Per questa ragione abbiamo pronta una serie di proposte. Una serie di azioni da mettere in campo subito. Già nel settembre 2017, a seguito di una nostra richiesta insieme alle altre organizzazioni sindacali della Mobilità (Autoferrotranvieri e ferrovieri), si è svolto un incontro al Ministero de-

Un fenomeno diffuso e trasversale

I dati Inail (l'Istituto nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro) ci dicono che sugli infortuni avvenuti nelle imprese, accertati e certificati dall'Istituto come tali, ben il 57% riguarda aggressioni nei confronti di diverse categorie di lavoratori come infermieri, vigili urbani, operatori della mobilità - tra i quali, specifica l'Istituto, autisti di autobus - nei più vari luoghi pubblici quali uffici postali, esercizi come farmacie e tabaccherie ma anche mezzi pubblici di trasporto.

Un lavoratore aggredito su quattro opera nella sanità e assistenza sociale dove le condizioni di forte stress fisico e psicologico dei pazienti e dei loro familiari possono provocare reazioni violente nei confronti del personale. Seguono in graduatoria gli allevatori (colpiti da animali), vigili e guardie giurate, conducenti di autobus e taxi, personale della scuola.

Tra gli aggrediti, il 39% è una donna, con punte dell'85% nella scuola e del 71% nella sanità. Un'aggressione su tre avviene al Nord-Ovest, il 25% al Mezzogiorno, il 22% al Centro e il 21% al Nord-Est.

gli Interni sul tema sicurezza. Da allora troppo tempo è passato, troppe aggressioni si sono verificate, troppe promesse sono state disattese. Una su tutte la costituzione di un tavolo permanente ad hoc, con la presenza delle istituzioni competenti, ossia Ministero degli Interni e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aziende rappresentate dalle proprie associazioni datoriali (Asstra, Agens, Anav) e ovviamente organizzazioni sindacali in rappresentanza delle lavoratrici e dei lavoratori della Mobilità, ma anche rappresentanti degli utenti. Questo è il tavolo che a suo tempo abbiamo chiesto, questo il tavolo che oggi vogliamo sia costituito e ne sollecitiamo l'apertura.

Occorrono un monitoraggio continuo, condivisione su mezzi di prevenzione da mettere in campo, investimenti e soprattutto, cosa sempre più rara, ascoltare la voce di chi sta sulla strada, chi opera nelle ore notturne, in zone periferiche, in situazione di rischio. Chissà, magari qualche buon consiglio può arrivare!

Sì a uno shipping più ecologico tenendo conto delle tipicità del settore

Le norme del Ministero dell'Ambiente rischiano di danneggiare i nostri marittimi



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

Da troppo tempo la politica dimostra di non comprendere a fondo il settore dello shipping italiano e le sue peculiarità. Il risultato è sotto gli occhi di tutti, tanto che un ampio capitolo della vertenza unitaria trasporti "Rimettiamo in movimento il Paese" è proprio dedicato alle numerose problematiche irrisolte del trasporto marittimo. Ora arriva l'ennesima brutta notizia: sull'onda della crescente e pur ammirevole attenzione mondiale per l'ecologia e il contrasto ai cambiamenti climatici, il Ministero dell'Ambiente ha pubblicato un elenco di sussidi ritenuti contro l'ambiente andando a colpire direttamente il comparto dello shipping. Sulla base di questo elenco, in una bozza del disegno di legge chiamato Clima, si vanno a toccare i benefici riconosciuti alle navi in Registro Internazionale.

Per capire meglio quello di cui stiamo parlando, facciamo un passo indietro. Un'impresa responsabile socialmente è un'impresa sostenibile, che fa uso consapevole ed efficiente delle risorse ambientali in quanto beni comuni. Le compagnie marittime sono sempre più spesso chiamate ad attuare modifiche ai loro processi e attività finalizzate alla riduzione del consumo di risorse e al risparmio di energia.

Lo shipping è uno dei settori più globalizzati al mondo. A riprova di ciò

basti pensare che quasi il 90% del commercio mondiale passa via mare. Il settore è inoltre uno di quelli più coinvolti nella produzione di fattori di rischio per la società: si pensi all'impatto ambientale della navigazione, ai rischi ecologici provocati dagli incidenti in mare, all'inquinamento presente nelle città di porto.

Nella fase attuale l'industria dello shipping è governata da grandi compagnie nelle quali la competizione globale si gioca sulla capacità di realizzare economie di scala e si contraddistingue per la forte connotazione speculativa. La tutela ambientale, per queste aziende, non è solo una questione di etica ma potrebbe rappresentare un fattore di competitività laddove attraverso comportamenti socialmente responsabili riescano a rafforzare le proprie reputazioni.

Per questi motivi negli ultimi anni, sono cresciute nel settore le iniziative per la tutela ambientale. In quest'ottica, le aziende sono state chiamate a dare risposte su: inquinamento atmosferico, l'emissione di gas serra, energia e consumo di carburante, gestione dei rifiuti e delle acque marine.

Non senza difficoltà, le imprese dello shipping si muovono in un comples-

so tracciato normativo europeo che fa del principio dello sviluppo sostenibile un imperativo del diritto internazionale. Basti ricordare il Libro Verde del febbraio 1992 "relativo all'impatto dei trasporti sull'ambiente: una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile dei trasporti nel pieno rispetto dell'ambiente", approvato dalla Commissione Europea che già nel 1992 mirava a stabilire un corretto equilibrio tra le dimensioni economica, sociale e ambientale dello sviluppo sostenibile.

Riteniamo opportuno richiedere ai Ministeri competenti di rivedere il disegno di legge Clima

Nella stessa direzione anche la Comunicazione della Commissione europea ai Trasporti dal titolo: "Per una politica comune sulla sicurezza dei mari" del 1993 che ribadiva l'applicabilità delle misure di prevenzione dell'inquinamento dei mari a tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, facendo salva la salvaguardia della competitività della flotta comunitaria, come anche l'ultima Comunicazione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica U.E. dei trasporti marittimi fino al 2018", che stabilisce un piano decennale finalizzato all'incremento della competitività del trasporto marittimo e al miglioramento dell'aspetto ambientale.



In questo tracciato comunitario si inserisce anche la normativa italiana laddove con la legge 221 del 2015 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali”. Nell’articolo 68 si dà incarico al Ministero dell’Ambiente di predisporre un catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD) e favorevoli (SAF). Cosa che è stata fatta nel luglio 2018.

Fin qui tutto bene. Se non fosse che

leggendolo il catalogo, tra i cosiddetti SAD, sussidi dannosi per l’ambiente, sono stati fatti rientrare il “credito d’imposta sul reddito persone fisiche e sgravi contributivi” e la “riduzione della base imponibile ai fini Irpef e Ires per il settore marittimo”. In sintesi le misure previste per le navi iscritte nel Registro Internazionale.

Nel testo infatti si legge, per quanto riguarda il credito d’imposta sul reddito delle persone fisiche e gli sgravi contributivi delle navi in Registro

Internazionale:

«Il credito d’imposta Irpef e gli sgravi contributivi [...] hanno anche la duplice finalità di attrarre personale marittimo e di migliorare la competitività delle navi di bandiera italiana rispetto alle condizioni fiscali più favorevoli offerte da altre bandiere. L’eliminazione potrebbe avere ricadute occupazionali, e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, di maggior convenienza fiscale.

Dal punto di vista ambientale [...] quella navale è [...] la modalità energeticamente più efficiente e con minori costi esterni ambientali per t/km.

Ciò nonostante il sussidio tende a favorire il trasporto delle merci sulle lunghe distanze, a discapito di modelli di consumo caratterizzati da catene logistiche corte, determinando comunque emissioni di CO₂ che dovrebbero essere evitate; la mancanza di condizionalità ambientale contribuisce a renderlo un SAD.

Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all’ambiente (SAF), qualora il credito d’imposta fosse rinnovato/autorizzato annualmente, sulla base del conseguimento di obiettivi di miglioramento ambientale nella gestione della nave, ad esempio di riduzione delle emissioni di CO₂ ai sensi del Reg. CE 757/2015.

Il credito d’imposta a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi crociera favorisce lo svolgimento di tali attività a bordo piuttosto che a terra. Si ritiene che l’effetto ambientale netto di questo sussidio in assenza di condizionalità ambientali possa risultare dannoso. La fruizione del credito d’imposta potrebbe essere subordinata all’a-

dozione, da parte dell'esercizio che offre il servizio a bordo, di un sistema di gestione ambientale certificato e ciò lo renderebbe più ambientalmente favorevole»;

per La riduzione della base imponibile ai fini Irpef e Ires, continua:

«Il sussidio della riduzione imponibile all'80% riduce i costi del trasporto marittimo e va nella direzione opposta all'esigenza di favorire modelli di produzione e consumo a filiera corta. Il sussidio potrebbe diventare potenzialmente favorevole all'ambiente (SAF), qualora la fruizione ogni anno dell'agevolazione fosse subordinata

ciara, ivi inclusa la commercializzazione delle attività di escursione proposte dall'armatore, favorisce lo svolgimento di tali attività a bordo piuttosto che a terra. Si ritiene che l'effetto ambientale netto di questo sussidio in assenza di condizionalità ambientali possa risultare dannoso.

Perché il sussidio diventi favorevole per l'ambiente (SAF), la riduzione della base imponibile potrebbe essere autorizzata su base annuale, subordinandola all'adozione da parte dell'esercizio commerciale di un sistema di gestione ambientale certificato».

le, che devono attuare le disposizioni Imo (International Maritime Organization) entro il 1° gennaio 2020, sul limite globale del contenuto di zolfo del combustibile marino, non possiamo non concordare che l'apparato previsto dai SAD nasce già obsoleto.

Per questo risulta ancora più incomprensibile la bozza del cosiddetto d.l. Clima del Ministero dell'ambiente che stabilisce senza alcun confronto con le parti datoriali e sindacali che, a partire dall'anno 2020, le spese fiscali dannose per l'ambiente indicate nel catalogo dei SAD siano ridotte nella misura almeno pari al 10% annuo a partire dal 2020 sino al loro progressivo annullamento entro il 2040. In

altri termini con il disegno di legge si propone il taglio lineare del 10% di tutti i sussidi considerati ambientalmente dannosi, tra i quali quelli che sostengono il Registro Internazionale.

Non è difficile immaginare che l'aumento della pressione sulle aziende armatoriali basato su presupposti non corretti metterà inevitabilmente a rischio i posti di lavoro. Potranno essere i lavoratori marittimi, come anello debole della catena, a subire gli effetti delle economie adottate dagli armatori. Il personale a bordo costituisce l'unica voce effettivamente variabile e comprimibile di running cost della nave. In tal senso, la ricerca

di risparmi da parte delle compagnie armatoriali si riverserà automaticamente sulla riduzione dei costi del personale con peggioramenti sui livelli di sicurezza e sulla qualità della vita.

Per questi motivi, riteniamo opportuno richiedere ai Ministeri competenti di rivedere il disegno di legge e auspichiamo un maggiore coinvolgimento delle parti sociali e datoriali, soprattutto in settori come quello marittimo, caratterizzato da sempre da una specificità, troppo spesso in questi ultimi tempi non riconosciuta.



ta al fatto che la nave iscritta nel registro internazionale attui un piano di riduzione delle emissioni di CO2 con riduzioni annuali certificate delle emissioni specifiche, ai sensi del Regolamento CE n. 757/2015, o – per le navi al di fuori dell'ambito di applicazione del Regolamento – che la nave sia dotata di un sistema di gestione ambientale certificato.

La riduzione al 20% della base imponibile a fini Irpef e Ires a favore dei soggetti che esercitano attività commerciali a bordo di navi cro-

in definitiva, in aperta contraddizione con le premesse, laddove si legge a chiare lettere che l'eliminazione dei sussidi potrebbe avere ricadute occupazionali e rischi di abbandono da parte degli armatori della bandiera italiana a favore di altre bandiere, il catalogo prevede che i sussidi potranno sussistere solo nel caso di «obiettivi di miglioramento ambientale della nave», senza però precisare quali siano.

Se poi aggiungiamo che questa condizione è già un obiettivo di tutte le compagnie dello shipping mondia-

Ceva rinasce anche grazie a noi



di Quirino Archillettì

È positivo che per la prima volta in Italia una multinazionale della logistica è stata posta sotto la tutela del tribunale nell'ambito di un'indagine su caporalato e sfruttamento del personale addetto alla movimentazione interna. Parliamo di Ceva Logistics Italia e della sua ben nota vicenda, che stiamo seguendo con grande attenzione. A questo proposito, siamo ad aggiornarvi in merito all'incontro con i vertici dell'azienda avvenuto presso Unindustria lo scorso 25 settembre.

Ricordiamo innanzitutto che Ceva è stata acquisita dall'importante gruppo francese CMA- CGM. La presenza alla riunione dell'Amministratore delegato Christoff Bousteller è stata molto importante, perché lui in persona ci ha illustrato la situazione aziendale e il piano di sviluppo triennale, che è molto ambizioso e che farebbe ben sperare per il futuro dell'azienda e per una relativa serenità occupazionale delle lavoratrici e dei lavoratori coinvolti, i quali saranno addirittura valorizzati tramite un importante piano di formazione aziendale.

Un fatto è certo: il nuovo gruppo imprenditoriale francese ha immesso una grande quantità di risorse economiche per risanare il bilancio di Ceva al fine di rilanciarla e renderla più competitiva sul mercato, puntando sulla qualità dei servizi logistici offer-

ti per implementare la propria capacità operativa e attrattiva rispetto a clienti nuovi e soprattutto per fidelizzare quelli oggi contrattualizzati.

Il bilancio 2019, secondo le previsioni aziendali, si chiuderà con una perdita di 35 milioni di euro circa, ovvero la metà dello scorso anno; il pareggio di bilancio, per effetto di molti correttivi, è previsto per il 2020.

Dopo quanto avvenuto tra i fornitori con l'apertura dell'inchiesta giudiziaria della magistratura di Milano sulle note vicende del consorzio Premium Net, (ricordiamo che è stato nominato un amministratore giudiziario), l'azienda ha comunicato la sostituzione del 50% dei manager aziendali come segnale di cambiamento e ha assunto delle procedure molto rigide per l'adeguamento ai regolamenti aziendali e per l'applicazione del d.lgs. 231/2001(Compliance).

Abbiamo avuto già modo di intervenire come Fit-Cisl sulla vicenda e riteniamo che le azioni della magistratura vadano nella giusta direzione, in quanto consentono di mettere a nudo



la diffusa illegalità nel mondo degli appalti della logistica italiana. Riteniamo necessario, però, che Ceva da questa lezione possa, insieme a tutti gli altri operatori logistici del nostro paese, trarre le opportune conseguenze e impegnarsi a costruire un nuovo modello produttivo che riduca i passaggi nella filiera, in modo da giungere a una vera e propria rivoluzione. internalizzare le attività e stabilizzare i contratti di lavoro, riconoscendo tutti i diritti contrattuali e normativi ai lavoratori impiegati nel sistema degli appalti, dove si è alimentato in questi anni lo sfruttamento illegale di migliaia di lavoratori, molti dei quali stranieri.

Su questi temi anche il nostro Segretario nazionale Maurizio Diamante si è espresso dichiarando che la vicenda



Ceva è esemplare dei mali del settore: «Da tempo denunciavamo la pervasività di anomale interferenze e del caporalato nel mondo della logistica. È positivo che il Prefetto di Milano e la magistratura abbiano compreso, attraverso la vicenda di Ceva, l'entità del problema. A questo punto è necessario che anche il Governo faccia la propria parte. Per troppo tempo si è consentito che interi settori dei trasporti (pensiamo alla logistica, ma anche all'autotrasporto merci) fossero abbandonati alle sole regole del mercato, che non tutelano i lavoratori e i cittadini. Il risultato di queste scelte sbagliate (o, più semplicemente non scelte), da parte del legislatore, emerge ancora una volta, in tutta la sua drammaticità: la concorrenza tra aziende è basata solamente sul ribasso negli appalti, che a sua volta è garantito dallo sfruttamento dei lavoratori, anche tramite il caporalato e con forme che nulla hanno a che vedere col mondo del lavoro».

Come ha compreso la magistratura milanese, non basta commissariare

un'azienda se tutto il settore è malato: Ceva Logistics ora rispetta i lavoratori, i loro diritti e le loro tutele fondamentali, e quindi paradossalmente rischia di chiudere perché non più competitiva. Per questo, aggiunge Diamante: «Il lavoro lodevole e necessario del Prefetto di Milano chiaramente non è sufficiente. Serve un intervento a livello nazionale da parte del Governo e subito, cominciando con il ripristinare il tavolo per la Legalità nella logistica presso il Ministero dello Sviluppo economico. Il problema infatti non è solo a Milano. Se si risana la logistica milanese, i committenti chiameranno aziende da fuori, come dimostra il caso dell'autotrasporto merci italiano, dove i committenti si rivolgono a società di autotrasporto dell'Est Europa per pagarli di meno. Il risultato è sia la crisi delle aziende italiane sia i diritti calpestati degli autisti dell'est, che rischiano la vita sulle strade guidando più tempo del consentito per pochi euro».

Tornando all'incontro con l'Ad di Ceva, la Fit-Cisl ha espresso una moderata soddisfazione rispetto ad un piano industriale che dice di valorizzare i dipendenti e non parla di nuovi esuberi, tuttavia abbiamo richiesto ulteriori assicurazioni affinché i siti produttivi non siano ridotti e che l'azienda si impegni con ogni sforzo per salvaguardare l'occupazione per tutta la durata del piano.

Serve un intervento a livello nazionale da parte del Governo, cominciando con il ripristinare il tavolo per la legalità presso il Mise

Inoltre abbiamo ribadito che vogliamo essere coinvolti in una forma di partecipazione attiva e responsabile nei processi produttivi e nelle scelte strategiche del piano industriale, perché crediamo che il coinvolgimento e l'esperienza dei Lavoratori siano elementi fondamentali che contribuiscono a raggiungere gli obiettivi prefissati.

In pensione con il contratto di espansione



di Osvaldo Marinig

Il cantiere delle modifiche alle norme che consentono di accedere alla pensione è sempre aperto. Mentre si stanno ipotizzando cambiamenti alla quota 100 e si pensa alla proroga della “opzione donna”, Il Ministero del Lavoro rende note le disposizioni operative per poter accedere alla pensione, con uno scivolo di cinque anni, utilizzando lo strumento del “contratto di espansione”.

Con la circolare n. 16/2019 il Ministero detta le disposizioni operative per l'utilizzo del contratto di espansione introdotto con il d.l. 34/2019. Si tratta di uno strumento pensato per accelerare il ricambio della forza lavoro nelle imprese con più di mille dipendenti. Il contratto di espansione

solo negli anni 2019 e 2020. Vediamo meglio di cosa si tratta.

Il contratto è rivolto alle imprese che abbiano un organico superiore alle mille unità lavorative e che abbiano, altresì, avviato un processo di reindustrializzazione e riorganizzazione di natura complessa tale che si determini in tutto o in parte una modifica dei processi aziendali, un progresso e uno sviluppo tecnologico dell'attività svolta. Il contratto di espansione può essere stipulato solo negli anni 2019 e 2020.

Per poter essere valido ci devono essere due caratteristiche indispensabili: la programmazione dell'assunzione di nuove professionalità (da inserire in

azienda con contratto a tempo indeterminato) e un progetto formativo e di riqualificazione del personale già

dipendente, al fine di modificare e aggiornare le competenze professionali possedute dalle lavoratrici e dai lavoratori anche mediante un più razionale impiego delle risorse disponibili. Tale processo di formazione e riqualificazione potrà essere svolto attraverso la programmazione di riduzioni orarie o sospensione del personale dipendente, integrate dal trattamento

di cassa integrazione guadagni straordinaria per un periodo massimo di 18 mesi, anche non continuativi.

Previo acquisizione del consenso da parte degli interessati, il piano può anche prevedere la risoluzione anticipata del rapporto di lavoro per le lavoratrici e i lavoratori a cui manchino non più di 5 anni dal raggiungimento dei requisiti per la pensione di vecchiaia o della pensione anticipata con pagamento da parte dell'azienda di un'indennità economica sino all'effettivo pensionamento. Si tratta di un punto saliente del contratto di espansione, fornisce un'alternativa meno costosa per l'azienda rispetto all'attuale isopensione.

Lo scivolo può quindi essere utilizzato dai lavoratori con età anagrafica non inferiore a 62 anni e 6 mesi unitamente a 20 anni di contributi entro il 31 dicembre 2020 o con 37 anni e 10 mesi di contributi a prescindere dall'età anagrafica (36 anni e 10 mesi le donne) entro il 30 settembre 2020.

Lo scivolo non vale per l'utilizzo di altre forme di pensionamento, come ad esempio quota 100 o opzione donna, fondi di solidarietà. Resta da chiarire se per il pensionamento di vecchiaia o anticipato si potrà far ricorso al cumulo dei periodi assicurativi. Se lo scivolo è concesso per la pensione

Il contratto è rivolto alle imprese che abbiano un organico superiore alle mille unità e che abbiano avviato un processo di reindustrializzazione e riorganizzazione di natura complessa

si sostanzia in un accordo gestionale siglato in sede governativa, tra parte sindacale e datoriale, volto all'assunzione di nuove professionalità e all'aggiornamento professionale della forza lavoro non più in possesso delle conoscenze per lo svolgimento di una determinata attività lavorativa. Il contratto di espansione, in quanto sperimentale, potrà essere stipulato

anticipata, il datore di lavoro dovrà versare i contributi figurativi necessari alla maturazione del diritto alla pensione anticipata con esclusione di quelli riconosciuti dallo Stato per la fruizione della Naspi. In sostanza, su cinque anni di scivolo il datore dovrà versare i contributi figurativi di tre anni considerando che due anni possono essere coperti dalla Naspi. Il datore, inoltre, dovrà versare un'indennità economica pari alla pensione maturata al momento della fine del rapporto, a integrazione della prestazione di disoccupazione, sino al raggiungimento dei requisiti per la pensione.

I lavoratori che aderiranno allo "scivolo" saranno garantiti rispetto all'entrata in vigore di eventuali e successive riforme pensionistiche: manterranno i requisiti per conseguire il diritto all'accesso alla quiescenza certificato al momento dell'adesione

alla procedura prevista dal contratto di espansione.

I lavoratori che non possono aderire allo scivolo pensionistico e non abbiano le qualifiche professionali o le competenze tecniche necessarie all'implementazione delle modifiche dei processi aziendali, al progresso e allo sviluppo tecnologico dell'attività produttiva svolta dall'impresa possono essere coinvolti nel contratto di espansione nella parte che prevede piani di formazione e riqualificazione. A questi lavoratori si applicherà una riduzione o una sospensione dell'orario di lavoro giornaliero con trattamento di integrazione salariale straordinaria.

Al termine del processo di formazione e riqualificazione, l'azienda dovrà garantire il recupero occupazionale dei lavoratori coinvolti dalle riduzioni orarie e dalla formazione devono

essere nella misura minima del 70%. Per il personale che non raggiunga le competenze tecniche conformi al rinnovamento aziendale o la nuova qualifica professionale richiesta nel programma di rinnovamento aziendale, l'impresa deve prevedere la eventuale gestione non traumatica, anche attraverso procedure di mobilità non oppositiva.

La circolare indica anche l'iter del processo relazionale e gestionale che deve essere percorso da aziende, sindacati e Ministero del Lavoro, che dovrà concludersi con il deposito degli accordi sottoscritti seguendo quanto previsto dal decreto del Ministro del Lavoro del 25 marzo 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 24 maggio 2016, per poi essere trasmessi sia all'Inps che al Ministero dell'Economia, Dipartimento della RGS.



L'Europa delle donne e dei trasporti alla ricerca della parità

La Fit-Cisl continuerà a dare il suo contributo a favore. A tutti i livelli



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

Il settore dei trasporti vede tra gli addetti solo 1 donna su 5. Nonostante si tratti di un settore ampio, che include trasporto pubblico locale, ferroviario, aereo, marittimo, logistica e servizi ambientali, con relativo indotto, rappresentato da aziende che curano, oltre al trasporto in senso stretto, l'amministrazione e la pianificazione dei servizi offerti, la presenza femminile a livello europeo è pari solo al 22%.

Nel nostro Paese tale presenza è ancora più bassa, in quanto corrisponde, secondo i dati Istat del 2016, al 13,2% sul totale dei lavoratori del comparto. Se poi, solo per fare un esempio, si parla di trasporto pubblico locale in una città come Roma nel settore trasporti la realtà di riferimento può essere rappresentata da Atac. Stando ai dati riportati dal sito internet, la composizione del personale si attesta molto al di sotto della media europea con poco più del 12% di donne tra i dipendenti (1.377 su 11.450). Solo tra gli "amministrativi" la differenza è minima (533 donne e 697 uomini), mentre in alcuni settori la presenza femminile è nulla o quasi inesistente (nessuna addetta fra gli operai di superficie e solo due tra quelli delle metropolitane). Anche tra i conducenti, il rapporto rimane sbilanciato (223 a 5.527), mentre oltre un terzo dei quadri parla al femminile (63 su 117).

A tentare e a rappresentare un'occasione per un cambio di rotta è stata l'Europa che, attraverso il Comitato economico e sociale e la Commissione europea, ha istituito la piattaforma europea "Donne e trasporti" (Ue, Platform for change), per promuovere l'occupazione femminile nel settore e garantire le pari opportunità. Avviata nel novembre 2017 la piattaforma è stata sviluppata per offrire alle aziende di trasporto e alle organizzazioni sindacali gli strumenti adeguati a mettere in pratica iniziative per la parità di genere e lo scambio di buone pratiche. L'obiettivo della piattaforma è quello di rafforzare l'occupazione femminile e le pari opportunità per uomini e donne nei trasporti grazie alle azioni intraprese dai firmatari della piattaforma. Tra le prime aziende italiane a sottoscriverla, il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, insieme alle istituzioni e ai principali operatori ferroviari europei. Nell'elenco dei firmatari troviamo l'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, e l'Uitp, ovvero l'associazione datoriale europea che rappresenta le aziende di trasporto pubblico urbano, Mytaxi

Ogni giorno è l'8 marzo: campagna di comunicazione unitaria

Quando parliamo di pari opportunità, di emancipazione femminile e di differenze di genere si è soliti ricondurre tutto alla giornata dell'8 marzo. La giornata internazionale della donna è nata per ricordare sia le conquiste sociali e politiche delle donne sia le discriminazioni e le violenze che il "l'altra metà del cielo" ha subito e subisce tuttora nel mondo. Aldilà delle diverse leggende legate all'origine di questa ricorrenza, deve essere ben chiaro a tutti che la questione femminile non è riconducibile e riducibile esclusivamente a un'unica giornata di commemorazione, ma deve essere un tema di impegno quotidiano in ogni ambito sociale, politico, lavorativo e sindacale.

È così per la Fit-Cisl che da sempre, anche attraverso l'operato del suo Coordinamento donne, pone al centro delle proprie priorità e delle politiche organizzative e contrattuali l'obiettivo di incentivare la presenza delle donne nel mercato del lavoro dei trasporti e nel sindacato per il raggiungimento delle pari opportunità in ogni senso.

Con lo stesso spirito Cisl, Cgil e Uil hanno condiviso il progetto di realizzare una campagna di comunicazione che si svilupperà nei mesi autunnali e invernali e si articolerà ribadendo i valori di libertà, uguaglianza, giustizia, parità e gli obiettivi storici del lavoro, dei diritti, della contrattazione e del welfare. La campagna, partita il 16 settembre scorso, si articolerà nella diffusione di una serie di manifesti, che saranno divulgati via social e sul web in generale a cadenza quindicinale.

Italia e Ferrovie Nord Milano Group, che si sono impegnati per sostenere concretamente l'occupazione femminile, soprattutto nei settori ad oggi ancora appannaggio degli uomini.



L'impegno su tale tema non si traduce soltanto in una questione di democrazia ed etica, ma rappresenta un volano di crescita economica per il Paese e per l'intero sistema Europa.

La piattaforma dà la possibilità alle parti interessate di condividere le proprie iniziative e le misure prese a favore della parità di genere e misurerà periodicamente l'impegno delle aziende sull'occupazione femminile attraverso la valutazione di prospettive e retribuzione, ambiente e strutture di lavoro adeguate, equilibrio tra vita professionale e privata, sviluppo di competenze e, non ultimo, processi di reclutamento che tengano conto della trasparenza e delle pari opportunità.

Ulteriore elemento, che necessariamente promuoverà la realizzazione di azioni concrete per incrementare l'occupazione femminile nei trasporti anche nel nostro Paese, è l'approvazione della direttiva europea 2017/253 sulla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dello scorso 4 aprile. Il provvedimento, approvato dopo un iter legislativo durato due anni, che dovrà essere recepito nella legislazione nazionale entro due anni, rivolgendosi a tutti i lavoratori (uomini e donne) con un contratto di lavoro prevede l'adozione di misure concrete volte a «con-

seguire la parità tra uomini e donne per quanto riguarda le opportunità sul mercato del lavoro e il trattamento sul lavoro, agevolando la conciliazione tra lavoro e vita familiare per i genitori e i prestatori di assistenza che lavorano», attraverso alcune misure relative a congedi e modalità di lavoro flessibili. Il recepimento della direttiva implicherà inevitabilmente una modifica del testo unico sulla maternità e la paternità. In questo senso l'azione sindacale sarà determinante per rendere attuale la norma che, per alcuni versi, soprattutto per quel che riguarda l'elenco dei lavori pericolo-

si faticosi e insalubri, in cui sono incluse molte delle mansioni tipiche e operative dei trasporti, rappresenterà un'occasione di aggiornamento e attualizzazione per quelle mansioni un tempo tipicamente maschili e in cui tuttora le donne sono fortemente sottorappresentate. A tale proposito, da parte della Fit-Cisl, da sempre impegnata contrattualmente sul tema della parità e della promozione dell'occupazione femminile nei vari settori dei trasporti, non mancheranno proposte e contributi da portare all'attenzione dei diversi soggetti coinvolti.

Errata corrige articolo de La Voce dei Trasporti nr. 9 del settembre 2019 "Più donne nelle ferrovie grazie a Etf"

Con questa breve, siamo a specificare i contenuti dell'articolo di settembre scorso inerente alle azioni del dialogo sociale europeo, dirette alla promozione dell'occupazione femminile nel settore ferroviario.

Nell'ambito della riunione del Comitato di Dialogo sociale europeo del settore ferroviario del 4 luglio 2019, le parti sociali, rappresentate dalla Comunità delle società ferroviarie e infrastrutturali europee (Cer), in rappresentanza dei datori di lavoro, e dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (Etf), in rappresentanza dei lavoratori, hanno deciso di iniziare un percorso di negoziazione per giungere alla sottoscrizione di un accordo finalizzato a promuovere l'occupazione femminile e una migliore rappresentanza e integrazione delle donne nel settore ferroviario. Le donne infatti ad oggi rappresentano meno del 20% dei ferrovieri in Europa, contro una media di tutto il mondo del lavoro pari al 46%.

I negoziati, che avranno una durata di circa 9 mesi, hanno avuto inizio ufficialmente il 16 ottobre 2019, con riunioni preparatorie separate, che si sono svolte il giorno prima. Sarà nostra cura, al termine del percorso negoziale, rendere noti i contenuti dell'accordo finale.

I trasporti alla sfida del cambiamento climatico

La Fit-Cisl sta portando avanti numerose soluzioni al problema



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

Il 27 settembre, nel preciso momento in cui la Fit-Cisl premiava i ragazzi del concorso "Nico Piras - Sono Stato io", in moltissime piazze di tutto il nostro pianeta si sono riuniti milioni di giovani manifestando pacificamente (insieme ad insegnanti e persone di tutte le età) per sensibilizzare i politici (e gli adulti più in generale) sul tema del riscaldamento globale e delle conseguenze negative per tutti, esortando i governi a mettere in campo azioni urgenti e concrete per contrastare il fenomeno del cambiamento climatico. In sintesi, e tale motivazione è sostenuta oltre che dalla Cisl anche dalla Ces (la Confederazione europea dei sindacati) e dal suo Coordinamento giovani, alla base della mobilitazione vi è la richiesta del passaggio verso uno sviluppo sostenibile (inteso come modello economicamente, socialmente ed ecologicamente sostenibile), nel pieno rispetto dei principi della just transition (transizione equa), ovvero evitando di abbandonare i lavoratori lungo la strada verso la green economy.

Non potendo, per motivi di spazio, compiere una disamina dettagliata delle teorie scientifiche legate al cambiamento climatico né approfondire i sentimenti dei Fridays for Future (i venerdì per il futuro), movimento organizzatore dell'evento ispirato alle proteste di Greta Thunberg, ci pare

comunque importante sottolineare che qualcosa si sta muovendo in termini di consapevolezza e coscienza collettiva. Si può dire che sono stati stimolati orizzonti dai valori positivi.

La Fit-Cisl segue un settore che è definibile strategico e determinante quando si tratta di affrontare il tema del cambiamento climatico e delle emissioni di anidride carbonica (CO₂). Infatti i trasporti, riferendoci all'Europa, rappresentano la seconda fonte di emissioni di questo gas serra nell'aria, contribuendo al suo rilascio nell'atmosfera per circa un 30% sul totale. Poco meno rispetto alla industrie energetiche, prima fonte impattante. C'è tuttavia da dire che analizzando le diverse modalità di trasporto (vedi infografica), la quota di maggioranza la detiene l'automobile che arriva ben al 44% del totale di emissione CO₂ di tutto il settore (fonte: Agenzia Europea dell'Ambiente).

Come Fit-Cisl da tempo indichiamo un modello realmente più sostenibile che riduca l'utilizzo del mezzo proprio, magari anche attraverso la contrattazione. Le differenti tipologie di trasporto, secondo noi, possono e devono interconnettersi per rendere gli spostamenti delle merci e delle persone più ecologici, attivando un circolo virtuoso in cui è possibile rilanciare l'economia proteggendo al contempo

l'ambiente, creando potenzialmente migliaia di posti di lavoro, con un'occupazione stabile e di qualità grazie a investimenti in molteplici aree. Creare le giuste infrastrutture necessita di operai, così come costruire aree intermodali efficienti. Aumentare il numero dei mezzi pubblici significa incrementare il numero dei lavoratori, anche dell'indotto (sovvienne che serviranno anche i manutentori dei mezzi...). Spostare il trasporto merci dalla strada alla rotaia potrebbe voler solo significare che il lavoro e il lavoratore "mutano" seguendo una transizione di pari passo con la merce: da gomma a rotaia. E nuove opportunità lavorative portano anche ad acquisire nuove competenze e professionalità, facilmente spendibili anche in altri ambiti.

Ovviamente questo non può avvenire dall'oggi al domani e non è uno solo l'attore coinvolto col quale interloquire. Come non è credibile che le aziende risolvano tutto attraverso la digitalizzazione e l'automazione: tutti i progetti di mezzi a guida autonoma in giro per il mondo ad oggi stanno mostrando grossi limiti, molto difficilmente superabili, a partire dai costi (ne abbiamo scritto varie volte su La Voce dei Trasporti). Come Fit-Cisl riteniamo necessario pensare di rispolverare un approccio antropocentrico che veda il lavoratore, la persona

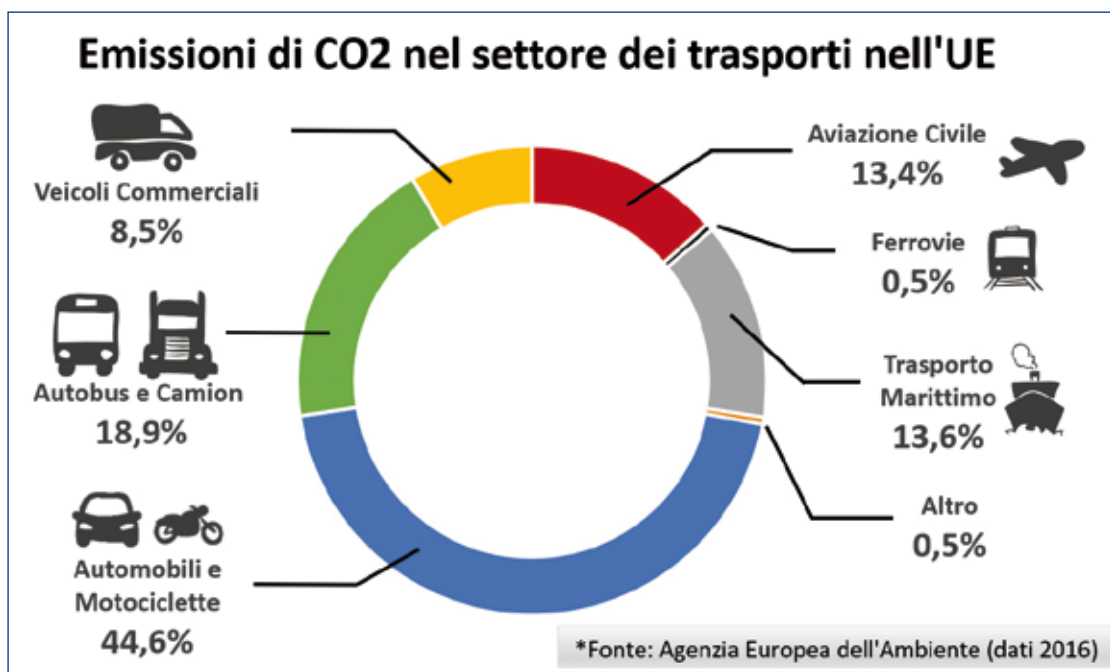
al centro dei processi organizzativi e produttivi, attraverso forme di partecipazione e coinvolgimento stabilite in accordo tra le parti. Il tutto rafforzato da fondi strutturali e investimenti adeguati, un coordinamento efficace e cooperazione tra i vari protagonisti del sindacato con i lavoratori e delle aziende ma anche i cittadini e la politica e le istituzioni ad ogni livello.

Alcune categorie, soprattutto quelle più fortemente dipendenti da settori ad elevate emissioni di carbonio, potrebbero subire un impatto negativo. Ed è nostro compito, come già abbiamo dimostrato anche in altri contesti, anticipare queste tendenze per evitare effetti negativi prodotti sui lavoratori. La governance e la giusta pianificazione ci offrono un'opportunità per rafforzare la comprensione dei cambiamenti in corso e influenzare così le politiche climatiche, anche utilizzando quale strumento la concertazione a tutti i livelli, dato che in questa discussione ci sono persone da noi rappresentate e anche perché questa evoluzione investe il futuro di tutta la società. Processo che ci vede quindi interessati, con un ruolo da protagonista, per trovare il giusto equilibrio tra realismo, utopismo, ed eccesso di innovazione e automazione.

Riteniamo che la mobilità collettiva sostenibile potrà definirsi tale solo quando gli utenti sceglieranno di lasciare l'auto spontaneamente in garage (o in appositi parcheggi di scambio intermodali), svuotando le nostre città (con molti vantaggi anche di salute per la collettività e riduzione dell'inquinamento acustico) per molti degli spostamenti quotidiani. Questo potrà avvenire solo se i prezzi sono sostenibili e accessibili a tutti, i mezzi

di trasporto moderni e confortevoli, le corse in numero maggiore evitando i sovraffollamenti, e i servizi adeguati (inteso anche come integrazione dell'offerta) e puntuali. Senza dimenticare di concentrarsi sulla figura del lavoratore e la sua sicurezza sul luogo di lavoro, ammodernando e potenziando le infrastrutture, comprese quelle cittadine, da nord a sud. Il tutto sostenuto da vere riorganizzazioni aziendali e non solo attraverso risparmi sul costo del lavoro.

- consolidando il ruolo delle relazioni industriali su scelte strategiche di sviluppo sostenibile;
- puntando sull'internalizzazione dei processi e dei costi per tenerne traccia e intervenire congiuntamente sugli sprechi;
- contrattando premialità aggiuntive basate sul risparmio energetico e la raccolta differenziata;



Quale ruolo attivo sta avendo il sindacato, già da tempo? Come organizzazione sindacale, affrontiamo il tema del cambiamento climatico tranquillamente anche attraverso la contrattazione:

- promuovendo forme di welfare per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico o del car sharing;
- includendo strategie di formazione e percorsi di riqualificazione;
- prevedendo accordi di accompagnamento alla pensione e rafforzando l'occupabilità in determinati settori;

- istituendo le "navette aziendali" per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti;
- creando fondi ad hoc o forme di rimborso per l'utilizzo o l'acquisto di mezzi di trasporto alternativi all'automobile.

Mantenendo sempre un occhio sull'obiettivo finale che è quello di tutelare il lavoro e il lavoratore in tutto il percorso, per una transizione non solo ecologica ma anche sociale ed economica.

Alla fine, il nostro limite alle possibilità da mettere in atto non è dato altro che dal limite alla nostra fantasia e alla voglia di osare.

Il ruolo prezioso dell'Ispettorato Itf



di **Francesco Di Fiore**
Coordinatore ispettori Itf

Come avviene ogni due anni la Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, ha riunito, questa volta a Colombo, nello Shri Lanka, gli ispettori (150), i Coordinatori (20) e alcuni Contacts. Come coordinatore per l'Italia ha partecipato Francesco Di Fiore con la sua assistente Livia Martini e l'ispettore Paolo Siligato.

Far crescere i sindacati del Nord Africa significa da un lato incrementare le condizioni dei loro marittimi dall'altro ridurre il gap competitivo

Il seminario si è svolto dal 21 al 25 settembre e ha visto la presenza di dirigenti della Itf a partire dalla Responsabile del Maritime Jacqueline Smith, il Coordinatore di tutto l'Ispettorato Itf Steve Trowsdy, il membro del Vetting Group Itf Thomas Abranson, il Responsabile degli Agreements di Itf John Canias e il Segretario generale dei marittimi del sindacato Nautilus International Mark Dickinson. Per l'armamento, in particolare per Imec Rajesh Tandom oltre a rappresentanti dell'amministrazione della bandiera delle Marshall Islands. I lavori sono stati presieduti dal Presidente del sindacato filippino Amosup Conrad Oca.

Nelle riunioni tenute a parte per i Coordinatori, oltre a una informativa sviluppata da ognuno per la propria area, sono stati affrontati temi inte-

resse comune. Un forte dibattito si è avuto circa l'idea di sviluppare il numero dei contacts come in Africa. I contacts non sono veri ispettori preparati a Londra da Itf, ma sindacalisti che, in caso di necessità, sotto la regia del Coordinatore, intervengono in certi porti a supporto. Infatti la Itf non può pensare di investire ulteriori risorse oltre a quelle previste dai

vari budget per coprire in maniera permanente tutti

i porti del mondo. A titolo di esempio in Italia abbiamo un contact a Ravenna: Massimiliano D'Alessio.

Il Responsabile dell'Arab World ha illustrato ai colleghi il grande e difficile lavoro portato avanti nei paesi del Nord Africa. Si tratta di una attività importante anche per i paesi del Sud Europa che, specie nei traghetti, stanno subendo una concorrenza piuttosto marcata rispetto ai costi. Far crescere i sindacati di quei paesi significa da un lato incrementare le condizioni dei loro marittimi dall'altro ridurre il gap competitivo.

Un altro argomento è stato l'Iran, un paese ove oggi vi è il più alto numero di navi e di marittimi abbandonati. Le difficoltà della Itf di relazionarsi con le autorità locali rende difficile

ogni forma di aiuto e di intervento. I Coordinatori non si sono trovati in completa assonanza in molti paesi con gli ispettori del Port State Control (quella che in Italia è la Capitaneria di Porto) chiamati a verificare il rispetto di alcune convenzioni, a partire dalla Mlc 2006. Questi ufficiali, provenienti da diversi paesi, sono formati per lo più nel centro Ilo di Torino ma spesso mancano di esperienza sul campo. Per fortuna in Italia tra Ispettorato e Capitaneria questo tipo di problema non esiste. Anzi la collaborazione è molto sviluppata.

In America Latina, ove il responsabile è l'ispettore cileno Juan Villalon Jones, il lavoro di Itf sta migliorando notevolmente, come in Africa ove il ricorso a Contacts, come accennavamo prima, sta dando ottimi risultati. Paesi come la Costa d'Avorio, il Benin, il Senegal il Togo, il Ghana con l'aiuto di Itf stanno sviluppando sindacati dei trasporti importanti.

I Coordinatori con Itf hanno discusso anche del Gdpr (general data protection regulation), la nuova normativa europea sulla privacy che presuppone alcune modifiche nella strategia degli ispettori durante le visite alle navi.

Un altro argomento toccato ha riguardato il Double Booking. Infatti mol-



te navi, su disposizione di armatori poco corretti, hanno due gestioni di paghe dell'equipaggio, orari di lavoro e riposo e via elencando. Un ispettore con esperienza attraverso domande all'equipaggio riesce a capire se questo meccanismo di doppia contabilità è in atto e quindi spesso può ad intervenire.

In ultimo dai coordinatori italiano e croato è stato sollevato il caso del rispetto del Protocol of visit, che riguarda le navi da crociera. Data la tipologia di nave e la brevità delle sue soste, con gli armatori sono state concordate procedure di visita. Inoltre il mondo delle crociere è particolare dal punto di vista degli ispettori e va affrontato in maniera diversa. Facciamo un esempio: l'ispettore che visita la nave da carico chiede il Sea, ovvero il contratto di impiego e verifica per esempio la corrispondenza del salario indicato con gli statini paga. Sulla nave da carico vi sono in media 18 persone di equipaggio e ciò può esser fatto. Diversa è la nave da crociera con 3.000 persone di equi-

rietà e credibilità. Di Fiore (Italia) e Romano (Croazia) come Coordinatori hanno sollevato il caso e chiesto alla Itf di intervenire con gli ispettori. In particolare Di Fiore quale responsabile crociere per il Sud-Europa.

A questo punto è d'obbligo informare su alcuni punti peraltro importanti discussi nella sezione ispettori. Innanzi tutto gli invitati di parte armatoriale, in particolare Rajesh di V Ships e presidente di Imec, hanno illustrato e approfondito alcuni punti della convenzione Mlc 2006 e in particolare del contratto Ibf, unico esempio di contratto a livello mondiale negoziato tra Itf e gli armatori di Jng applicabile a tutti i marittimi indipendentemente dalla nazionalità, religione, sesso e bandiera della nave (navi Foc o in bandiera di convenienza). Nel "ripasso" agli ispettori ha collaborato anche John Canias responsabile dell'Ageement Unit della Itf

Uno spazio è stato dedicato anche ai contratti Tcc, che sono fissati unilateralmente da Itf e che, a fronte del-

la supremazia della negoziazione, sono destinati a scomparire. Le varie politiche di Itf sono state altresì approfondite a partire dalla Athens Policy, cioè le linee guida di Itf relative al cabotaggio. Altre politiche specifiche riguardano l'area del Baltico, i mezzi off-shore e quella generale sul cabotaggio.

Una parte molto importante della riunione degli ispettori ha riguardato la violenza sulle donne a bordo. Il tema è stato proposto e sviluppato dalla Coordinatrice svedese Annica Barning, la quale tra l'altro ha avanzato una proposta concreta che ha già dato buoni risultati in India. Si tratta prevedere alcuni specialisti che insegnano come difendersi e come comportarsi a un gruppo di operatori, che a loro volta allargano la conoscenza del fenomeno ad altri. In altre parole di creare una catena di conoscenza che, già applicata in India, ha ridotto lì i casi del 50%. Sul progetto impegneremo Livia Martini che, avendo operato come ufficiale per 9 anni su navi da crociera, potrà dare un contributo importante. In genere si pensa che il fenomeno riguardi in particolare le navi da crociera, essendoci nell'hotellerie un numero elevato di donne. I dati sono drammatici se pensiamo che oltre il 18% delle donne marittime ha avuto problemi e che statisticamente ben 5 "cadette" su 9 hanno ricevuto pressioni.

A proposito di allievi, la Itf non ha una griglia salariale o norme specifiche, perché il completamento della formazione può variare da paese a paese. Ben accolta, peraltro, è stata la proposta della nostra assistente Livia Martini e cioè che quando un armatore imbarca un allievo deve garantirgli i 12 mesi di navigazione necessari per ottenere il primo titolo professionale.

Dal 1° gennaio obbligo di carburanti più ecologici



di **Remo Di Fiore**

Componente a nome della Fit-Cisl dell'Esecutivo Itf

La crescente attenzione per l'ecologia e la sostenibilità coinvolge sempre più lo shipping mondiale. Dal 1° gennaio 2020, infatti, le navi di tutto il mondo dovranno usare combustibili meno inquinanti di quelli oggi più diffusi. È quanto ha stabilito l'International Maritime Organization (Imo), l'agenzia marittima delle Nazioni Unite, ormai nel lontano 2008.

Per dare un'idea del contributo dello shipping all'inquinamento, basta pensare che le navi passeggeri e quelle da crociera sono piccole città galleggianti. Queste ultime tra passeggeri ed equipaggio trasportano oltre 8mila persone. È quindi facile comprendere come esse abbiano le stesse problematiche delle città rispetto all'inquinamento dell'ambiente.

Le nuove regole sui carburanti vanno quindi ad aggiungersi a quelle già esistenti per limitare l'impatto dello shipping nella produzione di rifiuti e di acque inquinate, che vogliamo qui ricapitolare.

Ma prima una precisazione. Tutte le regole hanno come riferimenti la convenzione Marpol e parzialmente la Imo che, come più volte ripetuto, assieme alla Stew sulla formazione e titoli professionali e alla Mlc 2006 per salari e welfare, formano i famosi "Four Pillars", i quattro pilastri che sovri-

tendono e regolamentano il trasporto marittimo. I controlli sono molto severi e le multe pesanti, a volte anche per milioni di dollari.

Le regole già in vigore

Per quanto riguarda le acque bianche e nere esistono a bordo dei depuratori: esse vengono convogliate in un vero e proprio deposito ove viene insufflata aria il cui ossigeno facilita la trasformazione del materiale organico e inorganico. L'acqua pulita, prima di essere scaricata a mare, per ulteriore sicurezza viene leggermente trattata con cloro. I fanghi vengo raccolti per esser bruciati in uno specifico impianto e conservati per poi esser scaricati a terra in deposito nei porti. Esistono anche altri sistemi a membrana che separano le due parti.

Ci sono poi le acque di sentina che si producono nel locale apparato motore. Si tratta di una miscelanza di acqua e olio che non può esser scaricata a mare senza esser separata. Per questa funzione esiste un "separator di sentina" che divide i due liquidi. L'acqua con un contenuto di olio inferiore a 15 parti per milione può esser scaricata a mare, mentre l'olio recuperato, opportunamente trattato, può esser usato per la propulsione.

Un altro aspetto specifico riguarda per

esempio le petroliere quando si procede al lavaggio delle cisterne. Il liquido raccolto può essere scaricato a mare se la nave si trova a oltre 50 miglia dalla più vicina costa. Si possono scaricare solo 30 litri per miglio procedendo alla velocità inferiore di 6 nodi. In altri casi i residui vengono pompati in appositi depositi per poi esser scaricati in porto, in serbatoi di terra.

Un altro aspetto inerente alle petroliere riguarda, nella fase della costruzione, un accorgimento per proteggere l'ambiente nel caso di incidente marittimo. Infatti, a partire dal 1996 tutte le nuove costruzioni debbono avere il doppio scafo se superiori a 5000 DWT (tonnellaggio di portata lorda). Dobbiamo dire che il sistema non ha evitato in caso di disastro marittimo, anche recentemente, l'inquinamento delle coste.

Vi è poi la parte di altro materiale di scarto che viene prodotto a bordo. In effetti si procede come a terra alla raccolta differenziata e in particolare il materiale riciclabile viene raccolto e sbarcato su bettoline in porto. I residui alimentari spesso vengono bruciati in una speciale caldaia. Una volta erano gettati a mare e per questo i gabbiani erano usi seguire la scia della nave. I marinai dicono che in quei gabbiani albergano le anime dei cambusieri che dopo una vita a distribuire con parsi-

monia i viveri all'equipaggio ora sono condannati ad elemosinarli alla nave. Molte navi vengono monitorate di notte con aerei che agli infrarossi controllano che non vengano scaricati a mare prodotti oleosi.

Le nuove regole sui carburanti

Mentre le norme sin qui indicate sono ormai consolidate, la norma che dal 1° gennaio 2020 regolerà la tipologia del combustibile per la propulsione della nave rischia di avere un impatto pesante sul trasporto marittimo. La norma che entrerà in vigore in quella data è stata varata in campo internazionale per limitare l'inquinamento dell'aria. Gli armatori avrebbero voluto più tempo per adeguarsi, visto il grande incremento di costi che dovranno affrontare. E non solo gli armatori, ma anche l'industria petrolifera per le modifiche che dovranno farsi agli impianti per fornire alle navi il prodotto adatto.

Oggi il bunker, ovvero il combustibile per le navi, può contenere un tenore di zolfo sino al 3,5%. Dalla data del 1° gennaio 2020 dovrà scendere a livello mondiale a 0,5% molto vicino a quello del gasolio. Oggi il combustibile con il 3,5% mediamente costa poco più di 250 USD alla tonnellata. Quello con il tenore a 0,5 costa praticamente il doppio. I "running costs" della nave subiscono quindi un incremento notevole che certamente gli armatori scaricheranno sul valore del nolo e in ultima analisi sulla merce trasportata.

Allo stesso tempo, gli analisti pensano anche a una riduzione dei consumi attraverso la riduzione delle velocità della nave. Contemporaneamente le raffinerie dovranno adeguarsi a questo tipo di raffinazione puntando su un sistema chiamato "Conversione dei residui in distillati", definito il più economico, che peraltro chiederà investimenti superiori al miliardo di euro per raffineria. La conseguenza sarà un ulteriore aumento del costo del prodotto a tonnellata. Occorre sottolineare come l'offerta di questo combustibile

le ad oggi sia molto scarsa nelle raffinerie europee. Agli armatori si presentano altre due soluzioni, ovvero il passaggio al gas liquefatto LNG o l'utilizzo degli scrubbers. La prima soluzione punto di vista dell'inquinamento è certamente la migliore, in quanto l'emissione di biossido di zolfo e di percolato è praticamente inesistente. In compenso l'LNG ha bisogno di serbatoi sferici coibentati in maniera ottimale per mantenere il gas liquefatto a meno 156 centigradi. L'autonomia è limitata e, fatto importante, ad oggi solo pochi porti sono attrezzati per il rifornimento. La nuova nave Costa Venezia con LNG ha una autonomia di 14 giorni e poi deve passare al bunker in attesa di un nuovo rifornimento.

La soluzione scrubber, che permette di usare il combustibile col 3,5 % di zolfo (e quindi di minor costo), ha anch'essa varie limitazioni. L'apparato ha la forma di un cilindro attraversato dai gas di scarico della nave. I fumi sono "irrorati" con acqua che riduce lo zolfo e trattiene il percolato. Occorre vedere se lo scrubber può essere alloggiato in ciminiera e poi vi è il costo dell'impianto stesso che, senza contare il fermo nave, si aggira su tre/quattro milioni di euro. A ciò bisogna aggiungere il fatto che l'acqua che ha raccolto zolfo e percolato non può essere scaricata a mare. Occorre quindi prevedere delle cisterne ove trattenerla prima di sbarcarla in appositi serbatoi nei porti. Si potrebbe trattarla a bordo trattenendo i residui solidi, ma in questo caso occorrerebbe installare un altro impianto con aumento di costi.

Quanto sopra lascia però capire l'incertezza che si presenta oggi agli armatori, molti dei quali speravano in un rinvio dell'entrata in vigore della norma. Non vi è una scelta migliore dell'altra ma tutto è legato alla nave, alle linee, ai porti che si toccano.



Riguardo l'inquinamento dell'aria nelle zone portuali delle città, certamente è auspicabile l'installazione di colonnine per fornire energia elettrica alle navi in porto. La potenza erogata dovrebbe esser elevata e l'energia dovrebbe esser prodotta da centrali anch'esse con il problema di evitare ogni forma di inquinamento.

In questo processo che avanza non solo le navi e le raffinerie sono coinvolte, ma anche i porti. Abbiamo visto la questione delle colonnine, i vari depositi cui la nave confluisce residui liquidi di varia natura, ma lo stesso mondo del bunkeraggio ne sarà toccato. Infatti, le bettoline dovranno diversificare i rifornimenti tra il vecchio e il nuovo combustibile. Le 16 società presenti in Italia con 60 mezzi e 400 addetti dovranno aumentare i servizi per recuperare anche le acque scaricate dalle navi. Dovranno gestire depositi e pensare al rifornimento dell'LNG. Spazi nuovi esistono certamente ma gli investimenti necessari sono notevoli. Per contro le società non beneficiano neppure del Registro Internazionale per le loro navi. Stiamo parlando di cambiamenti che rendono importante l'appetibilità del porto a parte le tariffe. Non dimentichiamo che già oggi molte navi fanno deviazioni e toccano il Pireo o Malta o Gibilterra per costi minori del bunker.

La difesa dell'ambiente, com'è giusto che sia, sta riguardando anche il trasporto marittimo il quale attraverso le varie convenzioni non si sottrae, anche se i problemi sono tanti e i costi elevati.

Passi avanti per gli autoferrotranvieri con il dialogo sociale europeo



di **Francesca Di Felice**

Parlare di dialogo sociale e trasporto pubblico urbano significa riferirsi a un gruppo di lavoro costituito all'interno del comitato di dialogo sociale del trasporto su strada, che non è un vero e autonomo comitato di dialogo sociale. Al gruppo partecipano esponenti di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti di cui Fit-Cisl è membro, e di Uitp, l'associazione datoriale europea. Tale premessa è necessaria per ricordare che il programma di attività si sviluppa in sole due riunioni all'anno e in eventuali lavori a distanza, di sottogruppi ristretti per aree tematiche specifiche, relative agli obiettivi del programma medesimo. Nonostante ciò, con l'impegno di tutti i componenti, il gruppo

ti il 24 settembre scorso in occasione della riunione del gruppo di lavoro di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano. Diversi i punti all'ordine del giorno, che sono stati affrontati e che possono essere descritti seguendo l'articolazione e lo sviluppo del programma di attività condiviso.

Aggiornamento delle "Raccomandazioni congiunte Etf-Uitp sull'insicurezza e la sensazione di insicurezza nel trasporto pubblico urbano"

Il tema dell'aggiornamento delle raccomandazioni comuni del 2003, relative alla sicurezza e alla percezione di insicurezza dei lavoratori del trasporto pubblico urbano, è uno degli obiettivi del programma di attività che ha coinvolto le parti a partire dal gennaio scorso. A tale proposito è stato costituito un gruppo di lavoro ristretto composto da esponenti sindacali e datoriali, a cui abbiamo partecipato direttamente portando le idee e le proposte della Fit-Cisl.

In seguito allo scambio di testi e proposte, su cui i maggiori ostacoli rappresentati dall'Uitp hanno riguardato il tema della responsabilità delle imprese a garantire un posto di lavoro sicuro, la soluzione raggiunta è stata quella di assumere la dichiarazione congiunta di Itf, la Federazione inter-

nazionale dei lavoratori dei trasporti, e di Uitp sul tema, risalente al 2015. La soluzione è stata condivisa nell'ambito del confronto, sostenendo al tempo stesso la necessità di sottoscrivere un documento, facendo divenire propria la dichiarazione Itf-Uitp, perché riconfermi la specificità del lavoro del dialogo sociale europeo e delle caratteristiche del settore a livello europeo, aggiungendo anche riferimenti specifici alla legislazione e agli accordi europei in essere.

Nello specifico il nuovo testo fa riferimento all'accordo quadro europeo sulle molestie e la violenza sul luogo di lavoro del 2007 e alla convenzione Ilo del 2019 per includere anche la tutela in merito alle discriminazioni relative alla razza, colore della pelle e Lgbt e cioè a tutto quello a cui ci si riferisce con l'espressione "equality trend". Il gruppo di lavoro di dialogo sociale ha approvato il testo definitivo condividendone in toto i contenuti con le integrazioni condivise. L'approvazione definitiva ci sarà nella metà di ottobre, dopo l'approvazione da parte del comitato direttivo della Uitp. Le raccomandazioni, così aggiornate, prevedono una serie di azioni concrete e responsabilità per le aziende, dirette a contrastare gli episodi di violenza interna, messa in atto da colleghi e superiori, ed esterna in ogni sua forma, dalle aggressioni verbali a



di lavoro riesce a portare avanti ambiziosi progetti e a realizzare i targets che si pone. Ne rappresentano una testimonianza i risultati prodot-

quelle fisiche, di cui sempre più spesso sono vittime i lavoratori front line del trasporto pubblico urbano, per mano dell'utenza e di soggetti terzi.

Questo è un grande risultato, in quanto le raccomandazioni saranno vincolanti e rappresenteranno un punto di riferimento di cui le parti sociali, a ogni livello e in ogni paese europeo, dovranno tener conto per prevenire e contrastare il fenomeno delle molestie, delle aggressioni e ogni altra forma di violenza ai danni dei lavoratori del trasporto pubblico urbano. Ciò sarà determinante e sosterrà l'azione della Fit-Cisl da tempo impegnata a preservare, con ogni mezzo, l'integrità dei lavoratori e delle lavoratrici che quotidianamente svolgono il proprio lavoro al servizio dei cittadini.

Trasformazione digitale e dialogo sociale nel trasporto pubblico urbano in Europa

In merito al tema dell'automazione e della digitalizzazione, le parti sociali del settore del trasporto pubblico urbano hanno condiviso la necessità di sviluppare il confronto, verificando l'impatto che tali innovazioni hanno su occupazione, condizioni di lavoro, esigenze emergenti in termini di competenze e formazione e sviluppo di principi relativi all'introduzione di nuove tecnologie nell'ambito del dialogo sociale.

Il tema è oggetto di uno specifico progetto, approvato nel 2018, iniziato quest'anno, da completarsi entro giugno 2020 e che si chiama "Digital Transformation and Social Dialogue in Urban Public Transport in Europe". Il progetto si sostanzia nella raccolta di dati relativi agli effetti della digitalizzazione sulle condizioni di lavoro, occupazionali e sulle relative esigenze di aggiornamento formativo per l'implementazione delle competenze. La raccolta dati è stata affidata ad una società esterna a cui si aggiunge la realizzazione di quattro workshop, che coinvolgeranno operatori sindacali e datoriali del settore. I workshop

avranno a oggetto temi specifici quali aspetti operativi, manutenzioni, personale e utenza. Al termine della fase di raccolta dati e buone pratiche ci sarà la conferenza finale il 28 maggio 2020. Il progetto ha lo scopo finale di adottare una raccomandazione comune.

Occupazione femminile nel trasporto pubblico urbano

Altro argomento trattato dal dialogo sociale è quello relativo al monitoraggio e alla promozione di attuazione delle raccomandazioni congiunte per lo "Sviluppo e il rafforzamento dell'occupazione femminile nel trasporto pubblico urbano" firmato l'8 aprile 2014. Tale punto del programma di attività ha anche lo scopo di aderire alla piattaforma europea per il cambiamento, che mira ad aumentare l'occupazione femminile e lo sviluppo delle pari opportunità nei trasporti per raggiungere nel 2025 il dato del 25% di donne occupate nel settore rispetto alla totalità dei lavoratori. Su questo tema, al fine di monitorare lo stato di attuazione delle raccomandazioni congiunte dell'aprile 2014, è stato elaborato uno specifico questionario che è stato distribuito alle aziende europee maggiormente rappresentative. Il gruppo di lavoro, impegnato in proposito, ha riferito alla platea la scarsità dei ritorni in termini di questionari compilati. Perciò le parti hanno condiviso la necessità di coinvolgere nella compilazione del questionario anche le organizzazioni sindacali in modo da poter raccogliere un numero di dati consistenti e utili per produrre una valutazione complessiva attendibile.

Implementazione del programma di attività 2020-2021

Rispetto al programma di attività già pianificato per il 2020-2021, le parti hanno condiviso la necessità di implementarlo affrontando due aspetti



di grande interesse. Nello specifico, il gruppo di lavoro di dialogo sociale si occuperà anche del tema dei cambiamenti climatici per lavorare insieme su una nuova dichiarazione su "Trasporto pubblico urbano sostenibile e cambiamenti climatici", in vista della Conferenza mondiale delle Nazioni Unite sul Clima del 2020. Inoltre, le stesse hanno condiviso l'impegno sulla realizzazione della piattaforma Apollo, promossa e realizzata da Uitp l'11 giugno scorso, che ha lo scopo di promuovere la realizzazione di un trasporto pubblico ecosostenibile fornendo, alle autorità ed agli operatori europei di trasporto pubblico, tutti gli strumenti necessari per realizzare e sostenere lo scambio di conoscenze ed esperienze sull'impiego di autobus puliti/ecologici.

Per entrare nello specifico, nel programma per il 2020 le parti hanno condiviso la necessità di affrontare quattro punti principali: occupazione femminile nel trasporto pubblico urbano con il monitoraggio e la promozione delle raccomandazioni comuni siglate nel 2014; violenza e insicurezza - monitoraggio e promozione delle raccomandazioni comuni che dovrebbero essere siglate nel 2019 come sopra descritto; evoluzione del progetto congiunto sulla trasformazione digitale nel trasporto pubblico urbano, che dovrà concludersi nel 2020; dichiarazione congiunta sulla mobilità urbana sostenibile aggiornando il precedente testo comune.

I lavori del gruppo di lavoro di dialogo sociale del trasporto pubblico urbano si sono conclusi con l'individuazione del prossimo incontro, che si svolgerà a gennaio 2020. Come sempre vi terremo aggiornati.

Trasporto aereo

Abbiamo aperto la porta a nuove relazioni sindacali nel settore Atm



di **Marcello Di Giulio**

Responsabile attività internazionale Fit-Cisl Atm

Coordinatore attività Sesar per Etf

Il 3 e 4 settembre si è svolta a Roma la conferenza finale per la promozione del toolbox (la cassetta degli attrezzi) per un efficace dialogo sociale nel settore Atm.

Questa conferenza è l'ultima di una serie che hanno visto la partecipazione di delegati delle parti sociali e datoriali in tutta Europa. Il progetto nasce grazie allo sforzo congiunto di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, Atceuc, il sindacato autonomo del personale Atm europeo, e Canso, l'associazione datoriale europea, ed è stato realizzato con il supporto della Commissione europea.

Il toolbox è stato redatto sotto forma di brochure nella quale sono indicate le best practice, insieme ad alcuni consigli, per favorire la nascita e la crescita di un dialogo sociale basato sulla fiducia reciproca e che possa condurre a uno sviluppo delle relazioni industriali.

Il progetto, ormai giunto quindi alla sua naturale conclusione, è servito a far conoscere il toolbox e promuoverne gli strumenti e gli ideali, con la speranza che questi possano essere utiliz-

zati a livello nazionale e che aiutino a migliorare le relazioni tra parti sociali e datoriali, in special modo in realtà dove questi rapporti sono quasi inesistenti.

Sebbene infatti il settore Atm sia uno dei più avanzati nei rapporti tra le lavoratrici e i lavoratori e le proprie aziende, questa comunione di intenti non è condivisa allo stesso modo in tutti gli stati membri dell'Ue; vi sono difatti alcuni casi in cui il dialogo sociale è completamente assente.

Da sempre la Fit-Cisl ritiene che un dialogo sociale efficace sia la chiave per il successo di qualsiasi iniziativa aziendale e che poter contare su un rapporto trasparente e di rispetto reciproco tra le parti sia la base per costruire delle relazioni industriali stabili ed efficaci.

La presenza al workshop di due membri della Commissione europea e la partecipazione di Tania Grobrotek, Director Europe Affairs di Canso, oltre ad altri rappresentanti dei princi-





pali provider europei, di Eurocontrol (l'organizzazione intergovernativa per lo sviluppo e la gestione del sistema Atm europeo) e di Sesar Ju (il partenariato pubblico-privato europeo per lo sviluppo del progetto Sesar), ha consentito di affrontare questi argomenti con i maggiori attori sul panorama Ue e con i soggetti direttamente coinvolti nei processi decisionali sindacali, industriali e istituzionali.

La Fit-Cisl era presente con la propria delegazione e ha partecipato a un tavolo ad hoc con gli altri sindacati italiani intervenuti (Filt-Cgil, Uiltrasporti e Unica) e con il rappresentante di Enav a Bruxelles Enrico Parini; il risultato è stato un impegno reciproco affinché i valori e gli strumenti contenuti nel toolbox possano essere utilizzati anche in Italia nei futuri rapporti tra il sindacato e l'azienda, contribuendo a ricostruire un clima sereno e di fiducia reciproca che purtroppo nell'ultimo periodo è sembrato mancare.

A fine conferenza è seguito un interessante approfondimento sul futuro del Ses (il cielo unico europeo), durante il quale è stata ribadita l'importanza del coinvolgimento delle associazioni professionali e dei rappresentanti dei lavoratori soprattutto nei processi di introduzione di nuove tecnologie. L'importanza della partecipazione nei

progetti di ricerca, ma anche in quelli di sviluppo e industrializzazione, è stata più volte indicata anche dal rappresentante di Sesar Ju come la chiave per il successo di tutta la ricerca nel settore Atm.

Sarà sicuramente interessante per i rappresentanti della Fit-Cisl cercare di interagire con i soggetti coinvolti a livello nazionale nelle discussioni quotidiane ai tavoli di trattativa, met-

tendo a disposizione le conoscenze acquisite in tali workshop all'estero e da ultimo in questo di Roma.

La speranza è che anche gli altri soggetti coinvolti, le altre rappresentanze sindacali e i rappresentanti di Enav in primis siano disponibili a cambiare le attuali regole del gioco e che si mostrino disponibili a un nuovo corso delle relazioni industriali.

I temi che la nuova Commissione europea dovrà affrontare...

Mentre, come abbiamo qui evidenziato, il social dialogue gode di ottima salute a livello europeo, non possiamo dimenticare altri dossier che sono sui tavoli della Commissione europea e che il prossimo Commissario europeo ai Trasporti, al momento ancora da nominare, dovrà affrontare nel prossimo futuro nel settore dell'aviazione civile e in particolare nell'ambito del controllo del traffico aereo.

Di sicuro interesse, anche dal punto di vista sindacale, sarà la discussione sul ruolo dell'uomo nel processo di digitalizzazione e automazione nel trasporto aereo. L'aviazione civile è difatti un settore fortemente influenzato dalle innovazioni tecnologiche e l'interazione uomo-macchina è uno dei temi che più interessano un sindacato moderno come la Fit-Cisl e l'Etf, che guarda al futuro, cosciente del proprio ruolo di guida e di gestore dei cambiamenti.

Le innovazioni riguarderanno non solo l'introduzione di nuove tecnologie ad ausilio dei controllori del traffico aereo, ma anche un nuovo progetto di spazio aereo europeo che prende l'avvio dalla risoluzione del Parlamento europeo 'Aviation Strategy for Europe' del 2017 e che ha portato alla pubblicazione del documento intitolato 'Airspace Architecture Study'.

Questo documento costituisce la base dell'evoluzione dello spazio aereo europeo e del futuro del cielo unico europeo ed è di fondamentale importanza la partecipazione del sindacato in un momento di crescita e cambiamento di tutto il settore del trasporto aereo. Noi, come Fit-Cisl ed Etf, ne siamo consapevoli e auspichiamo che si potrà dire altrettanto della nuova Commissione europea.

Giuseppe Larizza eletto Segretario generale

Giuseppe Larizza è il nuovo Segretario generale della Fit-Cisl Calabria. Larizza è stato eletto dal Consiglio generale il 19 settembre a Villa San Giovanni assieme ai Segretari regionali Vincenzo Fausto Pagnotta, confermato nel ruolo, Salvatore Scalzi, già Segretario del Presidio di Catanzaro, e Gianluca Campolongo, già componente della Segreteria del Presidio di Cosenza.

Per l'occasione erano presenti anche il Segretario generale della Fit-Cisl nazionale Salvatore Pellecchia, i Segretari nazionali Maurizio Diamante e Monica Mascia e il Segretario generale della Usl Cisl Calabria Tonino Russo, oltre a tantissimi colleghi delle strutture regionali e territoriali della Fit e della Cisl.

Larizza succede ad Annibale Fiorenza chiamato ad altro incarico nazionale. Il neo eletto Segretario generale è dipendente di Rete Ferroviaria Italiana, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e ha ricoperto diversi ruoli all'interno dell'organizzazione, partendo dalla base, fino a quello di Segretario del Presidio Fit-Cisl di Reggio Calabria.

Il segretario Larizza ha ringraziato l'amico Annibale Fiorenza per aver



guidato con passione e impegno la Fit Calabria e ha affermato che bisogna continuare a perseguire gli obiettivi strategici per la nostra regione e cioè: la realizzazione di un moderno sistema delle infrastrutture per i trasporti; l'attuazione di un efficiente sistema intermodale dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci; la realizzazione del sistema impiantistico per la raccolta, lo smaltimen-

to e il riciclo dei rifiuti. Tutte priorità essenziali per il raggiungimento degli attesi target di armonizzazione dei territori calabresi nel sistema regionale, nazionale e del Mediterraneo.

Si tratta di obiettivi che si possono realizzare solo attraverso una capillare integrazione delle infrastrutture, dei territori, delle comunità, delle attività produttive e dei servizi a sostegno delle tante potenzialità inesprese in Calabria. Tutto ciò, per noi, rappresenta il vero motore per «rimettere in movimento il risveglio economico e produttivo della Calabria cogliendo le opportunità di sviluppo nel contesto Euro-Mediterraneo e internazionale».

Su questo fronte, come sulla questione del lavoro e dell'occupazione, il nuovo sistema calabrese delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica assume una priorità rilevante e determinante in una Italia che ha, tra le tante vocazioni, quella di poter essere la piattaforma logistica nel Mediterraneo oggi, più che mai, crocevia di crescenti flussi internazionali.

*Giuseppe Larizza
Segretario generale
Fit-Cisl Calabria*

Il “Caso Roma” sta montando serve unità di intenti e di azione

Il Capodanno dei lavoratori, si sa, è a settembre: la stagione si è aperta con molte sfide da fronteggiare per le organizzazioni sindacali dei trasporti di Roma e del Lazio.

Il quadro infatti non è dei migliori: dopo l'ennesima dimissione dei vertici dell'azienda dei rifiuti capitolina, Ama, la situazione è allo sbando e la città nel caos, con condizioni di igiene e decoro degradanti. Le aggressioni nei confronti degli autisti dei bus sul territorio procedono a cadenza quasi quotidiana. La protesta dei lavoratori di Roma Metropolitane, la società a rischio chiusura che progetta le metro della nostra Capitale, si è conclusa con il ferimento di alcuni sindacalisti e un deputato di LeU, Stefano Fassina: abbiamo purtroppo assistito a questo inaccettabile episodio, che ci ha lasciato senza parole. Dalla XII Indagine dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici di Roma Capitale, presentata recentemente in Campidoglio, emerge che i romani danno un misero voto di 2,7 al servizio di pulizia delle strade e raccolta dei rifiuti, mentre i tram e bus incassano un 4,1. Poco meglio la metro, con un cinque.

Si tratta soltanto di alcuni esempi macroscopici del tanto lavoro che c'è da fare, dei molti obiettivi che si devono raggiungere. Abbiamo già sottolineato che si sta aprendo un vero e proprio “caso Roma”: sono troppi e troppo gravi i segnali di allarme.

Proprio per questo abbiamo deciso, congiuntamente con le Federazioni di Roma e Lazio di Cgil e Uil, di elaborare una strategia comune che dia una risposta organica ed esaustiva ai molti problemi del nostro territorio e coinvolga anche le Confederazioni di Roma e Lazio. È infatti chiaro a tutti che l'auspicato aumento della competitività e produttività, così come quello della qualità della vita, è strettamente legato al tema della mobilità e della logistica, ovvero allo spostamento di uomini e merci. Il sistema dei trasporti può e deve essere dunque considerato un investimento e non una “spesa”. Per rilanciare la contrattazione e gestire in modo lungimirante le trasformazioni derivanti dalla Gig Economy e da Industria 4.0, abbiamo deciso di far rete, unendoci e convergendo su 11 punti principali: l'organizzazione di un convegno su trasporti e sviluppo sostenibile, finalizzato all'individuazione di linee guida per un nuovo piano della mobilità regionale del Lazio; il rilancio della proposta di costituzione di un'unica Agenzia della Mobilità, che permetterebbe di mettere a sistema e integrare le diverse esigenze del territorio; l'istituzione di un gruppo di lavoro che curi la gestione di trasporti e logistica alla luce delle modifiche dello status di Roma Capitale; la richiesta di apertura di tavoli di confronto regionali sul Piano della mobilità; la mappatura di investimenti e risorse del comparto, con i loro relativi influssi sulle dinamiche occupazionali;

la messa in campo di una Cabina di Regia, già proposta nel corso della presentazione del Piano urbano della Mobilità sostenibile di Roma; un focus unitario sul sistema della logistica nel Lazio, anche con il coinvolgimento della Regione e di Roma Capitale; la richiesta di una politica strategica e organica dei trasporti, che contrasti il dumping contrattuale e rafforzi la contrattazione di secondo livello; l'avvio di un coordinamento unitario sulle vertenze e sugli scioperi di settore; l'apertura di una riflessione sulla possibilità di un coordinamento internazionale tra i sindacati di categoria delle principali Capitali del Vecchio Continente; l'organizzazione di un convegno sulla bilateralità espressa nel settore.

Non abbiamo voluto inanellare su un foglio dei punti astratti: al contrario, abbiamo messo nero su bianco le azioni e i principi che devono esserci da ispirazione e guida, in questo momento particolarmente confuso e difficile per la nostra regione e per la nostra Capitale.

Porteremo avanti le nostre strategie con impegno e passione: i Trasporti possono essere l'architrave di un nuovo “modello Roma”.

*Marino Masucci
Segretario generale
Fit-Cisl Lazio*

Grazie al sindacato, Aspi aumenta la sicurezza sul lavoro

La Fit-Cisl Liguria si unisce alla Fit e alla Cisl nazionale nel dire basta alle morti bianche.

L'ultima tragedia in ordine di tempo nella nostra regione si è verificata lo scorso 4 agosto sulla A12: un mezzo della viabilità autostradale è risultato coinvolto in un gravissimo incidente che ha causato la morte del collega Renato Nicolini. La concentrazione di episodi registrati recentemente sulla rete autostradale ligure, che hanno coinvolto non esclusivamente il personale di Autostrade per l'Italia, ci ha obbligato a ribadire che le azioni preventive sulla sicurezza risultano insufficienti.



in Liguria abbiamo registrato una flessione delle denunce di infortunio. Nel 2018 si è rilevato un decremento dell' 1,5% rispetto al 2017, e 43 morti sul lavoro (ma 12 sono legati alla tragedia del Ponte Morandi).

La nostra Regione resta la maglia nera in Italia per gli incidenti sul lavoro in strada e in itinere: la percentuale di infortuni è infatti (purtroppo) quattro volte superiore alla media nazionale.

Sono 20.612 le denunce di infortunio in Liguria nel 2018, più della metà registrate nel capoluogo. Tra questi 3.515 sono avvenuti nel percorso da casa al posto di lavoro, mentre gli altri 17.000 durante lo svolgimento delle attività professionali.

Sono dati in continuo aggiornamento, considerando che molti incidenti sfuggono a qualunque statistica o possibile previsione. Si devono aumentare le risorse per i controlli e la prevenzione.

Abbiamo quindi chiesto subito un incontro ad Aspi e siamo stati ricevuti il 23 settembre dalla Direzione 1° Tronco insieme alle altre organizzazioni sindacali regionali dei trasporti. L'incontro è iniziato con un momento di raccoglimento in ricordo di Renato Nicolini, anche come segno di vicinanza a familiari, amici e colleghi feriti dalla sua ingiusta scomparsa.

L'azienda ha condiviso con noi la necessità di fare tutto il possibile per incrementare la sicurezza e ha espresso la volontà di attuare un piano strutturato che prevede varie iniziative: la definizione delle linee guida di intervento in tratta integrate con la Polizia stradale e la formazione integrata tra personale di Aspi e la stessa Polizia; un piano di sensibilizzazione/formazione sulla sicurezza per tutto il personale di Aspi e quello delle imprese operanti in tratta; la ricompilazione e revisione delle linee guida per l'operatore su strada finalizzato a migliorarne l'integrazione e l'efficacia comunicativa verso il personale; interventi sugli automezzi aziendali per migliorarne le caratteristiche come la

funzionalità in fase di intervento in tratta; la valutazione di nuove tecnologie con cui dotare i furgoni di viabilità; l'installazione di cinture a quattro punti sui mezzi d'opera; interventi aziendali di sensibilizzazione dell'utenza con particolare riferimento agli autisti di mezzi pesanti.

Come sindacati abbiamo apprezzato questo programma e abbiamo chiesto di integrarlo con due punti a nostro giudizio fondamentali: la rimodulazione degli organici per definire un numero di pattuglie e/o una formazione tipo sufficienti a garantire su ogni evento il rapido ricongiungimento delle squadre/furgoni; l'incremento dell'impegno economico finalizzato a migliorare la sicurezza attiva sulla piattaforma. L'azienda ha aperto al dialogo su questi nostri punti, per cui seguirà una fase di confronto in merito. Aspi ha anche affermato che il piano inizierà ad essere occupato già da ottobre 2019. Il prossimo incontro con i sindacati per proseguire su questo tema è previsto novembre.

Come Fit-Cisl valutiamo positivamente questo incontro da noi voluto, perché soltanto con una "nuova cultura" della sicurezza potremo evitare che sulle nostre strade e autostrade altri lavoratori perdano la propria vita. Con questo obiettivo in mente, è necessario che tutti, non solo noi, ma anche istituzioni e aziende, facciano la propria parte.

*Raffaele Lupia
Segretario generale aggiunto
Fit-Cisl Liguria*

Ferrovia Lucca-Pistoia: si completi il raddoppio

Il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca, che prevede anche la soppressione dei passaggi a livello e l'adeguamento delle stazioni, dev'essere realizzato per intero, compresa la tratta Montecatini-Pescia: per questo il comune di Montecatini abbandoni le meline opportunistiche degli ultimi anni e dica, in modo chiaro, cosa intende fare.

muni di Montecatini e Serravalle.

I lavori sulla prima tratta, Pistoia-Montecatini Terme, procedono speditamente, poi toccherà alla seconda, da Pescia a Lucca, mentre rischiamo che resti un buco su Montecatini, dove la precedente amministrazione comunale ha fatto meline e avanzato richieste irrealizzabili.

stretti a utilizzare il mezzo privato.

Una posizione che potrebbe nascondere la considerazione opportunistica che per Montecatini l'importante è il collegamento veloce con Firenze, e tanto peggio per Pescia, Lucca e la Versilia. Per questo chiediamo alla nuova amministrazione comunale di dire se intende continuare su questa linea o impegnarsi concretamente perché il raddoppio della Lucca-Pistoia sia completamente realizzato.



Questa è la posizione della Fit-Cisl Toscana ribadita il 12 settembre all'inaugurazione della mostra informativo-fotografica che il Dlf di Pistoia ha dedicato proprio al raddoppio della Pistoia-Lucca e in particolare alla prima tratta su cui sono iniziati i lavori, da Pistoia a Montecatini. La mostra è stata inaugurata alla presenza degli Assessori regionali Vincenzo Ceccarelli e Federica Fratoni, del Sindaco di Pistoia Alessandro Tomasi, del Presidente della Provincia di Pistoia Luca Marmo e degli amministratori dei co-

Chiedere alle ferrovie di rifare l'intero progetto prevedendo una ferrovia a doppio binario in sopraelevata che dovrebbe seguire il tracciato attuale, con il grande impatto paesaggistico e urbanistico e i maggiori costi che ciò significa, equivale a dire che non la si vuole. Senza contare che, se si scegliesse questa ipotesi, l'attuale linea ferroviaria dovrebbe rimanere chiusa per almeno due anni, con aumento di traffico, inquinamento e disagi a non finire per ferrovieri, pendolari, studenti e tutti quelli che saranno co-

Delle infrastrutture per il trasporto pubblico c'è bisogno e ci vuole il coraggio di realizzarle. Nel caso di infrastrutture che interessano più regioni, più province e più comuni, e che quindi sono un bene nazionale per lo sviluppo e l'ammodernamento del Paese, non possiamo lasciare che ogni territorio interessato dall'attraversamento metta dei paletti, con modifiche sostanziali e aumenti di spesa incontrollati. È necessario che l'istituzione principale guidi i cambiamenti, coinvolgendo sì i territori, ma poi assumendosi la responsabilità e decidendo la strada una volta per tutte e facendo rispettare i tempi. Bisogna rilanciare il Paese e il nostro territorio e creare opportunità di lavoro per i nostri giovani.

*Stefano Boni
Segretario generale
Fit-Cisl Toscana*

Cara salute, quanto mi costi

di Geivù

Sono 19,6 milioni gli italiani che nell'ultimo anno, per almeno una prestazione sanitaria, hanno provato a prenotare nel Servizio sanitario nazionale e poi, constatati i lunghi tempi d'attesa, hanno dovuto rivolgersi alla sanità a pagamento, privata o intramoenia. Ecco i forzati della sanità di tasca propria, a causa di un Ssn che non riesce più a erogare in tempi adeguati prestazioni incluse nei Lea (Livelli essenziali di assistenza) e prescritte dai medici. In 28 casi su 100 i cittadini, avuta notizia di tempi d'attesa eccessivi o trovate le liste chiuse, hanno scelto di effettuare le prestazioni a pagamento (il 22,6% nel Nord-Ovest, il 20,7% nel Nord-Est, il 31,6% al Centro e il 33,2% al Sud). Questa è la prima verità elementare della sanità vista e vissuta dagli italiani, emersa dalla grande indagine Rbm-Censis realizzata su un campione nazionale di 10mila cittadini maggiorenni statisticamente rappresentativo della popolazione. Transitano nella sanità a pagamento il 36,7% dei tentativi falliti di prenotare visite specialistiche (il 39,2% al Centro e il 42,4% al Sud) e il 24,8% dei tentativi di prenotazione di accertamenti diagnostici (il 30,7% al Centro e il 29,2% al Sud).

In media, 128 giorni d'attesa per una visita endocrinologica, 114 per una diabetologica, 65 per una oncologica, 58 per una neurologica, 57 per una gastroenterologica, 56 per una visita oculistica. Tra gli accertamenti diagnostici, in media 97 giorni d'attesa per effettuare una mammografia, 75



per una colonscopia, 71 per una densitometria ossea, 49 per una gastroscopia. E nell'ultimo anno il 35,8% degli italiani non è riuscito a prenotare, almeno una volta, una prestazione nel sistema pubblico perché ha trovato le liste d'attesa chiuse. Ecco la insormontabile barriera all'accesso al sistema pubblico, che costringe a rivolgersi al privato anche per effettuare prestazioni necessarie prescritte dai medici.

Il 62% di chi ha effettuato almeno una prestazione sanitaria nel sistema pubblico ne ha effettuata almeno un'altra nella sanità a pagamento: il 56,7% delle persone con redditi bassi, il 68,9% di chi ha redditi alti. Per ottenere le cure necessarie (accertamenti diagnostici, visite specialistiche, analisi di laboratorio, riabilitazione), tutti devono pendolare tra pubblico e privato, e quindi pagare di tasca propria per la sanità. E sono 13,3 milioni le persone che a causa di una patologia hanno fatto visite specialistiche e accertamenti diagnostici sia nel pubblico che nel privato, per verificare la diagnosi ricevuta. Combinare pubblico e privato è ormai il modo per avere la sanità di cui si ha bisogno. Spendere per la salute è ormai inevitabile e necessario per tutti.

Oltre a tentare di prenotare le prestazioni sanitarie nel sistema pubblico e decidere se attendere i tempi delle liste d'attesa oppure rivolgersi al privato, di fronte a una esigenza di salute stringente, molti cittadini si sono rassegnati, convinti che comunque nel pubblico i tempi d'attesa sono troppo lunghi. Nell'ultimo anno il 44% degli italiani si è rivolto direttamente al privato per ottenere almeno una prestazione sanitaria, senza nemmeno tentare di prenotare nel sistema pubblico. È capitato al 38% delle persone con redditi bassi e al 50,7% di chi ha redditi alti.

Nel 2018 la spesa sanitaria privata è lievitata a 37,3 miliardi di euro: +7,2% in termini reali rispetto al 2014. Nello stesso periodo la spesa sanitaria pubblica ha registrato invece un -0,3%. La spesa privata riguarda prestazioni sanitarie necessarie o inutili? Di sicuro tutte quelle svolte nel privato dopo il fallito tentativo di prenotazione nel sistema pubblico sono state prescritte da un medico. Tra quelle effettuate direttamente nel privato hanno una prescrizione medica il 92,5% delle visite oncologiche, l'88,3% di quelle di chirurgia vascolare, l'83,6% degli accertamenti diagnostici, l'82,4% delle prime visite cardiologiche con Ecg.

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



Miglioriamo **da 65 anni** per proteggere

te e la tua famiglia **sul lavoro e nel tempo libero**
in caso di **infortunio e malattia** e da oggi
anche con la **tutela legale**.

Polizze assicurative ad alto valore sociale per i lavoratori dei trasporti e i loro familiari



**POLIZZA INFORTUNI
DIPENDENTE**



**POLIZZA INFORTUNI
FAMILIARE**



**POLIZZA RICOVERI
DIPENDENTE**



**POLIZZA RICOVERI
FAMILIARE**



**POLIZZA RICOVERI
COPERTURA INTERVENTI
CHIRURGICI E DIARIA
DI CONVALESCENZA
DIPENDENTE**



**POLIZZA RICOVERI
COPERTURA INTERVENTI
CHIRURGICI E DIARIA
DI CONVALESCENZA**



**POLIZZA INIDONEITÀ
TEMPORANEA O
DEFINITIVA AL SERVIZIO
PER MALATTIA O
INFORTUNIO**



**PERSONALE
OPERATIVO ENAV**



nuova

**POLIZZA DI TUTELA
LEGALE, VITA PRIVATA,
CIRCOLAZIONE STRADALE
ED AMBITO LAVORATIVO
PER PRIVATI E FAMIGLIE**



**RESPONSABILITÀ CIVILE
DANNI CAUSATI DAL
CONDUCENTE AD
AUTOMEZZI DEL DATORE
DI LAVORO**



**PENSIONATO
POLIZZA INFORTUNI
POLIZZA RICOVERI
POLIZZA RICOVERI
FAMILIARE**



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

Assistenza clienti:

Tel. 06.515741 selezione 1
inat@pec.agenziaspecialefl.it

Ufficio Sinistri:

Tel. 06.515741 selezione 1
sinistri_inat@pec.agenziaspecialefl.it
sinistri_inat@agenziapecialefl.it

RC Auto:

Tel. 06.515741 selezione 3
rcauto@agenziapecialefl.it