

La VOCE dei Trasporti

LXIX anno dalla fondazione

È tempo di bilanci



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE

CONCORSO "NICO PIRAS"
SONOSTATOIO
INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI



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 È tempo di bilanci

In Evidenza

- 5 Ripartiamo dai ccnl Porti e Logistica
7 Cresce il peso della Fit-Cisl negli organismi internazionali
9 Crolla la terra sotto i nostri piedi
11 Un anno ad alta velocità per un sindacato che dà risposte

Mobilità Ferroviaria

- 13 Cinquemila assunzioni nel gruppo Fs Merito della contrattazione
15 Rail Traction Company: un caso di studio
17 La nuova Sala Blu Nazionale per essere più vicini ai passeggeri disabili e a ridotta mobilità

Sindacato e Strategie

- 18 Fardelli d'Italia: l'emergenza rifiuti è questione nazionale
20 I soldi ci sono: vanno investiti in parco mezzi e infrastrutture
22 Blue economy? Noi ci crediamo E siamo pronti a salpare
28 No ai 136 licenziamenti di Dsv-Panalpina
30 Portiamo a casa un ccnl rinnovato. Ed è solo l'inizio
31 Droni, un mercato che vola. E porta lavoro

Politiche Sociali

- 33 Superiamo la diffidenza verso la previdenza complementare
35 Prevenzione dei tumori, la Fit-Cisl sempre in prima linea

Fit International

- 37 Ispettorato Itf, per il team italiano un anno vissuto meticolosamente
39 Fattore Est: il confronto coi paesi ex Urss sulla tutela dei lavoratori
41 20 anni di dialogo sociale europeo: un percorso che prosegue

Regioni

- 43 Lombardia
44 Puglia
45 Toscana

Opinioni e Colloqui

- 46 Infortuni e malattie professionali, i numeri di Inail nei primi otto mesi del 2019
47 Noi, che aiutiamo i ragazzi a diventare cittadini del mondo

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

N. 11-12 Novembre-Dicembre 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 17/12/2019

Finito di stampare nel mese di Dicembre

Tiratura: 28.000 copie

È tempo di bilanci



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

Il mese di dicembre, si sa, ci porta inevitabilmente a volgere lo sguardo all'indietro per fare un minimo di bilancio sull'anno che se ne va e, conseguentemente, a pianificare quello che sta per arrivare.

Il 2019 si chiude per noi sotto il segno di una mobilitazione straordinaria. Al termine di un anno che ci ha visto impegnati senza lesinare energie, dai palazzi governativi alle piazze, ovunque la nostra presenza fosse utile a promuovere i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori e a sostenere le nostre idee per una società più dinamica e più solidale, abbiamo dato vita a una settimana di iniziative speciali per rilanciare il Paese. Tra il 10 e il 17 dicembre si sono tenute ben tre manifestazioni/assemblee nazionali aperte di Cisl, Cgil e Uil in Piazza Santi Apostoli a Roma.

La piattaforma unitaria connessa a questa mobilitazione, sostenuta anche attraverso una serie di iniziative confederali nei territori, è un

piano in dieci punti da cui è necessario partire per portare l'Italia fuori dal pantano. Dalla crescita attraverso l'occupazione alla riforma fiscale e al contrasto all'evasione, dallo sviluppo del Sud a welfare e pensioni, dal rinnovo dei contratti pubblici e privati alle misure per ambiente, sanità e istruzione, dalla revisione delle norme sugli appalti allo "sblocca cantieri": un'agenda di svolta che ha catalizzato l'attenzione delle piazze e dell'opinione pubblica. Mentre il sindacato fa la propria parte, però, politica e istituzioni faticano a uscire dalle secche di un dibattito sterile e, talvolta, tanto lontano dai problemi delle persone quanto autoreferenziale.

Si dovrebbe ragionare su come ridare vigore all'economia del nostro Paese (in "sostanziale stagnazione dall'inizio del 2018" secondo l'Istat), su come salvaguardare i punti di forza del nostro sistema produttivo, su come creare più ricchezza attraverso il lavoro e distribuirla meglio tra tutte le fasce sociali, su come dare sostegno alle famiglie e scongiurare una crisi demografica (nel 2018 ci sono stati 18mila nati in meno rispetto al 2017). Invece il governo Conte 2

è bloccato dalle polemiche interne, dalle divisioni tra i partiti e all'interno dei partiti che lo sostengono. La maggioranza M5s-Pd ha faticosamente varato una manovra finanziaria che non pare essere all'altezza delle sfide: chiude qualche falla, scongiurando innanzitutto un aumento generalizzato dell'Iva, ma non indica alla nave italiana una direzione di lungo periodo. A dare la rotta non potrà essere il classico provvedimento "milleproroghe" di fine anno, con cui si tappano buchi rinviando di anno in anno le soluzioni definitive dei problemi senza dare alcun vero slancio all'economia italiana. Di proroga in proroga, il Paese non può certo voltare pagina.

Anche il dibattito parlamentare sul Meccanismo europeo di stabilità, il cosiddetto "fondo salva-Stati", è stata un'occasione persa. Da opportunità per discutere a fondo, con lucidità e obiettività, su una leva finanziaria importante a disposizione delle istituzioni comunitarie e sugli spazi di autonomia dei Paesi membri nella gestione delle economie nazionali, il confronto parlamentare sul Mes è degenerato in reciproche accuse tra i vari schieramenti.



la nostra ferma contrarietà alla svendita dei singoli pezzi di Alitalia, il cosiddetto “spezzatino”. Alitalia è il bene più pregiato dell’industria del trasporto aereo italiano, che è un mercato dalle grandi potenzialità: nel corso del 2018, ben 185 milioni di passeggeri sono transitati negli aeroporti italiani e si stima che diventeranno 311 milioni nel 2035 (Iata). Una potenza economica quale è l’Italia ha bisogno di una efficiente compagnia di bandiera: il turismo, il settore manifatturiero e i servizi non

blee che si svolgeranno a gennaio, è migliorativo su molti punti: dall’incremento del minimo tabellare al rafforzamento del welfare e all’introduzione delle fasce di scorrimento economiche. Analogamente si è chiuso con successo il negoziato per il rinnovo dei contratti Autostrade e Guardie ai fuochi. I modelli di intesa che vorremmo seguire anche per gli altri 9 Ccnl del nostro settore che sono in attesa di rinnovo, in qualche caso da più di due anni: Autoferrotramvieri-Internavigatori, Autoscuole, Logistica, Mobilità/Attività ferroviarie, Porti, Servizi ambientali, Settore marittimo, Taxi, Trasporto aereo. Le trattative per il rinnovo di questi ccnl

saranno al centro della nostra agenda per i prossimi mesi, assieme alla gestione delle principali crisi aperte nel settore dei trasporti, oltre alla vertenza Alitalia.

Si tratta di casi diversi tra loro ma che, uniti in uno sguardo d’insieme, disegnano il quadro di un settore caratte-



E intanto la situazione economica e produttiva del Paese si aggrava: la recente crisi di Safilo, con 700 esuberanti dichiarati, si aggiunge alle più di 160 vertenze aperte, che coinvolgono oltre 300mila lavoratori e lavoratrici. Manca – non ci stanchiamo di ripeterlo – una strategia di politica industriale. Lo dimostra purtroppo anche la gestione del caso Alitalia, una vicenda di forte interesse nazionale che come Fit-Cisl seguiamo da vicino. Dopo l’uscita di scena dei tre commissari straordinari Discepolo, Laghi e Paleari e l’arrivo del commissario unico Giuseppe Leogrande, attendiamo dall’azienda e dal Ministero dello Sviluppo economico passi all’altezza della rilevanza strategica di Alitalia.

La nostra posizione è chiarissima: ci sono tutte le condizioni per rilanciare l’azienda, ma occorre avere visione. E bisogna fare in fretta. Diciamo no al ridimensionamento degli asset strategici, no a svendere facendo pagare le crisi alle lavoratrici e ai lavoratori, sì al risanamento e allo sviluppo di realtà che restano cruciali per il nostro Paese. Per questo ribadiamo

possono farne a meno, come abbiamo ricordato con forza in occasione dello sciopero unitario del 13 dicembre, quando tutto il personale Alitalia si è fermato per 24 ore.

Se sulla vertenza Alitalia siamo lontani dal punto di arrivo, su altri fronti cogliamo i risultati del nostro impegno. È il caso di importanti rinnovi contrattuali. Dopo la firma sul nuovo ccnl dei lavoratori dell’autonoleggio, della gestione dei parcheggi e del soccorso stradale, la Fit-Cisl ha stipulato insieme alle altre Organizzazioni sindacali l’ipotesi di rinnovo del contratto collettivo per i 6mila dipendenti di Anas. Il nuovo testo, per cui attendiamo lo scioglimento della riserva con le assem-

rizzato da criticità e conflittualità. Penso per esempio – partendo da una crisi aziendale al centro delle cronache nazionali – ai 220 lavoratori marittimi dell’ex Ilva, che stiamo sostenendo nella vertenza con ArcelorMittal. La linea della Cisl sull’ex Ilva è netta: non accetteremo mai lo spegnimento dell’acciaieria, la chiusura di una fabbrica così grande in un settore così strategico per l’Italia. I lavoratori dell’ex Ilva non possono essere lasciati per strada e lavoreremo affinché questo accada. Né possiamo accettare che venga creata una finta contrapposizione tra salute, ambiente e lavoro, beni primari che vanno piuttosto salvaguardati con quell’accorto e lungimirante bilanciamento che spetta alla politica nella

sua accezione migliore. E' possibile tutelare la salute dei tarantini e i livelli occupazionali in ArcelorMittal.

Allo stesso modo ci batteremo perché le cooperative sociali applichino il giusto contratto ai lavoratori dei servizi ambientali e per tutelare i 136 spedizionieri di Panalpina a rischio di licenziamento collettivo dopo l'acquisizione della società svizzera da parte del gruppo danese Dsv. Così come vigileremo sulla gestione dell'armonizzazione contrattuale dopo l'acquisizione di Tnt da parte di Fedex, sul fondo speciale del trasporto aereo, sui 210 posti a rischio tra i lavoratori del porto canale di Cagliari e, ultimo punto ma non certo per importanza, sulla crisi del gruppo Onorato.

Da Tirrenia è giunta il 12 dicem-

bre una serie di annunci che non si intona certo allo spirito natalizio: chiusura delle sedi amministrative di Napoli e Cagliari, trasferimento coatto dei dipendenti in altri uffici, un migliaio di esuberanti fin da settembre 2020. Decisioni che Tirrenia Cin fa discendere primariamente dall'imminente scadenza della convenzione da 73 milioni di euro per le rotte della continuità territoriale marittima di Sicilia e Sardegna. Assieme alle altre principali federazioni sindacali abbiamo avviato subito le procedure per lo sciopero per tutelare le lavoratrici e i lavoratori del settore.

A unire tutti questi elementi c'è la vertenza generale dei trasporti che, nel recente Consiglio generale nazionale della Fit-Cisl (di cui vi proponiamo una cronaca qual-

che pagina più avanti), ho definito "la nostra stella polare". Mi riferisco alla vertenza che ci vede impegnati assieme alle Federazioni Filt-Cgil e Uiltrasporti per "rimettere in movimento il Paese". Sono tre i punti-chiave sui quali si articola: infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali. Il 26 giugno abbiamo presentato il documento al governo senza ricevere alcuna attenzione. Da allora sono cambiati esecutivo e maggioranza: l'atteggiamento del governo si è fatto più rispettoso e attento ma nella sostanza poco si è mosso. "Rimettiamo in movimento il Paese", dunque, e facciamolo subito: sblocciamo i cantieri rilanciando infrastrutture e investimenti. Il 2020 può e deve essere un anno di svolta. E la Fit-Cisl, come sempre, è pronta a fare la propria parte.

Cari lettori,

un anno fa, di questi tempi, da poco eletto Segretario generale della Fit-Cisl, ho avuto per la prima volta l'onore di augurarvi serene festività, a nome di tutta la nostra Federazione.

Dodici mesi dopo, al termine di un anno denso di appuntamenti in cui il nostro sindacato è stato protagonista, ho nuovamente il piacere di augurarvi buone feste da queste pagine. È un augurio che desidero indirizzare - con il pensiero già proiettato al 2020 - a tutti i lettori della rivista, a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori, a chi ha raggiunto l'età della pensione, a chi vi si avvicina, a quanti sono costretti a ricorrere agli ammortizzatori sociali, a chi è in cerca di un impiego e vive quotidianamente sulla propria pelle le difficoltà che la disoccupazione comporta. A tutti voi confermo il pieno sostegno della Fit-Cisl, assieme all'auspicio che il nuovo anno porti novità positive nella vita di ciascuno di noi e che segni un momento di ripartenza per l'intero Paese.

Ripartiamo dai ccnl Porti e Logistica

Abbiamo rinnovato Anas, Autonoleggio e Autostrade



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

Il 2019 sta per chiudersi ed è opportuno riflettere sulla nostra agenda di lavoro in questi ultimi due mesi, partendo dallo scenario sul rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro.

Prosegue il complesso negoziato per il rinnovo del ccnl dei lavoratori portuali, che è ormai scaduto da 11 mesi. Tuttavia la trattativa presenta ancora non pochi punti di criticità. Il percorso, infatti, è condizionato dalla presenza, nella controparte datoriale, di rilevanti interessi di importanti dealer di grande rilievo internazionale, che vorrebbero imprimere una forte spinta di deregulation, vorrebbero cioè mettere in discussione il complesso delle intese che sono state sottoscritte e avere, tra l'altro, mani libere nel comprimere il costo del lavoro. Tale percorso negoziale, pertanto, non può che essere piuttosto accidentato; tuttavia in questo ultimo periodo è approdato, grazie alla nostra determinata iniziativa, lungo un sentiero che dovrebbe portare, in tempi brevi, alla positiva conclusione del rinnovo contrattuale.

Questo rinnovo è per noi un obiettivo certamente molto importante, per allargare l'ombrello delle tutele a favore dei lavoratori, sia sotto il profilo del potere di acquisto delle retribuzioni che sul piano normativo. A partire, in proposito, dalla ferma salvaguardia

delle specifiche caratteristiche che contraddistinguono il lavoro portuale, unito a un più efficace sistema di welfare. Ma anche, e ci pare utile richiamarlo, per dare nuova spinta alla nostra strategia affinché il nostro sistema portuale sia un decisivo polo di sviluppo economico e di crescenti opportunità di ingresso dei giovani, detentori delle nuove necessarie professionalità, in questo specifico mercato di lavoro.

Un clima positivo lo riscontriamo nell'avvio del negoziato per il rinnovo del ccnl Logistica, Trasporto Merci e Spedizione. Un comparto investito da profondi processi di innovazione, che interessa oltre 700mila lavoratori. Finalmente, superate le difficoltà post firma nel 2017, ci troviamo di nuovo la controparte molto ampia, per le tante organizzazioni che rappresentano il settore, ma in un tavolo "unico". Pare, tuttavia, di poter osservare una sostanziale attenzione all'organica piattaforma che abbiamo presentato. Ne valuteremo, speriamo in tempi stretti, le possibili evoluzioni per segnare davvero un deciso e positivo passo di svolta.

Abbiamo rinnovato, di recente, il ccnl



dei lavoratori dell'autonoleggio, gestione dei parcheggi e soccorso stradale, il quale ci consente di arginare le forti spinte che vengono da diverse imprese multinazionali - che potrebbero influire pesantemente sulla stessa tenuta del settore - e di assicurare a quanti vi operano migliori condizioni di vita e di lavoro, attraverso più ampie tutele normative e il miglioramento dei trattamenti salariali.

Ancor più fresca è la notizia del rinnovo del ccnl relativo ai 6mila lavoratori dell'Anas, firmato il 10 dicembre.

Le gare per le concessioni autostradali dovranno prevedere il rispetto del ccnl e il principio della salvaguardia sociale

Il raggiungimento dell'intesa negoziale è stato un ottimo modo per avvicinarci al nuovo anno. Le assemblee per lo scioglimento della riserva si terranno entro gennaio 2020.



Sempre a proposito di Anas, ricordiamo che lo scorso 12 novembre abbiamo sottoscritto il verbale sull'adozione del nuovo modello organizzativo territoriale. È stata ribadita, in questa circostanza, la centralità del sistema delle relazioni industriali e dei momenti di confronto con le organizzazioni sindacali relativamente all'ambito delle politiche e degli indirizzi della società e dei relativi modelli per il conseguimento degli obiettivi definiti.

È inoltre confermata l'importanza della valorizzazione del ruolo e delle funzioni svolte dalle strutture territoriali quali sedi strategiche di articolazione aziendale e di localizzazione dei servizi erogati.

Il nuovo modello territoriale asserisce ancora una volta l'articolazione delle unità produttive e del sistema della rappresentanza, così come prevista contrattualmente, anche in merito alla sicurezza sul lavoro, con il supporto di un pool di esperti.

Una particolare attenzione abbiamo riservato al comparto dei servizi ambientali, con le tante criticità che emergono nei territori, a partire troppo sovente dal fenomeno degli incen-

di tossici e dal non rispetto, da parte delle aziende che erogano i servizi, dei diritti dei lavoratori: ci riferiamo in primo luogo alla non corresponsione di quanto loro dovuto sotto il profilo retributivo.

Non è certo questo il modo per affermare il nuovo modello di sviluppo, che poggia saldamente sull'economia circolare. Disinnescare, pertanto, questa insostenibile situazione resta un impegno centrale della nostra iniziativa.

Da ultimo, ma non per importanza, parliamo dei lavoratori delle autostrade di cui il 16 dicembre abbiamo rinnovato il contratto collettivo nazionale (ne parleremo più diffusamente sul numero di gennaio de *La Voce dei Trasporti*). Quello che qui vogliamo sottolineare è che siamo ormai alla vigilia delle gare che si dovranno avviare per le concessioni. I relativi bandi - ed è una novità rispetto ai precedenti orientamenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti - dovranno prevedere due aspetti fondamentali sui quali come Fit-Cisl abbiamo molto insistito: il rispetto del ccnl e il principio della salvaguardia sociale. In questo modo abbiamo ottenuto una

certezza di percorso per la tutela dei livelli occupazionali e un robusto argine a ogni possibile tentativo di dumping sociale.

Sulla sicurezza abbiamo richiesto l'estensione dell'uso delle bande rumorose nelle autostrade. È uno strumento da promuovere in tutto il territorio nazionale per aumentare la sicurezza per i viaggiatori e per il personale dedicato alla manutenzione o al pattugliamento. Infatti, come confermano gli esperimenti e gli studi svolti, la vibrazione trasmessa al volante dalle bande rumorose evidenzia prontamente l'invasione non dovuta della corsia di emergenza e induce l'autista a rientrare prontamente in quella corretta di marcia. Con il risultato di un forte decremento dei sinistri, che sono per lo più causati da camion che investono auto in sosta nella corsia di emergenza.

Come si evince, la Fit-Cisl sta agendo a tutto campo in tutti i comparti per favorire sicurezza, crescita economica e sviluppo dell'occupazione, che restano, anche nel tormento del momento storico che stiamo vivendo, gli assi portanti della nostra strategia e del nostro impegno quotidiano.

Cresce il peso della Fit-Cisl negli organismi internazionali

Mazzei tra gli esperti europei per il personale di volo:
la preparazione dei nostri delegati sempre più riconosciuta



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

Che l'impegno della nostra Federazione, anche in ambito europeo, sia grande e costante è ormai argomento ben noto; tuttavia poche volte ci siamo addentrati nella specificità dei ruoli che i nostri delegati rivestono. Cogliamo pertanto l'occasione degli ultimi eventi, che hanno visto assegnare alla Fit-Cisl nuove prestigiose posizioni, per vedere più da vicino di cosa si tratta e in cosa consiste, "in termini concreti", il lavoro da noi svolto all'estero.

Nei mesi ultimi scorsi, il nostro delegato Alberto Mazzei, già nominato di recente alla vicepresidenza del Joint Aircrew Committee presso la Etf (European Transport Workers' Federation, a cui Fit-Cisl è affiliata), è stato selezionato per il "Sub Group" di esperti che si occuperà delle questioni sociali del personale di volo e che, a sua volta, risponderà a un gruppo ("the Group") di altrettanti esperti in tema di mercato dell'aviazione civile, con il quale verranno condivise opinioni ed esperienze, al fine di legiferare a favore di maggiori tutele per gli equipaggi, nonché di "responsabilizzare" il mercato del trasporto aereo stesso.

Le continue pressioni degli operatori aerei, mirate al contenimento dei costi per potersi muovere in un mercato ormai altamente competitivo, hanno richiesto al personale di volo di sapersi adattare a un ambiente in rapido svi-

luppo; alcune compagnie aeree hanno introdotto pratiche (per esempio assumere personale di bordo tramite intermediari, se non come lavoratori autonomi, nonché ricorrere alla cosiddetta pratica del "pay-to-fly") che incidono sulle condizioni lavorative e di impiego degli equipaggi e che possono causare incertezza giuridica.

Una serie di scioperi nell'ambito del trasporto aereo, avvenuti negli ultimi anni in numerosi Stati membri, sono stati espressione del malcontento del personale coinvolto, avverso al cambiamento delle condizioni di lavoro e del lavoro stesso. In conseguenza di tale fenomeno, Il Parlamento europeo, La Commissione, gli Stati membri nonché le parti sociali hanno espresso preoccupazione per l'impatto negativo che tali pratiche (adottate peraltro da un numero sempre più crescente di operatori) hanno avuto sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro degli equipaggi stessi. È ormai evidente come questa tendenza abbia portato a incertezza giuridica che, sommata alla disparità di protezioni sociali e condizioni lavorative all'interno della Comunità europea, ha



spinto lo stesso Parlamento a richiedere chiarimenti alla Commissione su tali questioni.

Pertanto, l'obiettivo principale di questo Sub Group consisterà nella raccolta di informazioni circa le condizioni sociali dei naviganti all'interno dell'Unione europea. Il Sub Group fornirà la propria consulenza e competenza ai servizi della Commissione e, qualora servisse, alla stessa Autorità europea del Lavoro (European Labour Authority), al fine di promuovere elevati standard di protezione sociale per tutti i naviganti; inoltre, affronterà il tema di come pretendere e applicare norme uguali per tutti circa il diritto del lavoro. Tale Sub Group è composto dalle autorità pubbliche degli Stati membri e da altri enti pubblici che si occupano di aviazione e del

diritto del lavoro e dell'occupazione, dell'amministrazione e di quanti a loro volta operano in ambito di normativa sociale indirizzata al solo personale di volo.

Come sa bene chi ci conosce, la concertazione nonché la partecipazione attiva al processo legislativo, volto a proteggere le tutele sociali nonché le condizioni di lavoro, sono l'essenza del nostro sindacato; per questo come Fit-Cisl non potevamo non essere presenti in questo Sub Group. Considerando che siamo gli unici italiani a partecipare a questo importante "gruppo", è evidente il prestigio internazionale raggiunto dalla nostra Federazione, dovuto certamente anche alla preparazione dei nostri delegati. Tale preparazione – è importante ricordarlo – è frutto in gran parte della frequenza ai numerosi corsi di alto livello che la Fit-Cisl offre loro (come anche ai dirigenti) attraverso i nostri centri di formazione.

Ma questo non è tutto: un ulteriore incarico è stato affidato sempre al nostro delegato, il Comandante Alberto Mazzei, in ambito Easa (European Authority for Aviation Safety), cioè l'Enac europea. Anche in questo caso si tratta di un "Sub Group" denominato Iftss (Individual Flight Time Specification Schemes).

Per capire cos'è l'Iftss e quali sono il suo ruolo e la sua importanza, occorre fare una lunga ma necessaria digressione. Relativamente al settore del trasporto aereo, il Flight Standard Technical Committee (Fs.Tec) rappresenta il "fiore all'occhiello" dell'Easa stessa, essendo questo il gruppo dal quale vengono emesse le direttive che influiscono direttamente sulla qualità della vita del personale di volo nonché sulla operabilità (o produttività) degli operatori aerei. Un esempio per tutti è la stesura delle limitazioni di impiego degli equipaggi. Tale gruppo è formato da una Commissione scientifica (per lo più medici cronobiologisti), dai "tecnici" dell'Easa (che operano per conto della Commissione europea) nonché

dai "tecnici" delle varie autorità nazionali (per l'Italia, appunto, l'Enac) e delle rappresentanze datoriali e sociali. Le limitazioni di impiego, che da questo gruppo vengono prodotte, hanno ovviamente una ricaduta pesante in termini di qualità della vita per il personale di volo stesso (nonché per le loro famiglie) e vengono inoltre spesso utilizzate come "mero strumento di produttività" da parte degli operatori aerei.

Tutto ciò premesso, occorre poi precisare che una limitazione di impiego del personale di volo, applicata a vettori differenti che svolgono tipologie di voli diversi, ha ricadute varie sia in termini di fatica operativa sugli equipaggi che in termini di possibilità di operare per il vettore stesso. Immaginate delle regole emesse per un'attività generica applicate a un operatore che effettua solamente voli stagionali o piuttosto a uno che svolge solo attività cargo (e che volerà quasi esclusivamente di notte), oppure a una compagnia che effettua sia voli di lungo che di medio raggio o a un'altra che opera solamente voli charter. In tal caso, poter avere una "normativa ad hoc" tarata sulla specificità della propria attività potrebbe aiutare, e parecchio, l'operatività della compagnia stessa. Ecco che viene offerta quindi la possibilità di poter personalizzare la normativa sulle proprie esigenze specifiche.

Ovviamente, per poter accedere a questo programma, la compagnia aerea dovrà essere certificata "Fatigue Risk Management System" (Frms), ossia dovrà dimostrare alla propria authority di possedere un gruppo di lavoro scientifico e avere il controllo totale sui livelli di fatica operativa a cui viene esposto il proprio personale di volo. Se tali condizioni vengono soddisfatte, un operatore aereo può accedere alla richiesta di "Deviation e Derogation" dal regolamento in oggetto. Dopo aver dimostrato la propria impossibilità a operare nei limiti previsti dai regolamenti emessi (o di essere fortemente penalizzata da questi), può infatti presentare all'autorità un programma di

studio scientifico in cui dimostra, attraverso dati biomatematici elaborati dai propri medici e raccolti in volo e a terra durante un periodo di sperimentazione, che, pur lavorando oltre i limiti consentiti dal regolamento, attraverso l'adozione di misure mitigative compensative, il livello di fatica operativa è accettabile per il personale coinvolto. Pertanto l'operatore aereo può richiedere contestualmente l'autorizzazione a lavorare con i limiti proposti dal vettore stesso.

E qui veniamo al punto che ci interessa: l'organo dell'Easa competente per valutare tale richiesta è il Flight Standard Technical, chiamato appunto Iftss Group (Individual Flight Time Specification Schemes), del quale siamo divenuti membri. Compito di questo gruppo di esperti è quindi quello di analizzare e verificare l'attendibilità dello studio medico condotto sul personale di volo da parte del vettore (affidabilità dei dati biomatematici raccolti), accertarsi delle effettive ricadute che l'approvazione della richiesta avrebbe sulla condizione di lavoro degli equipaggi di volo interessati e soprattutto offrire una proiezione in termini di "fare competition" che si viene a creare all'interno del mercato comunitario. È infatti fuori discussione che un vettore aereo, che ottenga di poter lavorare al di fuori delle regole previste, possa avere necessità di un numero di risorse inferiori rispetto a un altro che opera con modalità simili e ottenere pertanto vantaggi economici sulla gestione del personale di volo. Anche in questo caso occorrono capacità di valutazione veloci e approfondita conoscenza della materia trattata, onde evitare ricadute catastrofiche sulla forza lavoro.

Alla luce di quanto esposto risulta ora molto più facile capire quale sia da un lato l'importanza di poter essere coinvolti in tali processi a simili livelli e dall'altro la necessaria responsabilità che, unita alla professionalità, viene riconosciuta alla Fit-Cisl, unica rappresentanza italiana all'interno di questo prestigioso gruppo di lavoro.

Crolla la terra sotto i nostri piedi

Vengono giù ponti, strade, viadotti e ferrovie. I soldi ci sono ma non sappiamo spenderli



di Silvia Ferro

I dati contenuti nell'ultimo rapporto dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra) offrono un quadro completo della pericolosità di frane e alluvioni nel nostro Paese e contemporaneamente fanno venire i brividi. Gli stessi brividi che la maggior parte degli italiani ormai prova quando si trova a passare su un ponte o su un viadotto. Paura, questo è il sentimento che accomuna tutti noi perché vivide sono le immagini che da ultime hanno pubblicato i quotidiani e mostrato le televisioni: il crollo del viadotto Madonna del Monte sulla A6 a Savona e la voragine di una decina di metri che si è aperta nel tratto dell'A21 tra Asti e Villanova domenica 24 novembre. Questi ultimi due eventi fortunatamente non hanno causato morti. Ma possiamo continuare a rischiare di piangere vittime dovute alla mancata manutenzione delle nostre infrastrutture, all'edificazione incontrollata, all'incuria e allo scarso rispetto del nostro territorio?

Negli ultimi 50 anni (1966-2015) frane e inondazioni hanno causato 1.947 morti, 69 dispersi, 2.534 feriti e 412.087 evacuati e senz'altro (Cnr-Irpi, 2017). Il crescente numero di frane, alluvioni e terremoti che ha colpito l'Italia negli ultimi anni rappresenta un campanello di allarme che le istituzioni non possono ignorare. La situazione ci sta sfuggendo di mano e non possiamo permetterlo. Tornando ai dati Ispra, risultano essere 7.275 i comuni (91% del totale) a



rischio per frane e/o alluvioni; il 16,6% del territorio nazionale è classificato a maggiore pericolosità; 1,28 milioni di abitanti sono a rischio frane e oltre 6 milioni di abitanti a rischio alluvioni. Siamo in emergenza.

Le **frane** registrate e classificate nell'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (progetto Iffi) sono 620.808 e interessano un'area di 23.700 km quadrati, pari al 7,9% del territorio nazionale. La rapidità e la violenza con cui si manifestano questi fenomeni è sconcertante. Infatti, come si legge dallo stesso rapporto: «Il 28% delle frane italiane sono fenomeni a cinematisimo rapido (crolli, colate rapide di fango e detrito), caratterizzati da velocità elevate, fino ad alcuni metri al secondo, e da elevata distruttività, spesso con gravi conseguenze in termini di perdita di vite umane. Insomma tutto potrebbe crollare da un momento all'altro». Ma siamo sicuri che la conclamata prevedibilità di questi eventi non potrebbe aiutarci a evitare di dover piangere altri morti?

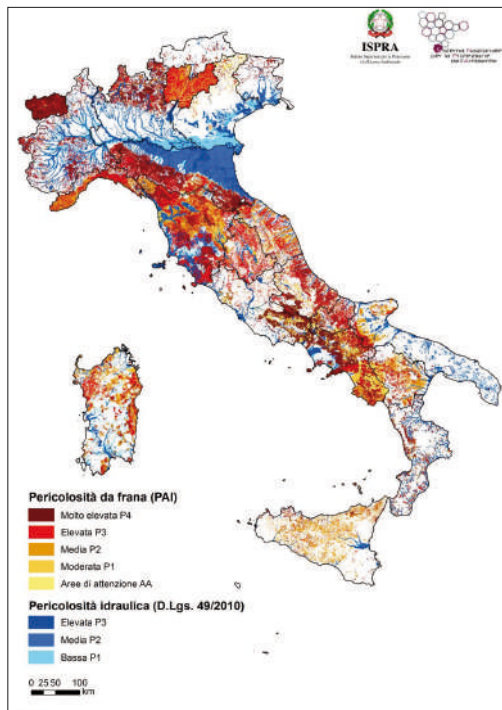
Le Regioni Toscana, Emilia-Roma-

gna, Campania, Valle d'Aosta, Abruzzo, Lombardia, Sardegna e la Provincia Autonoma di Trento hanno le maggiori superfici (in km²) a pericolosità elevata P3 e molto elevata P4 e la situazione nelle altre regioni non si discosta poi tanto.

La popolazione residente esposta a rischio **alluvioni** in Italia è pari a: 2.062.475 abitanti (3,5% del totale) nello scenario di pericolosità idraulica elevata P3; 6.183.364 abitanti (10,4%) nello scenario di pericolosità media P2 e 9.341.533 abitanti (15,7%) nello scenario P1.

Volendo fare un match dei dati che segnano il rischio alluvioni e il rischio frane, ecco che l'Italia si colora da nord a sud (v. grafico a pag. 10)

Ovviamente, e veniamo al problema **infrastrutture**, quando si verifica una frana o una alluvione a essere danneggiate o distrutte non sono soltanto le abitazioni private e i beni culturali ma anche ponti, ferrovie, strade autostrade viadotti e non solo, palesando



Aree a pericolosità da frana (PAI) e idraulica (Scenari D.Lgs. 49/2010) - elaborazione 2017 - Fonte: ISPRA

tutte le fragilità che purtroppo le caratterizzano. Semplicemente, crollano. E crollando, causano morti e aggravano la situazione già critica del bilancio dello Stato.

Dopo il crollo del ponte Morandi, il Governo aveva disposto un censimento urgente delle infrastrutture “a rischio”, pretendendo in piena estate che gli organismi interessati inviassero i dati in sole due settimane di tempo. Il risultato di questa raccolta è stato definito dai media un caos e un flop perché la quantità di informazioni giunte al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato «nell’ordine delle centinaia di migliaia di manufatti fra ponti, viadotti, ma anche tratti di strade provinciali da mettere in sicurezza» e i dati, secondo i giornalisti, sono stati «raccolti frettolosamente senza criteri omogenei». Solamente l’Unione delle Province Italiane avrebbe fornito delle linee guida agli enti associati.

Se quindi l’Italia ancora non sa esattamente dove sono le emergenze, non è messa meglio per quanto riguarda la capacità di spendere i fondi a disposizione. Il saggio diceva: “Prevenire è meglio che curare”, ma allora come mai non sappiamo spendere i soldi che abbiamo a disposizione? La Corte dei Conti, che tra gli altri ha anche il com-

pito di verificare lo stato di attuazione di specifici programmi d’intervento posti in essere dal Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Mattm) con i competenti enti territoriali per la messa in sicurezza di aree interessate da dissesto idrogeologico, lo scorso 31 ottobre ha chiarito che «le risorse effettivamente erogate alle Regioni a partire dal 2017 rappresentano solo il 19,9 per cento dei 100 milioni di euro in dotazione» al Fondo Progettazione per gli interventi contro il dissesto idrogeologico 2016-2018. Le cause? Vengono elencate dalla stessa Corte dei Conti: «l’inadeguatezza delle procedure e la debolezza delle strutture attuative; l’assenza di adeguati controlli e monitoraggio; la mancata interoperabilità informativa tra Stato e Regioni; la necessità di revisione dei progetti approvati e/o delle procedure di gara ancora non espletate; la frammentazione e disomogeneità delle fonti dei dati sul dissesto; la difficoltà delle amministrazioni nazionali e locali di incardinare l’attività di tutela e prevenzione nelle funzioni ordinarie e il conseguente ricorso ripetuto alle gestioni commissariali». E intanto continuiamo a lavorare in emergenza e sulle emergenze.

Il costo complessivo dei danni provocati in Italia da terremoti, frane e alluvioni, dal 1944 al 2012, è pari a 242,5 miliardi di euro, circa 3,5 miliardi all’anno. Ad affermarlo è l’Ance, associazione nazionale costruttori edili. Numeri che ovviamente crescono all’aumentare dei fenomeni sismici, franosi e alluvionali. Eppure in passato delle buone cose sono state fatte. Verona, infatti, più volte è stata letteralmente salvata dalla galleria Adige-Garda. Si tratta di un canale scolmatore artificiale di ben 10 km che collega il fiume Adige al Lago di Garda il cui scavo iniziò il 1° marzo del 1939, venne sospeso durante la Seconda Guerra mondiale e fu concluso 20 anni dopo, nel 1959. La spesa è valsa l’impresa? Assolutamente sì se si pensa che a distanza di 60 anni è ancora in grado di salvare vite.

Una risposta parziale a questo quadro desolante è arrivata dalla legge di Bi-



lancio 2019, che ha finanziato interventi di diretta competenza delle Regioni, dei Comuni e dei Commissari per le emergenze. Alle Regioni sono stati assegnati 4,2 miliardi di euro per “nuovi investimenti”, spendibili tra il 2019 e il 2023, ferme restando le iniziative già finanziate (ad esempio coi fondi europei). Ai Comuni sono stati attribuiti, a partire dal 2021, 385 milioni all’anno, di cui 250 verranno ripartiti direttamente dal Ministero degli Interni e il restante attraverso l’intermediazione delle Regioni. Infine ai Commissari per le emergenze sono stati assegnati 2,6 miliardi per la realizzazione nell’arco del triennio 2019-2021 di investimenti strutturali e infrastrutturali urgenti finalizzati alla mitigazione del rischio idraulico e idrogeologico, nonché all’aumento del livello di resilienza delle strutture e infrastrutture individuate dai Commissari stessi.

Quanto alla legge di Bilancio 2020, al momento in cui andiamo in stampa i contenuti non sono ancora confermati, ma già possiamo dire che l’approccio è lo stesso di quello dell’anno scorso: emergenziale. Si mettono toppe più o meno riuscite e non si ha l’approccio sistemico che sarebbe necessario per riprendere il controllo delle nostre infrastrutture.

Come Fit-Cisl continuiamo a ripetere che la ripresa economica di questo Paese, tanto evocata e che però stenta ad arrivare, non può che passare letteralmente dalla sua rete infrastrutturale e dei trasporti. Occorre fare di più per la manutenzione da un lato e per sbloccare le tante infrastrutture già programmate laddove ce n’è bisogno. Non possiamo più attendere, non possiamo più contare i danni e i morti. Siamo la seconda manifattura d’Europa dopo la Germania e membri di diritto del G7: la nostra politica infrastrutturale deve essere conseguente alle nostre legittime ambizioni economiche e sociali.

Il Consiglio nazionale di Bari

Un anno ad alta velocità per un sindacato che dà risposte

La Fit-Cisl traccia il bilancio dell'attività svolta e fissa i traguardi dei prossimi mesi

di **Nicholas Leone**

Fare il punto sull'attività e sui risultati del 2019, così da indirizzare al meglio, in ogni ambito e a tutti i livelli, l'impegno a tutela di lavoratrici e lavoratori del settore trasporti. È, in estrema sintesi, l'obiettivo centrato dal Consiglio generale nazionale della Fit-Cisl, riunitosi a Bari il 3 e il 4 dicembre.

I delegati della Fit-Cisl, provenienti da ogni parte d'Italia, hanno offerto pieno sostegno alla linea che il Segretario generale Salvatore Pellecchia ha tracciato nella relazione di apertura e nell'intervento di chiusura. Prima della relazione del Segretario è stato proiettato un filmato che in pochi minuti, con ritmo incalzante, racconta quanto è stato fatto dalla Fit-Cisl negli ultimi 12 mesi. Un anno vissuto ad alta velocità e nel segno del lavoro di squadra, come il filmato enfatizza mostrando in chiusura, con una suggestiva resa grafica, un bolide di Formula 1 che romba in uscita dai box dopo un rapidissimo pit-stop. Questa modalità di comunicare il lavoro svolto, emblematica di una Fit-Cisl al passo coi tempi, è stata molto apprezzata dalla platea.

Nella sua relazione, Pellecchia ha messo in risalto il difficile contesto in cui la Fit-Cisl svolge la propria missione. Se su scala globale la guerra dei dazi innescata dall'Amministrazione Trump frena la crescita e gli investimenti, in Europa facciamo i



cerca subito di disfare la tela tessuta dall'esecutivo precedente. In un quadro caratterizzato da litigiosità e lentezze ai limiti dell'immobilismo, la Cisl – ha ricordato Pellecchia – ha voluto dare un contributo di energie e di idee aderendo alla mobilitazione unitaria di dicembre

conti con istituzioni zoppicanti e con governi nazionali incapaci di guardare oltre le difficoltà interne. Non fa eccezione, purtroppo, l'Italia, eternamente afflitta da quella "sindrome di Penelope" per cui ogni nuovo governo

con Cgil e Uil. E lo ha fatto ribadendo le proprie idee portanti sul lavoro, che non si difende con finte bandiere, come quella del salario minimo, ma salvaguardando i livelli di reddito, definendo con le parti datoriali la crea-



neato che «l'interlocuzione educata» avviata dal nuovo esecutivo rappresenta una discontinuità positiva ma nella sostanza fin qui «inconcludente». Perché – è il messaggio ribadito dal Segretario confederale – «sedersi a un tavolo non basta; un sindacato esiste se contratta e dà risposte». Serve dunque un «segnale forte» a governo e maggioranza, in particolare a quel pezzo di Paese aggrappato a una «concezione anti-industriale». Di questo passo rischiamo di essere una nazione che non ha futuro, in cui ogni anno cala il numero delle nascite e si riduce l'assistenza alle famiglie. L'Ita-

zione di nuova occupazione (come ad esempio i 5mila nuovi posti di lavoro concordati dalla Fit-Cisl nel gruppo Fs Italiane nel corso dell'anno), estendendo i contratti a tutte le categorie, difendendo il diritto di sciopero, costituzionalmente garantito.

Rispettare le regole sul lavoro è la via maestra per prevenire gli incidenti, ha rammentato il Segretario generale della Fit-Cisl. Manifestare il cordoglio non basta, «Non se ne può più», fermare le morti bianche è un imperativo per tutti, ha scandito Pellicchia, scaldando la platea. Un impegno coerente, nella visione della Fit-Cisl, con le campagne contro le aggressioni a lavoratori in prima linea nei servizi alla clientela, con il contrasto alla violenza contro le donne, con l'impegno sui temi della disabilità e dell'ambiente.

La sensibilità sociale della Fit-Cisl si manifesta anche con modalità innovative come il momento di formazione-informazione proposto ai delegati la sera del 3 dicembre nella stessa sala che ha ospitato i lavori: una pièce teatrale dal titolo «Blue revolution. L'economia ai tempi dell'usa e getta». Lo show di Alberto Pagliarino, mix riuscito di intrattenimento e divulgazione, ha convinto i delegati.

Era inevitabile, non solo per la cornice pugliese, che il Consiglio generale nazionale si soffermasse sulla crisi dell'ex Ilva, anche perché riguarda

pure 220 marittimi. Pellicchia ha ribadito il no secco della Cisl allo spegnimento dell'acciaiera di Taranto. Un caso di «grande disinformazione» che fa il paio con quella su Alitalia, azienda che deve essere risanata e rilanciata sulla base di un «piano industriale serio», perché l'Italia ha bisogno di una compagnia di bandiera, anche alla luce delle prospettive di crescita del trasporto aereo. Persino le Ferrovie dello Stato erano liquidate fino a qualche anno fa come un «baraccone» irrimediabile, invece ora sono considerate un'azienda-modello che vince gare all'estero e continua a creare posti di lavoro. La stella polare della Fit-Cisl, ha spiegato Pellicchia, resta la vertenza generale aperta assieme alle Federazioni Filt-Cgil e Uiltrasporti per «rimettere in movimento il Paese» con una piattaforma unitaria imperniata su tre punti-chiave: infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali.

L'approccio della Cisl è stato ribadito, nell'intervento che ha chiuso la prima giornata, dal Segretario confederale Andrea Cuccello. A proposito dei rapporti col governo, Cuccello ha sottoli-



lia ha bisogno di una «una regia pubblica», sulle politiche di welfare così come sugli snodi del futuro industriale del Paese, a partire da Alitalia.

Le linee-guida della Cisl sulle principali questioni aperte sono state ribadite nella seconda giornata da Piero Ragazzini, alla sua ultima uscita da Segretario confederale prima della pensione (anche se dalla Cisl – è stato più volte ricordato nel corso dei due giorni – «non si esce, e se si esce è perché non si è mai entrati»). Come sindacato pragmatico, non antagonista ma orientato alla tutela dell'occupazione e della comunità, la Cisl chiede al governo di cambiare il segno della manovra finanziaria, di mettere soldi in tasca a lavoratori e pensionati. «Cambiano i governi ma noi non cambiamo atteggiamento». Perché, come ha chiosato Pellicchia concludendo il dibattito, «alcuni fanno, altri guardano. Noi siamo dalla parte di quelli che fanno».

Cinquemila assunzioni nel gruppo Fs Merito della contrattazione

Mentre la nostra economia è in stallo, il sindacato crea occupazione



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

Nel corso di quest'anno abbiamo sottoscritto accordi con le società del gruppo Fs Italiane che hanno portato a circa 5mila nuove assunzioni di giovani e che, al netto delle uscite, hanno aumentato di qualche migliaio la consistenza dei lavoratori all'interno del gruppo.

Come sindacato, abbiamo confermato la nostra impostazione che è stata quella di favorire il turn over, attuando l'accordo per il ricambio generazionale anche in Rfi, grazie al quale dal 1° marzo del 2020, 330 lavoratori utilizzeranno il fondo di sostegno al reddito per accompagnamento a pensione, fondo che – giova ricordarlo – nasce anch'esso grazie alla contrattazione. Di questi ultimi, 230 sono della manutenzione infrastruttura e 100 dei settori circolazione e manovra; inoltre già da gennaio altrettanti giovani saranno assunti nei due settori, unitamente ai restanti 700 che Rfi prenderà entro fine 2019. Un'ulteriore quota di 150 assunzioni sarà effettuata a partire sempre da gennaio 2020 nel settore degli uffici, prevedendo anche profili specialistici con assunzioni di laureati proprio per far fronte alle uscite nei settori specifici.

Con Trenitalia, invece, avevamo aperto le procedure di raffreddamento lo scorso settembre, che si sono concluse positivamente con l'accordo sotto-

scritto il 14 novembre. Le questioni affrontate al tavolo hanno riguardato tutti i settori coinvolti nella fase di procedura, vale a dire equipaggi, manutenzione dei rotabili e commerciale, ma la risposta più significativa è legata alla definizione di ulteriori 400 assunzioni da effettuarsi entro il mese di dicembre che, sommate a quelle già effettuate nel corso dell'anno, portano a 2.150 il numero di risorse assunte in Trenitalia nel 2019.

Nel dettaglio dell'accordo fatto con questa azienda, per quanto riguarda il settore manutenzione dei rotabili sono stati confermati i principi stabiliti nell'accordo del 23 aprile 2018, in particolare in merito al mantenimento di un livello occupazionale tale da garantire gli addetti per tutti quegli impianti in cui il fabbisogno complessivo di ore di lavoro tende a diminuire. Ciò attraverso un'operazione di internalizzazione di attività a oggi esternalizzate. Su questo delicato aspetto della questione abbiamo chiesto che vi siano verifiche periodiche, anche valutando la situazione in base alle scadenze dei contratti di appalto.

Per quanto riguarda gli equipaggi, così come per tutti gli altri settori, abbiamo ribadito la necessità che le Rsu e le rappresentanze territoriali

del sindacato, nei previsti momenti di confronto, siano realmente messe nelle condizioni di affrontare e risolvere le criticità evidenziate dai lavoratori. Per quanto riguarda gli equipaggi, in particolare con riferimento alle problematiche derivanti dalle difficoltà di prenotazione ferie e all'effettiva fruizione della refezione nei turni, alla qualità dei pasti e della logistica (ad esempio la qualità delle sale sosta, degli hotel e dei ferrhotel).

In merito alla refezione del personale mobile, Trenitalia ci ha informato che dal 1° ottobre di quest'anno, tra le misure adottate su sollecitazione sindacale, è stato sottoscritto un nuovo accordo con la società Ferservizi per incrementare le risorse disponibili per la definizione di nuove convenzioni con i locali per la consumazione dei pasti, e ciò dovrebbe portare a breve a una sensibile riduzione delle criticità segnalate dal personale. A questo

Le procedure di raffreddamento aperte con Trenitalia lo scorso settembre si sono concluse positivamente con l'accordo sottoscritto il 14 novembre

proposito, abbiamo sancito un principio importante: qualora le problematiche in una determinata località persistano e non consentano di trovare soluzioni concrete che garantiscano l'effettiva fruizione della refezione, il



Foto: Frank Andiver

turno di lavoro potrà essere rimodulato a valle dei relativi confronti territoriali. In tal senso, ci aspettiamo che i ritorni dalle diverse realtà locali confermino la bontà degli affidamenti convenuti in sede di trattativa.

In merito alla problematica relativa alle ferie del personale mobile, abbiamo concordato l'attivazione di appositi tavoli finalizzati alla determinazione, su base territoriale, di specifici criteri migliorativi nel sistema di regolamentazione delle stesse e, soprattutto, delle quote minime giornaliere, considerato che, in alcune realtà, le disponibilità sono del tutto insufficienti e devono essere incrementate.

Trenitalia ci ha anche comunicato che nei prossimi mesi, a valle dei necessari interventi tecnici sul sistema IVU WEB CLIENT, su nostra richiesta verrà introdotta la funzione "revoca ferie", con lo scopo di potenziare l'utilità della lista di attesa nella prenotazione dei congedi e di rendere più fluido e trasparente lo scalettamento di una giornata di ferie in caso di ri-

nuncia da parte di un altro lavoratore.

In merito alla problematica della mobilità del personale, Trenitalia emanerà un'indagine conoscitiva sull'intera rete per favorire la mobilità tra i vari prodotti e a livello interregionale; ciò per favorire il processo di armonizzazione tra le assunzioni previste nei prossimi mesi e le richieste di mobilità avanzate dai lavoratori degli equipaggi.

In merito alla logistica, Trenitalia ci ha presentato un piano di riqualificazione per le sale sosta e per gli impianti, che nei prossimi tre anni dovrebbe finalmente migliorare lo stato in cui versano i locali e i servizi igienici in uso al personale mobile. In tale ambito è stata stipulata, con decorrenza 1° novembre, una nuova convenzione per l'utilizzo dei servizi alberghieri con lo scopo di incrementarne il livello qualitativo. Sarà inoltre istituito un sistema di monitoraggio che coinvolgerà direttamente il personale nella valutazione delle strutture e sono state incrementate le pe-

nalità per Hotel e Ferrhotel in caso di disservizi.

Per quanto riguarda il settore commerciale, vi sarà uno specifico confronto sia con la Dplh che con la Dpr da tenersi a breve, in cui sarà necessario definire le ricadute sull'organizzazione del lavoro nei due settori.

Riteniamo che con l'accordo definito a livello nazionale si apra una nuova fase costruttiva a livello territoriale in tutta Trenitalia in cui, anziché discutere su come chiudere gli impianti, le rappresentanze sindacali possono essere messe prioritariamente nelle condizioni di risolvere le vere criticità che affliggono i lavoratori: sicurezza, logistica, turni, refezione, fruizione ferie.

In ogni caso, nei prossimi mesi faremo una verifica nazionale sull'andamento dei tavoli territoriali.

Rail Traction Company: un caso di studio



di Massimo Malvisi

Competere sul mercato rispettando le regole e avere successo è un binomio possibile e l'esperienza di Rtc (Rail Traction Company) lo dimostra. Per questo la vicenda di tale azienda merita di essere approfondita e raccontata.

Partiamo dal problema: il dumping contrattuale, che è un fenomeno dilagante in molti settori, tra cui quello ferroviario, in particolar modo in quello riguardante il trasporto merci. Per dumping contrattuale si intende la pratica di alcune imprese di applicare ai propri dipendenti contratti spesso di altri comparti, forzandone l'interpretazione, in modo da risparmiare sul costo del lavoro e fare concorrenza sleale alle altre aziende.

La domanda che qualcuno potrebbe porsi, quindi, è: può un'impresa ferroviaria di trasporto merci crescere e fare utili applicando il contratto della Mobilità/area contrattuale Attività ferroviarie? La risposta è indubbiamente sì: lo dimostrano i dati e la storia di Rtc in particolare. Si tratta di una conferma importante che smentisce i detrattori del ccnl Maf, soprattutto in una fase come questa in cui è prossimo l'avvio del confronto per il rinnovo, con l'obiettivo dichiarato di assicurare un quadro stabile di regole che garantiscano sicurezza, sostenibilità, efficienza dei

servizi in un mercato di concorrenza regolata.

Rtc è una impresa ferroviaria che ha la sede legale a Bolzano, mentre quella operativa è a Verona. Creata nel 2000, agli albori della liberalizzazione del trasporto merci ferroviario, effettua traffici sull'asse del Brennero, lungo il valico di Tarvisio e verso il Piemonte. Ad oggi impiega circa 270 persone - numero destinato ad aumentare - la maggior parte macchinisti, con una età media di 36 anni. Il risultato economico è in costante crescita. A tal proposito riportiamo i dati del fatturato (ricavi da servizi di trasporto) relativi agli ultimi tre anni. Si passa dai 52,4 milioni di euro del 2017, ai 57 milioni del 2018 a una stima sul 2019 di 63,3 milioni.

Detto ciò è doveroso ricordare il valore della forte azione sindacale, che come Fit-Cisl ci ha visti protagonisti e che ha portato il 19 dicembre 2011 alla sigla dell'accordo di confluenza nel ccnl Maf, nonché alla definizione di uno specifico contratto aziendale. Un accordo per certi versi storico in quanto è stato il primo nel mondo del trasporto ferroviario merci privato. Un articolato contrattuale che, seppur integrato, ci ha accompagnato fino ai giorni nostri, mostrando al contempo la necessità di un aggior-

namento, anche per rispondere alle mutate esigenze di tutela e di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro da parte dei lavoratori.

Per questo da tempo con la società abbiamo iniziato la fase di rinnovo del contratto aziendale in cui vogliamo introdurre alcuni principi, che come Fit-Cisl riteniamo molto importanti, nell'ottica di rendere più moderne e proficue le relazioni industriali, partendo dalla definizione di un vero e proprio sistema della partecipazione. I temi principali in questa direzione sono la nascita di una sede di partecipazione e consultazione, la costituzione di un organismo paritetico dedicato alle questioni della sicurezza e della formazione, con una particolare attenzione alla tematica delle pari opportunità e contro le molestie, una migliore conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, lo sviluppo del welfare, con l'introduzione non solamente dell'assistenza sanitaria integrativa, ma anche di un sistema di protezione al verificarsi dello stato di inidoneità del personale di esercizio. Naturalmente chiediamo anche una importante risposta in termini economici. La discussione riprenderà alla fine di novembre affrontando prima il capitolo orario di lavoro e successivamente il tema della retribuzione. Con la società abbiamo condiviso un percorso anche per



Foto: Frank Andiver

settori, personale mobile, di terra e degli uffici, in modo da definire un contratto che dia precise risposte al personale che vi opera.

Tutte le aziende devono concorrere all'interno di un moderno quadro di regole stabili, che siano anche rispettose dei diritti e delle tutele dei lavoratori

Altri due elementi nel frattempo stanno caratterizzando il confronto in atto con Rtc: uno riguarda la determinazione del Premio di Risultato (PdR) e l'altro si riferisce alla definizione di un accordo che disciplini l'e-learning. Sul tema del PdR, in continuità con gli schemi previsti, recentemente è stato raggiunto con la società un accordo su base triennale che, oltre a superare la prima impostazione aziendale, che era tesa a penalizzare ulteriormente il personale coinvolto in provvedimenti disciplinari o a qualsiasi titolo negli inconvenienti di esercizio, introduce ulteriori clausole di non incidenza sul PdR di talune assenze, quali ad esempio quelle riferite alla legge 104/92 e per gravi motivi come le malattie oncologiche. Inoltre abbiamo migliorato il sistema di calcolo rendendolo più premiante per i lavoratori. In aggiunta vengono previsti due precisi momenti di verifica del meccanismo

e del calcolo, uno al sorgere di situazioni straordinarie o di modifiche legislative in materia, l'altro da tenersi nel primo quadrimestre dell'anno successivo a quello a cui si riferisce il Premio, in cui verificare i dati contabili, produttivi e di qualità e all'occorrenza modificare/aggiornare le tabelle dei parametri di riferimento.

Inoltre sono stati precisati e chiariti alcuni concetti per evitare fenomeni interpretativi distorti. Per migliorare gli aspetti riferiti alla previdenza complementare e al welfare, sono stati previsti momenti di informazione e la somministrazione di uno specifico questionario ai lavoratori, per rendere ancora più aderente ai bisogni degli stessi i servizi offerti dalla piattaforma di welfare. Quest'ultimo nella sua accezione prevede anche la definizione entro la fine del 2019 della forma di assistenza sanitaria integrativa e di una soluzione assicurativa contro le inidoneità del personale di esercizio. I lavoratori potranno decidere se e quanta parte del Premio destinare, beneficiando della detassazione, alla previdenza complementare oppure al welfare.

Sul tema dell'e-learning, avendo a riferimento quanto dispone l'Ansf/Ansfisa in materia, siamo disponibili a valutare le richieste da parte della società, per definire un accordo che delimiti precisamente il perimetro di riferimento (materie, tempi, luogo, modalità e così via), in modo da evitare assolutamente che si possano verificare situazioni pretestuose e punitive nei confronti dei lavoratori. In una proiezione futura vi è inoltre la volontà di ragionare sullo smart learning.

Sicuramente i recenti cambi nel management hanno determinato l'esigenza di un riassetto interno alla società; resta comunque fondamentale il reciproco rispetto degli impegni che ci siamo dati, in particolar modo per rispondere alla richiesta sindacale di superare velocemente residui atteggiamenti coercitivi nei confronti del personale, contribuendo nello stesso tempo alla concretizzazione di un vero salto di qualità delle relazioni industriali. Il recente clima relazionale tra le parti che ha portato all'accordo sul PdR sicuramente è un bel segnale che va in quella auspicata direzione. Certamente come Fit-Cisl non tolleremo "ritorni al passato".

Risulta di tutta evidenza che, con l'aumento dell'attenzione mondiale ai temi ambientali, ma anche in relazione alla strategia europea in tema di trasporti sostenibili e alle misure messe in atto dagli Stati nazionali, la quota di trasporto merci su ferrovia sta incrementandosi. È necessario però che il settore cresca in maniera ordinata e quindi è fondamentale che tutte le aziende concorrano all'interno di un moderno quadro di regole stabili, che riguardino gli aspetti del fare impresa e che siano anche rispettose dei diritti e delle tutele dei lavoratori.

La nuova Sala Blu Nazionale per essere più vicini ai passeggeri disabili e a ridotta mobilità



di Michele Castellano

Un servizio di eccellenza erogato da Rete ferroviaria italiana attraverso il personale delle Sale Blu è quello dell'assistenza ai viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità. Tanti sono gli attestati di apprezzamento che quotidianamente vengono rivolti da singoli viaggiatori e dalle associazioni dei disabili al personale di tali strutture per la cura e la professionalità manifestata nello svolgere una così importante attività, che consente alle persone che hanno difficoltà fisiche di utilizzare il treno per i propri spostamenti.

La gestione del servizio, attualmente garantito in 300 stazioni, inizia con la richiesta di assistenza che viene rivolta tramite l'impresa ferroviaria che il viaggiatore ha scelto, telematicamente con specifica applicazione web o con mail inviata a una delle 14 Sale Blu, recandosi o telefonando direttamente a una Sala Blu, attraverso un numero verde dedicato. A seguito della programmazione del viaggio, il viaggiatore viene accolto in stazione nel punto d'incontro della stazione stabilito e accompagnato a bordo del treno in partenza e a destinazione fino all'uscita. Qualora il viaggio preveda dei cambi di treno, l'assistenza garantisce il trasbordo tra i convogli interessati e, in caso di ritardi, viene riprogrammata in tempo reale la soluzione più idonea per consentire l'arrivo a destinazione del viaggiatore.

La richiesta del servizio è in continua crescita, tanto da aver più che saturato la capacità produttiva dell'organizzazione esistente, e di conseguenza si è reso necessario doverla adeguare ad affrontare le nuove necessità. La società ha quindi deciso di potenziare la struttura con l'istituzione di una Sala Blu Nazionale principalmente per aumentare del 50 per cento la capacità di risposta complessiva alle chiamate telefoniche di richiesta del servizio, passando dagli attuali 10mila ad almeno 15mila contatti al mese. Le chiamate saranno così concentrate a livello nazionale, e gli impianti territoriali, che oggi svolgono totalmente tale incombenza, saranno coinvolti per fronteggiare solo i picchi delle richieste. In tal modo le Sale Blu territoriali potranno dedicarsi maggiormente all'importante attività di accoglienza dei viaggiatori e provvedere alla gestione operativa del servizio.

La nuova struttura nazionale, oltre all'attività ordinaria di informazione alla clientela sull'offerta del servizio, deve provvedere a garantire assistenza e intervenire in caso di difficoltà del viaggiatore in corso di viaggio o all'arrivo in stazione, oltre che relazionarsi con le imprese di trasporto inoltrando richieste di specifiche tematiche di competenza delle stesse. Inoltre avrà il compito della gestione dei canali online per i servizi internazionali e dei

contatti via web-chat per viaggiatori non udenti. Per questa attività centrale sarà dedicato personale appositamente selezionato con adeguate conoscenze linguistiche e informatiche.

L'occasione di concordare gli aspetti inerenti all'organizzazione del lavoro della Sala Blu Nazionale è stata colta anche per fissare quella della struttura nel suo complesso, rimasta indefinita da troppo tempo. Nell'incontro con la Direzione Circolazione, da cui oggi dipende l'attività, è stato stabilito che in ogni Sala Blu debba essere previsto un Coordinatore di livello professionale Q2 e un numero di addetti, adeguato ai carichi di lavoro da svolgere, inquadrati nel profilo di Specialista Tecnico Commerciale di livello B. Con la definizione di quest'ultimo profilo professionale, più appropriato per chi svolge un'attività dal chiaro connotato di assistenza alla clientela, si è provveduto a uniformare negli impianti una situazione che vedeva la presenza di diverse professionalità, molte delle quali di tipo tecnico amministrativo e altre di esercizio ferroviario. Nei prossimi mesi si testerà se la nuova organizzazione è in grado di sostenere i crescenti volumi di attività e di ridurre drasticamente i tempi di attesa, soprattutto quelli dei contatti telefonici, con l'impegno condiviso con Rfi di apportare gli interventi necessari per migliorare ulteriormente la qualità del servizio.

Fardelli d'Italia: l'emergenza rifiuti è questione nazionale

Bisogna tracciare gli scarti industriali per dare inizio al circolo virtuoso



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

Nell'immaginario collettivo, quando si parla di terra dei fuochi si pensa a un grave problema ambientale circoscritto alla regione Campania. Niente di più falso: il fenomeno è diffuso in tutte le regioni e spesso, pur non essendo evidenziato dai classici roghi, contamina e deturpa pesantemente ampi territori. Insomma come "fratelli d'Italia" siamo uniti anche dai veleni che uccidono il nostro bel Paese. Questo perché, in tutte le zone altamente industrializzate o con forte presenza di cantieri edili, il più grande pensiero di imprenditori senza scrupoli è come risparmiare sui costi

quando appaiono i disastri alla luce del sole l'unica cosa che la politica sa fare è scaricare le responsabilità tra vari enti e istituzioni per competenze sempre in conflitto tra loro. Un riflesso condizionato che la politica stessa ha creato con la riforma del Titolo V della Costituzione, a causa della quale tutti hanno competenze concorrenti e potere di veto, ma nessuno ha responsabilità.

Nell'ultimo anno in Italia sono state sequestrate 4,5 milioni di tonnellate di rifiuti, l'equivalente di circa 200mila Tir. Spazzatura industriale, speciale e tossica, proveniente da tutt'Italia, una nazione inquinata da nord a sud,

perché i focolai di rifiuti speciali e industriali non sono un'esclusiva del meridione e i capannoni pieni di scorie recentemente scoperti nelle campagne del Torinese e del Milanese ne sono la prova.

Siamo tra i migliori in Europa sul fronte del riciclo, ma siamo tra gli ultimi in termini di prevenzione dei rifiuti speciali:

10% per i pericolosi.

È finito il tempo in cui il traffico illecito dei rifiuti terminava il suo ciclo con i sotterramenti: ora le nuove modalità di smaltimento avvengono in capannoni riempiti in ogni angolo per poi essere dati alle fiamme. E non sono solo le eco-mafie ad utilizzare questa nuova pratica, ma anche piccole imprese o aziende del settore che per motivi economici mettono in atto comportamenti criminali, cercando poi di passare come vittime di atti criminali o, se "beccati", dell'insostenibile sistema di smaltimento legale.

Dai dati che emergono nel rapporto Ecomafie 2018 di Legambiente, risulta che il fatturato illegale è salito a quota 14,1 miliardi di euro. Il settore dei rifiuti è quello dove si concentra la percentuale più alta di illeciti, che sfiorano il 24% del totale nazionale, praticamente un reato su 4.

L'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale (Ispra) evidenzia un altro dramma ambientale che ci trasciniamo da decenni, relativo ai rifiuti contenenti amianto. Per questi scarti la forma di smaltimento prevalente continua ad essere la discarica (85,5% del totale gestito), anche se un quantitativo rilevante (circa 118 mila tonnellate) viene esportato in Germania.

Siamo tra i migliori in Europa sul fronte del riciclo, ma siamo tra gli ultimi in termini di prevenzione dei rifiuti speciali

di smaltimento dei rifiuti prodotti dai loro scarti di produzione.

A causa di un'errata e talvolta pilotata informazione, si è condizionata l'opinione pubblica facendole credere che la maggiore causa dell'inquinamento dell'ambiente sia lo smaltimento dei rifiuti urbani o la costruzione e l'uso di impianti per il loro trattamento, come ad esempio i termovalorizzatori, mentre invece in un Paese come il nostro, dove lavoro in nero e relativa evasione fiscale la fanno da padrone, l'economia sommersa sparge i suoi veleni praticamente indisturbata, e



Tra i rifiuti speciali che stanno creando nuove molteplici problematiche vi sono quelli di apparecchiature elettriche ed elettroniche (Raee) e i rifiuti sanitari e ospedalieri. I primi sono tra i più ambiti dalle ecomafie per l'insufficiente regolamentazione sul loro smaltimento; i secondi sono tra i più pericolosi, ma sono trascurati dal dibattito politico e quindi anche dalle relative agende dei governi degli ultimi decenni; conseguentemente sono tra i rifiuti più appetiti per lo smaltimento illegale. È soprattutto lo smaltimento illegale dei rifiuti sanitari e ospedalieri che può avere un effetto disastroso su ambiente e persone. La combustione di questi scarti può provocare l'emissione di diossine, furani e particolato; lo smaltimento in discariche abusive può contaminare le falde acquifere con disinfettanti chimici e altri elementi nocivi - una bomba ecologica, se si considera che l'Italia ne produce circa mille tonnellate al giorno tra ospedali, strutture sanitarie e laboratori di analisi e ricerca.

L'Ispra inoltre evidenzia che, tra i rifiuti speciali, quelli delle costruzioni e demolizioni edili costituiscono uno dei quantitativi più importanti con oltre 54,8 milioni di tonnellate, che rappresentano il 40,6% dei rifiuti speciali

in Italia. La regione che ne produce di più è la Lombardia con 29,4 milioni di tonnellate, pari al 21,8% del totale.

Il report Ispra sul 2018 segnala anche situazioni riguardanti i crimini ambientali che evidenziano la dimensione del fenomeno: solo nello scorso anno, e solo nel distretto di Milano, i pubblici ministeri hanno iscritto 25 procedimenti contro noti per il reato di combustione illecita di rifiuti, per un totale di 38 indagati, e inchieste contro soggetti noti per un totale di dodici indagati per il reato di inquinamento ambientale.

Rimanendo sempre in Lombardia, i dati sul distretto giudiziario di Brescia, che include Bergamo, Mantova e Cremona, segnalano che solo per le discariche abusive nel 2018 si sono aperti 14 fascicoli contro noti per un totale di 45 indagati; anche in questo caso si evidenzia una crescita del fenomeno criminale nello smaltimento dei rifiuti, perché nel 2017 i procedimenti contro noti erano stati 13 e gli indagati 22, mentre nel 2016 si contavano 11 procedimenti contro noti e 18 indagati. Il Bresciano in particolare spicca per le accuse di inquinamento ambientale, fattispecie ampia e riferita al suolo e sottosuolo, all'acqua

o all'aria: il censimento del 2018 racconta di 28 fascicoli contro soggetti noti, 19 contro ignoti e 81 indagati; per tutte e tre le voci, il distretto bresciano ha il primato italiano.

Considerati questi dati, è chiaro che siamo lontani anni luce dagli obiettivi di gestione lecita e sostenibile dei rifiuti e di tutela ambientale del territorio. E mentre il dibattito politico e l'opinione pubblica discutono, spesso senza cognizione di causa, se per il trattamento dei rifiuti urbani (1/6 dei rifiuti prodotti in Italia) sia meglio un modello industriale di economia circolare,

compresa la termovalorizzazione, o l'utopistico modello rifiuti zero, territorio e cittadini continuano a subire gravi conseguenze di sistemi illeciti di smaltimento come la combustione o l'abbandono di rifiuti inquinanti.

È assurdo che mentre per i semplici cittadini si sono trovate modalità per tracciare la spazzatura, che producono sanzioni per il non corretto conferimento nelle raccolte differenziate, per chi produce rifiuti speciali e pericolosi che contaminano e deturpano il nostro ambiente non ci sia un sistema di tracciabilità certo ed efficace, con conseguente condanna non solo penale ed economica, ma anche al ripristino delle condizioni ambientali.

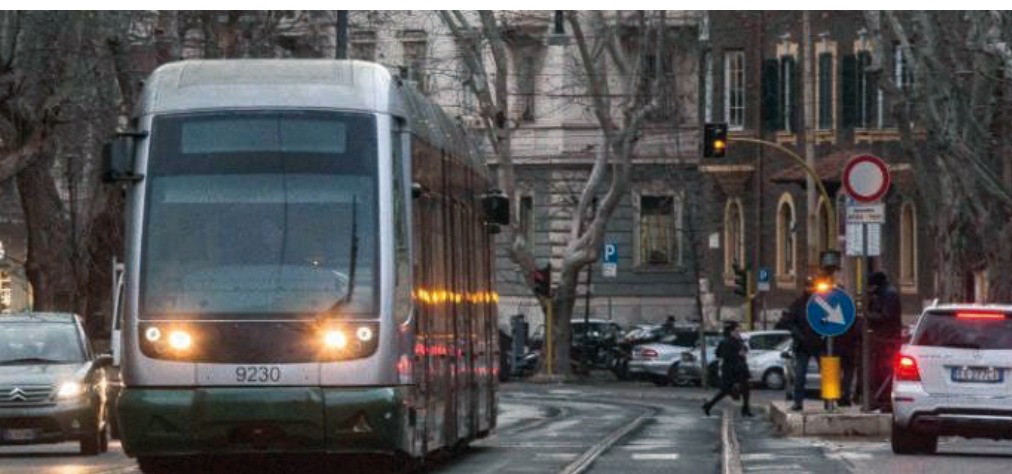
Come Fit-Cisl da tempo, come abbiamo anche dimostrato con il nostro recente convegno sull'economia circolare, proponiamo soluzioni concrete e realistiche. È tempo che la politica ma anche l'opinione pubblica cambino passo e diano inizio al circolo virtuoso di cui abbiamo urgente bisogno, ma per fare ciò è necessario partire da una corretta informazione. E noi come sindacato non ci tiriamo indietro.

I soldi ci sono: vanno investiti in parco mezzi e infrastrutture

Potenziare il tpl è il primo passo per l'abbandono dei veicoli privati



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



L'Italia ha uno dei parchi di mezzi pubblici più vecchi d'Europa. Come Fit-Cisl da tempo denunciavamo questo problema e anche grazie a noi, recentemente, qualche passo avanti è stato fatto, ma per percepire concretamente il cambiamento occorrerà attendere ancora un po'.

Eppure secondo noi si può e si deve fare ancora di più, visto che i fondi per il trasporto pubblico locale, grazie alla legge di Bilancio 2019, sono stati aumentati.

Il tema della vetustà dei mezzi è una delle ragioni per cui, nel nostro Paese, l'offerta del servizio di tpl talvolta non incrocia la domanda e certamente non invoglia l'uso del mezzo pubblico. La situazione è stata fotografata nei dettagli dall'ultimo rapporto della Cassa Depositi e Prestiti sul tpl, realizzato

dall'Area studi e ricerca con il titolo significativo "Ripartire dal trasporto pubblico".

La Cdp ha calcolato che ogni euro investito nel settore si traduce in 1,52 euro di benefici per la nostra economia. In base a questo dato, è facile immaginare la crescita economica che possono generare i 14 miliardi di euro già stanziati e pronti per essere spesi per il quinquennio che va dal 2019 al 2023 nel tpl. La tesi sostenuta nel rapporto è che nella nostra economia, così bisognosa di investimenti, il tpl risulta essere il settore giusto per avere benefici e ritorni in termini di Pil e occupazionali. Basti pensare che 2,8 miliardi di euro annui, aumentati fino a 3 comprendendo il fondo investimenti 2018/2019, generano un valore aggiunto di 4,3 miliardi, pari allo 0,2% del Pil del Paese e 110mila nuo-

vi posti di lavoro annui, pari allo 0,5% dell'occupazione.

È importante anche l'intervento sulle infrastrutture, che sono determinanti nel sistema di trasporto, visto che creano maggiori servizi per i cittadini, maggiori ricavi per le aziende del settore e di conseguenza più posti di lavoro. Senza contare poi l'impatto che gli investimenti hanno su due temi centrali: la diminuzione dell'inquinamento ambientale e la minore congestione della mobilità urbana.

Le distanze che ancora oggi ci dividono dal resto dell'Europa, per quanto riguarda il tpl, diventano oggetto di un'accurata riflessione da fare a 360 gradi per quanto riguarda le cause. L'Italia è ancora il Paese con il costo medio del biglietto più basso di Europa e la contribuzione pubblica più alta dopo la Francia. Le nostre famiglie spendono mediamente l'1,6% del reddito mensile per la mobilità collettiva, contro il 5,2 del Regno Unito, il 2,6 della Spagna e il 2,4 di Germania e Francia. Vero è che in questi paesi il rapporto euro/km è certamente più alto del nostro, ma è altrettanto vero che nei grandi centri di questi Stati la percentuale di persone che usufruiscono del mezzo pubblico è drasticamente più alta della nostra. A Parigi è il 75% mentre la media Italiana si attesta sul 30%.

Novità per il Fondo bilaterale di solidarietà del tpl

L'11 novembre l'Inps ha emanato una circolare con la quale definisce il nuovo regolamento del Fondo bilaterale di solidarietà del tpl, a seguito delle modifiche intervenute successivamente alla sua istituzione.

Vediamo cosa cambia:

- Ampliamento delle causali per accedere alle prestazioni ordinarie previste ora, non solo in caso di riorganizzazione e crisi aziendali, ma anche in caso di attivazione dei contratti di solidarietà;
- Aumento da due a quattro volte dell'importo massimo erogabile dal Fondo alle aziende, rispetto alla quota versata nell'anno precedente dalle stesse, per sostenere il reddito in caso di sospensione/riduzione dell'attività lavorativa e in caso di licenziamento collettivo;
- Aumento dell'integrazione dell'indennità Naspi, compensando la riduzione mensile prevista dalla legge dal 4° al 24° mese e passando dagli originari 173 euro mensili a 250 euro mensili, per tutto il periodo di erogazione dell'indennità.

Sono tante le cause di questi dati non consoni a una potenza mondiale quale l'Italia. Abbiamo citato subito la veltustà dei nostri mezzi: ricordiamo che la media ancora oggi si attesta a 12,8 anni di anzianità dei nostri bus e in particolare, dal punto di vista dell'inquinamento ambientale, il 42% dei mezzi urbani e il 61% di quelli extraurbani si attesta sotto la classificazione di euro 4.

La Cdp parla anche del problema della "polverizzazione dell'offerta", che noi chiamiamo piuttosto "nanismo aziendale", a cui come Fit-Cisl abbiamo dedicato convegni, articoli e molto altro. Purtroppo si contano ad oggi ben 930 aziende presenti nel settore con 124mila addetti. Un ulteriore dato che fa riflettere è che i primi venti operatori generano il 52% del fatturato totale, mentre alcune aziende si attestano addirittura sotto il 2%. Continuiamo a pensare che l'aggregazione di soggetti che svolgono il servizio di trasporto pubblico sia fondamentale per il rinnovamento del settore. Avere aziende di dimensioni medio/grandi significa efficientare i costi e offrire un servizio maggiormente integrato ed efficiente.

Altra grave mancanza è la razionalizzazione del servizio improntata su un'intermodalità che sia adeguata alle esigenze delle persone; un esempio tra tutti è la carenza di parcheggi di scambio. È normale che un utente, che ha la sola esigenza di spostarsi dal punto A al punto B, talvolta anche per fare brevi tratti, debba servirsi di mezzi diversi, modalità e orari differenti e sia quindi alla ricerca di un sistema intermodale e magari con tariffazione integrata.

È interessante una recente stima di Confcommercio che punta, qualora ce ne fosse ancora bisogno, ulteriormente il dito su quelle che sono le motivazioni che inducono i cittadini nel nostro Paese a non abbandonare il mezzo privato. Nei nostri principali centri urbani si viaggia ad una velocità commerciale che probabilmente è paragonabile a quella del '700: 15 km/h che addi-

rittura scende a 7-8 km/h nelle ore di punta! Sono 254 le ore passate mediamente nel traffico dai romani nel 2018: fa peggio solo Bogotá, la capitale della Colombia, con una media di 272. E per non far sentire sola la nostra bella Capitale, abbiamo ben cinque città nelle prime 25 posizioni, nell'ordine Milano al settimo posto, Firenze al quattordicesimo, Napoli al diciassettesimo e Torino al ventitreesimo.

La chiave per incentivare l'uso del mezzo pubblico è nei mezzi e nelle infrastrutture. Nuovi bus, meno soggetti a guasti e in grado di garantire una continuità di servizio oltre che di inquinare meno, nuove metropolitane, nuove ferrovie e nuovi traghetti sono in grado di incentivare da subito i passeggeri, incrementarne il numero a scapito del traffico privato e a beneficio anche della velocità commerciale dei nostri mezzi.

A tal proposito aprire una parentesi è doveroso per capire quanto, talvolta, chi è deputato a decidere le regole del gioco sia lontano dalla realtà. In discussione presso la Commissione Trasporti della Camera c'è la revisione del codice della strada con importanti novità. Una di queste è la possibilità di far circolare biciclette all'interno delle corsie riservate. Così anziché avere una velocità commerciale del '700 come oggi, arretreremmo alla preistoria, per non parlare del problema serissimo della sicurezza per chi circola e per chi ha la responsabilità della guida. Questa proposta è stata poi ridimen-

sionata e parzialmente rivista, grazie anche all'intervento delle organizzazioni sindacali in fase di audizione dalla Commissione, che come Fit-Cisl abbiamo promosso e sostenuto.

Ma facciamo alcuni esempi di come investire e innovare significhino incentivare: la tramvia di Firenze, stimata al suo avvio per 15mila passeggeri/giorno, oggi si attesta a più di 30mila. Altro esempio è l'Alto Adige dove, a seguito di nuovi treni con nuove frequenze, i passeggeri sono passati da 11mila/giorno del 2011, ai 32mila del 2018.

Bene quindi la svolta economica da noi richiesta e voluta. Bene gli ulteriori 16,1 miliardi di euro messi a disposizione, che con la legge di Bilancio 2019 sono assegnati al Ministero dei Trasporti in un arco temporale di quindici anni, di cui come dicevamo tre miliardi nel primo quinquennio 2019/2023. Ora non ci sono più scuse: i soldi per gli investimenti ci sono; si tratta di saperli gestire. Ora ci vuole la scossa; questo è il momento per incentivare l'uso del mezzo pubblico e portare il nostro Paese a livello di altri grandi Stati europei.

Le nostre iniziative hanno inciso sulle scelte politiche che hanno portato allo stanziamento di tali cifre. Siamo convinti che di questi investimenti beneficeranno tutti, lavoratrici e lavoratori compresi. E la nostra organizzazione continuerà ad essere protagonista del cambiamento in corso.

Blue economy? Noi ci crediamo E siamo pronti a salpare

È un settore trascurato da politica e opinione pubblica
ma ricco di opportunità per i giovani



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

Da più parti viene denunciata l'assenza, nel nostro paese, di una politica marittima efficace. Come Fit-Cisl lo diciamo da tempo ed è stato quindi ovvio inserire questa problematica nella vertenza nazionale, tuttora aperta, "Rimettiamo in movimento il Paese".

Con migliaia di chilometri di coste, la carenza di attenzione per il mondo marittimo del nostro Paese appare un fatto sorprendente; risulta sempre più evidente che manca da parte delle istituzioni una valorizzazione della vocazione marittima. In un tale contesto, diffondere la conoscenza delle opportunità offerte dal mondo del mare e dai mestieri del mare rappresenta, quindi, un impegno fondamentale della nostra Federazione.

La percezione che gli italiani, e in particolare la politica, hanno del ruolo del comparto marittimo è bassissima e assolutamente non proporzionata all'importanza che lo stesso riveste per l'intera economia. Basti pensare alle società come Fincantieri (cantieristica navale "pesante") e Perini (leader mondiale cantieristica yacht e lusso) e alle importantissime compagnie di navigazione di bandiera italiana. Nel nostro paese la questione marittima è generalmente sottovalutata, così come il potenziale di crescita "blu". La nostra politica si ferma spesso a pen-

sare al potenziale economico del mare in semplici, seppur importanti, termini di turismo. Il risultato è che in Italia è evidente la scarsa conoscenza del comparto.

Non nella stessa direzione, per fortuna, va invece l'Europa. La Commissione europea ha tra i suoi primi obiettivi la promozione del potenziale delle coste europee attraverso la valorizzazione di tutte le attività che utilizzano il mare: l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo marittimo costiero e di crociera, il trasporto marittimo, i porti e la cantieristica, oltre che le energie rinnovabili marine. Nello stesso senso vanno molti paesi industrializzati e non. Per questo, i termini come blue economy e blue growth sono tra gli argomenti più attuali nell'agenda mondiale.

Diffondere la conoscenza delle opportunità offerte dal mondo marittimo e dai mestieri del mare è lo strumento principale di cui servirsi per iniziare a proporre delle soluzioni. Più si conosce il mare più si è in grado di sostenere linee politiche per aumentare la consapevolezza del legame stretto tra mare, nautica, lavoro e formazione.

Si parla spesso di carriera marittima in riferimento alle figure degli ufficiali. Da più parti si ribadisce che a livello mondiale gli ufficiali risultano

carenti e che questo rappresenta una grossa opportunità per gli allievi italiani, da sempre considerati i migliori, anche se in realtà stiamo assistendo a un calo delle vocazioni. Non dobbiamo però dimenticare le altre figure professionali marittime, come per esempio gli operai meccanici, i gassisti, i commissari, gli elettricisti o i cuochi equipaggi, che sono caratterizzate da una elevata specializzazione e sono molto richieste dalle compagnie.

La situazione dell'occupazione dei giovani che si vogliono proiettare in una carriera marittima, risulta essere, quindi, una questione prioritaria da trattare; avvicinare così alle professioni "in mare" i giovani, che spesso sono distanti da questa realtà lavorativa, perché poco informati sulle possibilità di carriera in questo settore, rientra tra gli obiettivi principali della Fit-Cisl. Sorge quindi la necessità di fare una coraggiosa riflessione sui alcuni punti per mettere in evidenza le potenzialità attuali e future del comparto marittimo e le conseguenti prospettive di lavoro per i giovani.

Il lavoro marittimo è qualificato sotto il profilo professionale e interessante sotto il profilo retributivo. Ciononostante si registra una fortissima carenza di lavoratori e questo è da addebitare anche a un sistema complicato di normative sui requisiti di accesso

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!

HAI TEMPO FINO AL
15 APRILE 2020

WWW.SONOSTATOIO.COM

UN PROGETTO REALIZZATO A CURA DI



CON IL PATROCINIO DEL



CON LA COLLABORAZIONE DEL



CON LA PARTECIPAZIONE DI



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

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

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

Biglietti non pagati, liti con i controllori, aggressioni agli autisti, passeggeri impauriti, pensiline distrutte, autobus, metro e treni devastati, incuria, maleducazione, violenze d'ogni genere, sono solo alcune delle criticità che la FIT-CISL da tempo denuncia a gran voce e che vuole contribuire a prevenire, promuovendo un cambiamento culturale.

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

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

Rispettare la "cosa pubblica" consente alla comunità di crescere in quanto le risorse pubbliche, invece di essere spese per ripristinare periodicamente ciò che viene danneggiato o vandalizzato, potrebbero essere destinate a altri usi, come ad esempio alla salute, all'istruzione o ai trasporti stessi.

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

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

Le prime tre edizioni del concorso promosso dalla FIT-CISL sono state un successo, tantissimi studenti (dai 6 ai 19 anni circa) sono stati premiati con buoni libro, tablet e gadget e molti notebook sono stati assegnati alle scuole dei vincitori.



**REALIZZA UN FUMETTO O UNO SPOT AUDIO VIDEO
INVIACELLO ENTRO IL 15 APRILE 2020
PARTECIPA AL CONCORSO E VINCI!**

IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.

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

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

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

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

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

Per essere ammessi al concorso e risultarvi formalmente iscritti, **tutti gli elaborati (fumetti e spot audio-video) dovranno essere accompagnati dal modulo di autorizzazione alla partecipazione e dal consenso al trattamento dei dati personali** cui agli allegati A (se autore/i minorenni/i) o B (se autore/i maggiorenne/i) del bando debitamente compilati in ogni loro parte contenenti anche l'autorizzazione alla pubblicazione ed alla divulgazione gratuita della realizzazione prodotta, delle immagini degli autori/comparsa, rinunciando espressamente a riconoscimenti economici per diritti d'autore. I lavori dovranno essere inediti e originali.

CONCORSO "NICO PIRAS"

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

Non sono ammessi elaborati con contenuti offensivi, oltraggiosi o che ledano il pudore civico.

Ogni autore (per i minorenni il padre e la madre o il/la tutore/trice legale) è responsabile dei contenuti dell'opera presentata e della diffusione di musica e/o immagini o altro materiale coperto da copyright e/o diritti d'autore.

I concorrenti, per la partecipazione al bando, possono visionare l'informativa sul trattamento dei dati personali (allegati A e B) e conferire il consenso per il trattamento e l'utilizzo dei propri

dati personali, compresa la diffusione sul sito www.sonostatoio.com e www.fitcisl.org, sul canale Youtube e sul giornale mensile della federazione "La Voce dei Trasporti", nei limiti e in relazione agli scopi del concorso ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

Tutti gli elaborati dovranno pervenire, secondo le modalità previste dal bando, **entro e non oltre le ore 13.00 del 15 aprile 2020.**

LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

La Commissione giudicatrice (composta da Fondazione Motus, FNC, MIUR, MIT, Agens, ANAV, ASSTRA, RFI, Trenitalia, Tper, ATM) a proprio insindacabile e inappellabile giudizio, individuerà, tra quelli pervenuti nei modi e nei tempi previsti dal bando, gli elaborati che saranno ritenuti i più rappresentativi dell'iniziativa sulla base dei seguenti criteri di valutazione:


- originalità del prodotto;
- qualità della proposta artistica;
- congruità del prodotto con il tema indicato nel bando;
- qualità complessiva delle immagini, dei testi e dell'audio con riferimento alla capacità di trasferimento del messaggio alla base del presente concorso.

Testo completo del Bando e tutte le info su:

www.sonostatoio.com



M. PL. A000081P.REGISTRO UFFICIALE.U.0003870.05-09-2019



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca
Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e di formazione
Divisione Generale per lo Studente, l'Integrazione e la Partecipazione

Ai Dirigenti Scolastici di tutte le scuole di ogni ordine e grado statali e paritarie

e p.c. Ai Direttori Generali degli Uffici Scolastici Regionali

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Bolzano

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Trento

All'Intendente Scolastico per la Scuola in lingua tedesca Bolzano

All'Intendente Scolastico per la Scuola località Ladine Bolzano

Al Sovrintendente degli Studi per la Regione Valle D'Aosta Aosta

LORO SEDI

OGGETTO: IV Edizione del Concorso Nazionale Nico Piras "Sono Stato Io - insieme contro il maltrattamento dei mezzi pubblici" - a.s. 2019/2020.

L'organizzazione sindacale FIT-CISL, unitamente alla Fondazione Motus, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la collaborazione della Direzione Generale per lo Studente, l'Integrazione e la Partecipazione del MIUR, indice la IV edizione del Concorso Nazionale Nico Piras "Sono Stato Io - insieme contro il maltrattamento dei mezzi pubblici".

L'iniziativa si pone l'obiettivo di sensibilizzare e stimolare le giovani generazioni al rispetto delle persone che quotidianamente prestano la propria attività lavorativa al servizio degli utenti e alla cura della *cosa pubblica*, in particolare nel settore dei trasporti, per ravvivare in loro il senso e l'impegno civico.

Il Concorso è rivolto agli alunni delle scuole di ogni ordine e grado che possono partecipare in forma individuale o collettiva. Gli studenti potranno scegliere una delle forme espressive previste dal bando e produrre un elaborato sul tema, documentandosi anche attraverso il materiale presente sul sito www.sonostatoio.com.

Il materiale prodotto dovrà pervenire entro e non oltre le ore 13.00 del 15 aprile 2020 secondo le modalità indicate dal bando che si invia in allegato con preghiera di assicurarne la più ampia diffusione.

Per ulteriori chiarimenti si prega di contattare la FIT-CISL ai seguenti recapiti: **tel.** - 06.44286300 **e-mail** - concorsosonostatoio@gmail.com.

IL DIRETTORE GENERALE
Giovanna BODA

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

I PREMI

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

SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

Il 1° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 500,00.

Il 2° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 350,00.

Il 3° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 250,00.

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

Il 1° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 500,00.

Il 2° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 350,00.

Il 3° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 250,00.

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

Il 1° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 500,00.

Il 2° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 350,00.

Il 3° classificato di ogni sezione
sarà premiato con un buono libri
del valore di € 250,00.

Premio “VINCI TU, VINCE LA SCUOLA”

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

Premio regionale per i primi classificati

Le migliori produzioni (individuate sulla base del più alto punteggio ottenuto) di ciascuna sezione (fumetto e spot audio-video), indipendentemente dal ciclo di studio dell'autore, oltre a quanto già previsto sopra, si aggiudicheranno una **bicicletta mountain bike**, offerta dalla Segreteria Regionale FIT-CISL della regione di provenienza dei vincitori.



Testo completo del Bando e tutte le info su:



WWW.SONOSTATOIO.COM

BLUE ECONOMY

alle professioni e alla formazione, non all'altezza delle richieste delle aziende che utilizzano navi sempre più tecnologiche.

Solo attraverso un confronto a più voci saremo in grado di reindirizzare l'attenzione sui percorsi di formazione per le professioni in mare; la promozione di questo percorso dovrà essere svolta con grande senso di responsabilità. È doveroso a tal fine promuovere un approccio culturale, anche attraverso la scuola, che deve assumersi la responsabilità della valorizzazione delle esperienze e delle conoscenze, anche attraverso l'organizzazione di iniziative che permettano il necessario confronto con le grandi realtà marittime armatoriali.

È quindi fondamentale il ruolo della scuola, che dovrà avere il compito di offrire agli studenti una formazione al passo con le ultime riforme scolastiche e corrispondente all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese, iniziando per esempio dal sostenere l'alternanza scuola-lavoro. È di fondamentale importanza programmare un percorso di formazione specifica e pratica per i diplomati nautici già all'interno del percorso scolastico. Oggi molti ne parlano ma ancora poco si è fatto e, dove si è fatto, molte volte si è fatto male. Per esempio, i programmi degli istituti per i trasporti non sono aggiornati e

mancano i progetti per l'imbarco di questi ragazzi. Perché non si riesce a prevedere la possibilità di un imbarco già durante il percorso scolastico, per esempio di un mese al 3° anno, due mesi al 4° anno da farsi valere alla fine anche come crediti formativi?

Alla luce di tutto ciò da tempo siamo impegnati in iniziative in questa direzione a livello nazionale come anche locale. Ricordiamo i convegni organizzati nel 2017 in Calabria, dal titolo "La scuola tra formazione e occupazione nel sistema trasporti/infrastrutture. Quali prospettive future?" e "Prospettive occupazionali nell'industria marittima, il punto della Cisl", o il recente evento di Trapani, dove il 21 novembre scorso sono state consegnate presso l'aula magna dell'Istituto nautico Marino La Torre quattro borse di studio dal valore di 1.500 euro l'una, di cui due istituite dalla Caronte & Tourist su richiesta della Fit-Cisl.

Con questi eventi si concretizza di fatto l'obiettivo del nostro sindacato, ossia quello di fare da ponte tra il mondo della scuola e del lavoro, come alleato delle future generazioni, che così, appena diplomate, avranno l'occasione di svolgere, in un'azienda protagonista del settore marittimo, la

professione alla quale hanno dedicato i cinque anni di studio.

Spingeremo affinché si investa di più e meglio nel percorso formativo dei giovani con un obiettivo importante: offrire a questi ragazzi reali e tangibili opportunità occupazionali.

È fondamentale il ruolo della scuola, che dovrà offrire agli studenti una formazione corrispondente all'evoluzione dei fabbisogni di competenze delle imprese

In conclusione, puntiamo ad avviare qualcosa di concreto: ai rappresentanti armatoriali continueremo a chiedere di implementare ancora di più la rete di collaborazione/interlocazione con gli istituti tecnici interessati, non solo nautici, ma anche alberghieri e turistici, per ricercare le giovani risorse umane da formare e mettere in campo per la crescita e l'innovazione del sistema produttivo e trasportistico del mare. Alla scuola affidiamo il ruolo di trasmettere fiducia ai nostri giovani studenti, ribadendo che il lavoro del marittimo non è una mera possibilità, ma una concreta opportunità di una prospettiva professionale, piena di impegno ma anche di soddisfazioni sociali ed economiche.

La Fit-Cisl, insieme alle scuole e alle compagnie, proprio come in camera manovra, è pronta a salpare!

No ai 136 licenziamenti di Dsv-Panalpina



di Quirino Archilletti

Ancora una volta ci troviamo a gestire le difficili ricadute occupazionali generate da scelte commerciali che vengono fatte sulla pelle delle lavoratrici e dei lavoratori. Stavolta sono 136 i posti a rischio e la multinazionale responsabile è Dsv-Panalpina.

Appena abbiamo saputo dell'acquisizione della svizzera Panalpina Trasporti Mondiali da parte del gruppo danese Dsv, come Fit-Cisl abbiamo cercato di capire quali prospettive e quali impatti occupazionali un'operazione di questo tipo avrebbe potuto comportare. Siamo rimasti senza risposte per molti mesi e persino nel primo incontro tra le parti, quello del 25 ottobre scorso, non abbiamo ricevuto delle informazioni chiare.

Nel successivo incontro, quello del 7 novembre, ci è stata descritta una situazione complicata dal punto di vista economico, dovuta alle performance negative di Panalpina, condizione che non è stata mitigata nemmeno dall'ultimo positivo bilancio aziendale. A fronte di tale motivazione, durante quella riunione era stata esplicitata da Dsv la volontà di mettere in liquidazione Panalpina e avviare la procedura 223/91 (licenziamento collettivo).

Come Segreterie nazionali, prendendo atto di una determinazione aziendale che non ci dava possibilità per



ricercare soluzioni alternative alle problematiche emerse, abbiamo dichiarato in Panalpina lo stato di agitazione con sospensione delle prestazioni straordinarie.

Il 13 novembre ci è stata ufficialmente comunicata la cessazione dell'attività di Panalpina, con conseguente procedura di licenziamento collettivo per tutti i 136 dipendenti a oggi in for-

za. Pertanto abbiamo confermato lo stato di agitazione, chiedendo ai dipendenti di aderire alle iniziative di mobilitazione, a partire da una prima azione di sciopero il 22 novembre scorso, per l'intera giornata di lavoro, in tutta l'azienda a difesa dei livelli occupazionali.

Inoltre, lo scorso 25 novembre si è tenuto l'esame congiunto tra Panalpina

e le Segreterie nazionali, in esperimento della procedura 223/91 avviata dall'azienda. Ma sarebbe più corretto dire "si sarebbe dovuto tenere l'esame congiunto", in quanto un incontro di questa fattispecie presuppone e prevede un confronto su una proposta articolata presentata dall'azienda, come ad esempio: l'analisi completa delle criticità; il numero individuato del personale in esubero e i relativi criteri di scelta; il numero di dipendenti, le proposte e gli strumenti tesi alla ricollocazione; le modalità per favorire il personale in uscita e via elencando. L'azienda, invece, in quella sede ha manifestato solo confusione e incertezza, ribadendo di non essere ancora in grado di definire nulla, tro-

evitare un'ulteriore fase di incertezza del futuro per le lavoratrici, i lavoratori e le loro famiglie che, a oggi, vivono sulle proprie teste la realtà di 136 licenziamenti.

Pertanto, a fronte delle affermazioni dell'azienda, che oltre ad essere poco chiare sono anche contraddittorie, unitariamente abbiamo chiesto il ritiro della procedura di licenziamento in atto. Solo una soluzione di questo genere permetterebbe a tutti di affrontare la difficoltà del momento con la dovuta serenità.

Purtroppo queste dinamiche sono sempre più frequenti, specie quando si parla di grandi gruppi multinazionali: ne siamo consapevoli e lo abbiamo ribadito anche nelle linee programmatiche presentate alle controparti per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore.

Di fatto, nell'incontro in sede di rinnovo del ccnl del 25 novembre scorso, come Fit-Cisl abbiamo manifestato che ormai è sempre più necessario aggiornare il capitolo contrattuale delle "Relazioni industriali," che per noi

sono la "colonna vertebrale" del ccnl. Questo aggiornamento è imposto da problematiche come le nuove tecnologie, l'organizzazione del lavoro che cambia, le aziende che sempre più vengono



Anche se manterremo alto il livello di attenzione, confidiamo che Panalpina e tutto il gruppo Dsv rivedano le proprie strategie, al fine di evitare atti unilaterali e affinché sul tavolo di trattativa dei prossimi incontri portino solo la volontà e la responsabilità di ricercare soluzioni condivise.

assorbite e si caratterizzano come multinazionali.

Da sempre il nostro obiettivo è quello di cercare di governare e non subire questi cambiamenti. Vogliamo e dobbiamo prevedere tutti gli impatti di queste dinamiche. È necessario rafforzare le relazioni industriali attraverso una partecipazione vera, attiva e propositiva e per noi lo strumento utile è l'osservatorio nazionale permanente, che esiste già contrattualmente ma non è mai decollato.

vandosi tuttora in una fase di verifica dei livelli di produttività, di business e di capacità attrattiva verso i grandi e storici clienti di Panalpina.

Come Fit-Cisl stigmatizziamo il modus operandi dell'azienda e riteniamo che la responsabilità sociale di fare impresa imponga che queste verifiche siano fatte in precedenza e, soprattutto, con estrema cautela, al fine di

La vertenza Gefco: 18 posti a rischio

A ulteriore conferma delle problematiche del settore della logistica, che non ci stanchiamo di denunciare, c'è la vertenza Gefco. Si tratta dell'ennesima multinazionale che minaccia esuberanti - in questo caso 18 su 158 dipendenti basati in Italia. Tale pretesa ci appare incomprensibile, visto che ci risulta che l'azienda è in espansione. Appena a giugno ha aperto un nuovo magazzino a Udine e a novembre ha annunciato un importante accordo con il colosso Airbus per una catena di approvvigionamento più rispettosa dell'ambiente. A breve avremo un incontro con l'azienda e individueremo tutte le soluzioni più adatte a dare massima tutela ai lavoratori coinvolti.

Portiamo a casa un ccnl rinnovato Ed è solo l'inizio

di **Francesco Sorrentino**

Il 23 ottobre è stato finalmente raggiunto l'accordo sul rinnovo del ccnl dei lavoratori dell'Autonoleggio, Gestione parcheggi e Soccorso stradale.

È stata una trattativa lunga e difficile che si è conclusa in modo soddisfacente: questa intesa è stata sicuramente l'occasione per le organizzazioni sindacali per aumentare il più possibile il potere d'acquisto delle retribuzioni, ma soprattutto per mettere un po' d'ordine in quello che era un contratto di lavoro frutto della somma aritmetica di tre diversi accordi, pertanto confuso e pieno di ripetizioni.

Per quanto riguarda l'aspetto normativo, è stato unificato il sistema classificatorio del personale; sono stati rivisti alcune declaratorie e profili professionali. Una nuova scala parametrica è stata definita: decorrerà dal 1° marzo 2021.

Circa i lavoratori a tempo determinato, sia Ctd che stagionali, è stata armonizzata la normativa che ne regola l'impiego, unificandola attraverso l'introduzione del diritto di precedenza rispetto alle assunzioni sia a tempo determinato che indeterminato.

È stato introdotto il lavoro agile (smart working) stabilendone le regole generali a livello nazionale, ma andrà definito a seconda delle esigenze locali con i livelli aziendale/territoriale dei sindacati firmatari del ccnl.

È stato anche stabilito che l'indennità mensile per i lavoratori impegnati nel tirocinio formativo (stage) sia unica su tutto il territorio nazionale e pari a 800 euro, ponendo fine a differenze regionali.

Per quanto riguarda gli appalti, è stato inserito nel ccnl un protocollo che prevede non solo una serie di obblighi da parte del committente e dell'appaltatore, ma anche un sistema sanzionatorio che dà alle organizzazioni sindacali firmatarie del ccnl un ruolo centrale e determinante di controllo, che prevede nei casi più gravi anche la rescissione del contratto d'appalto da parte del committente. Qualora questa norma non fosse rispettata, i sindacati avranno la possibilità di denunciare il committente per comportamento antisindacale.

Inoltre per i lavoratori affetti da gravi patologie sono state aumentate le tutele mediante la sospensione del periodo di comporto delle malattie, non solo ai fini della conservazione del posto di lavoro, com'è tuttora, ma anche per evitare che, superati i 180 giorni di malattia, lo stipendio vada soggetto a pesanti decurtazioni. Inoltre, per questi lavoratori sono state abolite le fasce di reperibilità.

Per quanto riguarda la parte economica, è stato convenuto un incremento complessivo a livello C1 di 120 euro erogato in quattro tranches. A copertura del pe-

riodo di vacanza contrattuale (11 mesi) è prevista un'una tantum di 330 euro al livello C1 riparametrata in due tranches, novembre 2019 e febbraio 2020.

Sarà riconosciuto un ulteriore incremento a carico delle aziende a favore della previdenza integrativa pari allo 0,50 della retribuzione mensile utile per 14 mensilità.

Circa i buoni pasto, passeranno in tutte le aziende da gennaio 2020 a 6 euro e da gennaio 2021 a 7 euro. L'elemento di garanzia rispetto alla mancata contrattazione di secondo livello passerà a 400 euro a decorrere dal 2021.

Come previsto dagli accordi interconfederali, l'accordo è stato sottoposto ai lavoratori, che l'hanno largamente approvato.

La Fit-Cisl tutta, dal Segretario nazionale ai delegati aziendali, ha contribuito in modo determinante a raggiungere questo rinnovo e, se pur possiamo ritenere soddisfatti del risultato, pensiamo che molto ancora resti da fare. Riteniamo infatti che questo rinnovo sia solo l'inizio di una rivisitazione di tutto l'impianto contrattuale che c'impegna per il prossimo futuro in un lavoro che possa rendere il ccnl più attuale e confacente alle esigenze dei lavoratori di oggi.

Droni, un mercato che vola E porta lavoro

I requisiti necessari per diventare pilota di droni autorizzato dall'Enac non sono molto distanti da quelli per essere un pilota di aereo

di **Cristiano Di Murro**

Oggi i droni sono entrati a far parte della rivoluzione industriale 4.0, ma cosa sono? Sono piccoli robot dalle limitate capacità autonome. I più conosciuti sono quelli volanti detti anche Apr, Aeromobili a pilotaggio remoto, cioè in grado di volare senza che ci sia un pilota a bordo.

Il drone ha creato nuove opportunità professionali sia per chi lavora in proprio sia per le aziende che richiedono professionisti abilitati all'impiego di tale tecnologia. Nuove figure professionali sono nate presso le scuole di volo, che ora richiedono istruttori, esaminatori e manutentori di Apr.

Il drone trova naturale uso nella sorveglianza del territorio, nel rilevamento delle condizioni ambientali, nella trasmissione dati, nell'aerofotogrammetria, nell'agricoltura di precisione, nei compiti di ordine pubblico, nell'edilizia, nelle rilevazioni archeologiche, nel cinema, nel monitoraggio di incendi, nelle ispezioni di infrastrutture e impianti, nella sorveglianza del traffico, nella ricerca e nel salvataggio e in molti altri settori: l'elenco infatti è potenzialmente molto più lungo perché si tratta di uno strumento relativamente nuovo, le cui possibilità di impiego non sono state ancora esplorate completamente.

I geometri e gli architetti, ora, grazie



agli Apr, possono eseguire ricostruzioni del territorio semplicemente sorvolando un'area di interesse. I fotografi, invece di noleggiare costosi elicotteri, ora possono catturare le stesse immagini aeree con il drone. Gli agricoltori possono effettuare quella che viene chiamata agricoltura di precisione, una tecnica che permette di trasformare alcune foto aeree in uno schema che illustra lo stato di salute di un terreno agricolo, mostrando quali zone necessitano di interventi. Anche la manutenzione delle infrastrutture di telecomunicazioni si evolve e diventa sempre più efficiente grazie ai droni. Le aziende di telecomunicazioni che hanno bisogno di controllare a distanza la manutenzione ordinaria, preventiva o straordinaria, nonché di valutare danni o

guasti all'infrastruttura anche in aree geografiche remote o non facilmente accessibili, grazie agli occhi digitali del drone possono ricevere immagini in 4K. Le informazioni così raccolte vengono trasferite su una piattaforma tecnologica che permette di compilare una scheda intervento completa di fotogrammetria 2D e video con tutti i punti di interesse e generare quindi la richiesta di intervento.

Si sente spesso parlare della tecnologia che "distrugge" i posti di lavoro. In questo caso sta succedendo il contrario. Professionisti che lavorano "alla vecchia maniera" hanno la possibilità di aprirsi a nuovi sbocchi professionali, nuove applicazioni e nuovi servizi, proprio grazie ai droni. Questo vale anche per i giovani che si affacciano al

mondo del lavoro e sono appassionati di tecnologia e affascinati dal volo. Gli Apr permettono di trovare una strada per iniziare la propria carriera. Il mercato dei droni e dei servizi con-



ne medica di seconda classe per soddisfare i requisiti psicofisici richiesti per l'Attestato di Pilota Apr. Per il conseguimento dell'attestato si deve frequentare un corso presso una delle

scuole di volo riconosciute da Enac e superare un esame teorico e pratico di abilitazione con un esaminatore. I corsi presso le scuole certificate sono suddivisi in funzione del peso dell'Apr e del tipo delle operazioni che si andranno a svolgere con esso. Si può conseguire l'abilitazione sia alle operazioni "non critiche" che alle "operazioni critiche" con Apr di peso da 300 gr a quattro kg ed

nessi sarà uno dei principali motori dello sviluppo economico europeo e mondiale nei prossimi anni, tant'è che la Commissione europea prevede che la crescita di tale mercato raggiungerà i 10 miliardi di euro all'anno entro il 2035 e i 15 miliardi entro il 2050. In Italia già diversi professionisti e aziende hanno colto l'opportunità; si contano a oggi più di 3mila operatori riconosciuti dagli enti ufficiali. E allora come si diventa pilota di Apr? Il drone, secondo l'articolo 743 del Codice della Navigazione, è considerato un vero e proprio aeromobile e come tale il suo uso e le sue abilitazioni ricadono nel campo di applicazione dei regolamenti dell'Enac (Ente nazionale aviazione civile). L'Enac definisce i livelli di sicurezza da garantire per le diverse tipologie di operazioni che possono essere condotte con l'utilizzo di Apr e i requisiti psicofisici e i percorsi addestrativi per il conseguimento dell'attestato e della licenza di volo di pilota di Apr. Si deve avere una età minima di 18 anni ed essere in possesso di una certificazione medica secondo gli standard relativi alla licenza di pilota Lapl (Light aircraft pilot license) oppure una certificazione

Apr da quattro kg a 25 kg. Per operazioni "non critiche" si intendono quelle condotte a vista, in Vlos (Visual line of sight) oppure Evlos (Extended visual line of sight) che non prevedono il sorvolo, anche in caso di avarie e malfunzionamenti, di aree congestionate, assembramenti di persone o agglomerati urbani. Per operazioni critiche si intendono invece quelle diverse operazioni che non rispettano, anche solo parzialmente, quanto detto precedentemente per le operazioni non critiche.

Nelle operazioni in Vlos, il pilota deve essere in grado di mantenere il contatto visivo diretto con l'Apr o con metodi alternativi in caso di operazioni Evlos, in maniera tale da monitorarne il profilo di volo nei riguardi di altri aeromobili, persone, imbarcazioni, veicoli e infrastrutture allo scopo di evitare le collisioni. Le operazioni in Vlos-Evlos sono consentite, di giorno, fino a un'altezza massima di 150 metri Agl (Above ground level) e fino ad una distanza massima sul piano orizzontale di 500 m, e devono essere condotte in modo sicuro e senza arrecare danni a terzi. In caso di perdita

del contatto visivo dell'Apr, entro i limiti orizzontali e verticali consentiti, il pilota deve terminare il volo il prima possibile. Chi è già in possesso di una licenza di pilota civile o di un attestato di volo sportivo, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica n. 133/2010, avrà riconosciuti i crediti utili per il programma di addestramento che consente il conseguimento dell'attestato di pilota di Apr.

Per la conduzione di Apr in operazioni oltre l'orizzonte ottico dette Bvlos (Beyond visual line of sight) e per l'effettuazione di operazioni critiche, il Sapr deve essere dotato di un mezzo di terminazione del volo la cui funzionalità sia indipendente dal sistema primario di comando e controllo del mezzo e il suo operatore deve avere una Licenza di Pilota di Apr. Per conseguire tale licenza il richiedente deve dimostrare adeguate conoscenze aeronautiche di base e capacità di conduzione dell'Apr, da acquisire secondo programmi stabiliti da Enac. Possono ottenere riconosciuti i crediti necessari al conseguimento della Licenza di Pilota di Apr i piloti che hanno conseguito una Licenza di Pilota Cpl (Commercial pilot license) e Abilitazione IR (Instrument rating) ed essere in possesso di un certificato medico di terza classe.

Come si vede, i requisiti necessari per diventare pilota di droni autorizzato dall'Enac non sono molto distanti da quelli necessari per essere un "tradizionale" pilota di aereo. Per questo siamo convinti che quello degli Apr sia un ambito che può offrire molte opportunità non solo ai giovani in cerca di un lavoro innovativo, ma anche a piloti "tradizionali" che desiderano reinventarsi. Come Fit-Cisl pensiamo che il comparto vada sostenuto in modo che cresca secondo le regole e non disordinatamente, tenendo conto delle sue straordinarie potenzialità occupazionali e tecniche. Per questo seguiamo anche il mondo dei droni con grande attenzione e vi terremo aggiornati su ogni novità relativa ad esso.

Superiamo la diffidenza verso la previdenza complementare



di Osvaldo Marinig



La previdenza complementare, tra i lavoratori italiani, incute ancora diffidenza. Nonostante siano trascorsi oltre venti anni dalla sua introduzione e sebbene anche l'Italia inizi a vantare un mercato di spessore, con un totale di oltre 20 miliardi di euro all'anno di flussi da reinvestire, le perplessità rimangono diffuse. Si tratta di una atavica diffidenza verso la gestione finanziaria, fatta da terzi, difficile da

stradicare nonostante i buoni risultati ottenuti dai fondi che hanno attraversato, egregiamente, le crisi del 2008, del 2013 e della parte finale del 2018.

A fine 2017, i fondi negoziali in Italia erano 35 con 2.805.751 iscritti, più 8% rispetto all'anno prima; incremento in parte dovuto all'estendersi della cosiddetta adesione contrattuale prevista dai contratti collettivi nazio-

nali. L'attivo netto destinato alle prestazioni valeva circa 49.456 milioni di euro (più 7,7% rispetto al 2016). Dati di tutto rispetto sono anche quelli relativi ai rendimenti dei fondi negoziali, che nelle gestioni bilanciate hanno superato i rendimenti annuali del Tfr, il Trattamento di fine rapporto.

Tfr che è sempre nel cuore dei lavoratori italiani. Frugando tra i dati

disponibili vediamo che, su base annua, la sua raccolta tra 2008 e 2019 è cresciuta. Se nel 2008 la raccolta annuale di Tfr era di 5 miliardi, a fine 2018 ci si attestava a poco più di 6. È interessante scoprire che il fondo tesoreria dell'Inps gestisce una massa di Tfr superiore a quella raccolta da tutti i fondi pensione negoziali messi assieme.

Questi dati definiscono molto bene la diffidenza verso la previdenza complementare. Le adesioni per via contrattuale, adottata da numerosi fondi, soprattutto quelli dei trasporti, hanno sicuramente contribuito a incrementare gli iscritti ma non a togliere la diffidenza. Moltissimi degli aderenti per via contrattuale non hanno trasformato la loro adesione in iscrizione. Per cui, pur aderendo al proprio fondo, continuano a non ricevere il contributo paritetico del datore di lavoro e a lasciare i pochi denari nei comparti garantiti, quelli che al momento rendono molto meno rispetto agli altri comparti, visto che i rendimenti dei titoli di Stato con scadenze fino ai 5 anni sono negativi in quasi tutta Europa.

Molti si sentono spaventati dal fatto che la scelta di aderire volontariamente alla previdenza complementare è irreversibile. Come se si sentissero,

L'iscrizione di un familiare a carico a un fondo pensione è deducibile fiscalmente

implicitamente, defraudati della possibilità di disporre dei propri soldi. Atteggiamento che non provano verso il Tfr; quasi ritenessero che quest'ultimo possa essere più fruibile o comunque disponibile in qualsiasi momento.

Per rendere più appetibile l'adesione sono state introdotte delle novità legislative. Una di queste, non molto conosciuta e per questo non ancora implementata a dovere, prevede che gli accordi collettivi possano variare le percentuali di Tfr da destinare al fondo pensione complementare. Gli accordi possono stabilire una per-

centuale minima del Tfr maturando da destinare ai fondi anche per coloro che non erano entrati nel modo del lavoro prima del 28 aprile 1998. Si concede la facoltà a ogni singolo lavoratore di poter decidere quanta parte del suo Tfr destinare al fondo pensione e quanta lasciarne in azienda, ovviamente entro i limiti stabiliti dagli accordi.

I prossimi rinnovi contrattuali sicuramente potranno prevedere la rivisitazione delle percentuali da destinare alla previdenza complementare, in modo da rendere più omogeneo il trattamento tra i giovani e gli anziani. Il meccanismo è semplice: dal momento dell'entrata in vigore degli accordi, tutti i lavoratori potranno rivedere la percentuale di Tfr da destinare al fondo pensione. Un giovane che oggi si sente "costretto" a versare il 100% del Tfr potrà ridurre la propria percentuale, ovviamente solo con decorrenza successiva alla data di entrata in vigore dell'accordo. Di converso un anziano potrà aumentare la propria percentuale senza arrivare al 100% come oggi previsto. Un aderente contrattuale potrà iscriversi volontariamente scegliendo tra le varie percentuali di Tfr quella che riterrà più consona alle proprie esigenze.

Un'altra idea per convincere i più giovani ad aderire volontariamente alla previdenza complementare è legata alla possibilità di iscrivere i familiari a carico. Ciò consente di finanziare una posizione nella previdenza complementare in favore di un soggetto che non può godere delle agevolazioni fiscali, che vengono perciò attribuite all'iscritto principale. La deducibilità fiscale annua fino a 5.164,57 euro può essere tralata, ad esempio, sulla propria prole. Iscrivendo il figlio, oltre a far decorrere i tempi di iscrizione alla previdenza complementare con largo anticipo rispetto all'ingresso nel mondo del lavoro (ritornerà utile per avere le anticipazioni), si possono conseguire alcuni vantaggi.

Normalmente per eventi come nascite, battesimi, compleanni e via elencando, i ragazzi ricevono dei regali, in moneta da parte dei nonni, parenti, amici. Anziché spenderli subito, versando gli importi ricevuti sulla posizione aperta per il fiscalmente a carico, il genitore ha il vantaggio di vedersi restituire, già con la busta paga del mese di luglio dell'anno successivo, un cash pari alla percentuale dell'aliquota marginale Irpef. In concreto, se vengono versati 500 euro, il genitore ha uno sconto Irpef di 135 euro. Per cui si trova, anche lui, un regalo che potrà a sua volta rigirare al figlio oppure spendere a proprio piacimento. Ma non solo: Incrementando i versamenti periodici sulla posizione del fiscalmente a carico, che gestiti in modo adeguato produrranno rendimento, si avranno dei vantaggi futuri come evitare il ricorso a richieste di finanziamento per acquistare dei beni. Immaginate il momento in cui il figlio a carico sarà divenuto adolescente e vorrà dotarsi di un motorino. Essendo già iscritto alla previdenza complementare da almeno otto anni, potrà sfruttare la sua posizione previdenziale e, attraverso una semplice richiesta di anticipazione del 30% (quella richiedibile senza indicare motivazioni), ottenere in parte o per intero i soldi di cui avrà bisogno per acquistare l'oggetto del desiderio. Tale opportunità può essere ripetuta in successive fasi della vita quando sorgessero altre necessità: università, matrimonio, acquisto di una nuova casa.

Con un semplice atto compiuto per tempo, si può rendere più serena la vita dei propri figli o dei propri cari, iniziando, magari, già dalle prossime festività natalizie per un regalo alternativo ma sicuramente utile.

Prevenzione dei tumori e violenza sulle donne: la Fit-Cisl sempre in prima linea



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

Anche quest'anno la Segreteria Fit-Cisl nazionale ha dedicato due giornate alla prevenzione dei tumori femminili. L'iniziativa si chiama "Prenditi cura di te" ed è ormai un appuntamento importante, arrivato alla sua terza edizione, promosso dal Coordinamento donne e realizzato con la collaborazione della Komen Italia, l'organizzazione basata sul volontariato in prima linea nella lotta ai tumori del seno.

Grazie alla professionalità di medici e tecnici specializzati, è stato realizzato un seminario di prevenzione primaria sulle corrette abitudini di vita da osservare e, presso la sede nazionale di via Musa a Roma, iscritte e dirigenti sindacali hanno effettuato screening senologici gratuiti. La campagna ha lo scopo non solo di fare prevenzione e diffonderne la cultura, ma anche di sostenere quest'opera attraverso l'azione della Komen Italia che, tra i suoi obiettivi, ha pure quello di prevedere assistenza e sostegno psicologico alle donne malate di tumore.

25 novembre: Fit-Cisl aderisce alla giornata internazionale per il contrasto alla violenza

Da tempo la Fit-Cisl in ogni ambito - politico, organizzativo e contrattuale - si impegna quotidianamente a prevenire e combattere la violenza contro



le donne. Parliamo di un fenomeno ormai divenuto una piaga sociale in tutte le sue forme ed espressioni, fisiche e psicologiche, che in molti casi rimangono occulte tra le mura domestiche come nel modo del lavoro, dove il tema si associa anche a quello delle discriminazioni nell'accesso e nella prosecuzione di carriera e, negli ambiti operativi dei trasporti, a quello delle aggressioni messe in atto da parte di soggetti terzi ai danni del personale front line.

In occasione del 25 novembre, è necessario riaffermare che il contrasto

alla violenza in generale e a quella sulle donne in particolare è un impegno che deve riguardare tutti, uomini e donne, perché proteggere le nostre donne significa proteggere le nostre madri, figlie, sorelle, amiche e colleghe.

Parlando di numeri e di violenza domestica i dati sono sempre più raccapriccianti, tanto da far pensare alle vittime di una guerra occulta. Secondo i dati contenuti nel rapporto di Eures "Femminicidio e violenza di genere in Italia" pubblicato a novembre 2019 e riferito al 2018, sono stati 142

i femminicidi (+ 0,7% sull'anno precedente), di cui 78 per mano di partner o ex partner. L'85% dei femminicidi infatti avviene in famiglia.

Non rappresentano un quadro migliore i recenti numeri, diffusi nell'ottobre scorso, risultati da un'indagine svolta dall'Istat sull'attività portata avanti dai 281 centri antiviolenza che operano in Italia. Nel 2017 si sono rivolte a questi centri 43.467 donne. Se parliamo poi di ambito lavorativo, secondo i rilevamenti Istat, il 28% delle violenze subite dalle donne da non partner avviene nell'ambito dei luoghi di lavoro dei trasporti ovvero aeroporti, stazioni, mezzi pubblici. Inoltre, in base ai risultati offerti nel novembre 2014 dall'indagine conoscitiva "Più forti insieme contro la violenza

sulle donne nei trasporti", realizzata dalla Fit-Cisl attraverso l'azione del suo Coordinamento nazionale donne, che ha coinvolto circa mille lavoratrici e lavoratori che operano in tutte le aree dei trasporti sul territorio nazionale, si è potuto riscontrare che: tutte le forme di violenza sono presenti; la maggior parte di queste violenze rimane sotto silenzio perché le vittime hanno paura di non trovare ascolto e comprensione o hanno timore di subire ulteriori ripercussioni nell'ambito lavorativo; emerge e cresce il fenomeno delle aggressioni verbali e fisiche; le violenze subite si riscontrano anche negli spostamenti casa-lavoro.

Per prevenire e arginare il fenomeno della violenza nei luoghi di lavoro è



FERMIAMO TUTTI INSIEME LA VIOLENZA SULLE DONNE

*Tutte le Altre Donne
Siamo Noi*

*Madri Figlie Sorelle
Amiche Colleghe*



Non Restiamo a Guardare!

www.fitcisl.org (area donne)
fit.donne@cisl.it
25 novembre 2019

Help line **1522** NUMERO VERDE 24 ORE
Per avere aiuto, anche solo per un consiglio, chiama il 1522, il numero gratuito, attivo h 24, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Pari Opportunità.

1522: help line violenza e stalking

Il 1522 è il numero, gratuito e attivo h24, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento Pari Opportunità, che accoglie le richieste di aiuto e sostegno delle vittime di violenza. Per aver aiuto o anche solo un consiglio chiama il 1522 o vai sul sito <https://www.1522.eu/>.

necessario sostenere il recepimento della convenzione Ilo per combattere la violenza e le molestie nel mondo del lavoro adottata il 21 giugno scorso, che entrerà in vigore 12 mesi dopo la ratifica di almeno due Stati membri. La norma internazionale mira a proteggere i lavoratori, indipendentemente dal loro status contrattuale, e si riferisce alla violenza e alle mole-

stie, le quali possono essere messe in atto anche da soggetti terzi e che si verificano sul posto di lavoro, inteso come i luoghi in cui il lavoratore viene retribuito, svolge la pausa, usa servizi igienici e spogliatoi, gli alloggi, i tragitti casa-lavoro, durante viaggi di lavoro, formazione, eventi o attività sociali collegati all'attività lavorativa.

In merito ai trasporti la strategia da seguire è senza dubbio quella contrattuale. Quasi la totalità dei contratti collettivi dei trasporti hanno recepito l'accordo quadro confederale sulle molestie e le violenze nei luoghi di lavoro del 25 gennaio 2016, che prevede la realizzazione di specifici percorsi per prevenire, individuare e gestire il fenomeno iniziando dalla sottoscrizione dell'assunzione di responsabilità

e non tollerabilità di ogni atto molesto o violento. Molto è ancora da fare a livello aziendale, dove il recepimento dell'accordo sopracitato riguarda al momento solo alcuni, sebbene importanti, esempi di buone pratiche, che devono servire da punto di riferimento per sviluppare la contrattazione in ogni azienda su tali tematiche. A tale proposito si rimanda alla lettura del vademecum "Prevenzione e contrasto alla violenza sulle donne nei luoghi di lavoro dei trasporti: la parola alla contrattazione", realizzato a cura del Coordinamento nazionale donne Fit-Cisl, che individua gli strumenti utili a supportare l'azione dei contrattualisti per prevenire, contrastare e gestire ogni forma di molestia e violenza sui luoghi di lavoro dei trasporti.

Trasporto marittimo

Ispettorato Itf, per il team italiano un anno vissuto meticolosamente



di **Francesco Di Fiore**
Coordinatore ispettori Itf

Il 23 ottobre si è tenuta la riunione degli ispettori Itf italiani, organizzata, come avviene regolarmente ogni sei mesi, dal sottoscritto, Coordinatore nazionale dell'Ispettorato. Hanno partecipato Bruno Nazzarri (Filt-Cgil, Ispettore per Livorno e Marina di Carrara), Raffaele Formisano (Fit-Cisl, Contact per Civitavecchia, Napoli, Salerno e Gioia Tauro), Francesco Saitta (Filt-Cgil, Ispettore per la Sicilia), Gianbattista Leoncini (Fit-Cisl, Ispettore per il Basso Adriatico), Paolo Siligato (Filt-Cgil, Ispettore per il Nord Adriatico), Massimiliano Dalesio (Fit-Cisl, Contract per il medio Adriatico), Livia Martini (Fit-Cisl Assistente del Coordinatore per Imperia, Vado, Savona, Genova e La Spezia). Ha partecipato alla seconda parte dell'incontro anche Lars Lindgren (Auditor Itf) da Londra.

La riunione ha affrontato molti temi e casi di attualità per l'Ispettorato, in particolare a valle del meeting mondiale che si è tenuto a Colombo in Sri Lanka, di cui abbiamo parlato sullo scorso numero della Voce dei Trasporti.

Il primo caso affrontato è avvenuto in Canada nel porto di Trois-Rivieres ove l'ispettore ha aperto una vertenza su una nave coperta da contratto Ibf e in procinto di essere venduta. Infatti nei contratti Itf è previsto che, in caso

di vendita della nave, l'equipaggio riceva una compensazione di due mensilità di paga base qualora il marittimo non abbia completato il regolare periodo di imbarco. In tale frangente il lavoratore viene sbarcato e rimpatriato a spese dell'armatore. L'ispettore ha dato una interpretazione diversa ai testi contrattuali e quindi abbiamo dibattuto il caso con la finalità di non incorrere in errori di questo genere.

Altro punto che abbiamo sottolineato, anch'esso previsto dal contratto Ibf, è che, quando a livello locale non si raggiunge un accordo sul claim, lo stesso va trasferito a Londra e diventa oggetto di confronto tra la Itf e l'associazione datoriale mondiale Imec. Un caso di interpretazione non conforme al testo contrattuale si è avuto su una nave di bandiera italiana rispetto al pagamento dei salari in particolare a due marittimi, ai quali peraltro l'armatore aveva provveduto a fare regolare rimessa bancaria. Pur essendoci documenti a sostegno, l'ispettore ha ritenuto comunque doveroso far retribuire i due marittimi con il cash dalla nave. Anche questo episodio è stato oggetto di un approfondito dibattito.

Si tratta, ci teniamo a evidenziarlo, di casi isolati, ma che non vogliamo sottovalutare per via dell'impegno che ci ha sempre contraddistinto. Per questo Itf rafforzerà la formazione soprat-

tutto per i neo ispettori. Non a caso i partecipanti al nostro incontro nei loro interventi hanno tutti fatto emergere il tema della delicatezza del lavoro svolto dagli ispettori; infatti in campo internazionale un eventuale errore commesso da un ispettore potrebbe avere conseguenze anche di natura legale e certamente finirebbe per far perdere credibilità all'Itf. In conclusione, quindi, tutti hanno riconosciuto come la buona formazione, e non potrebbe essere altrimenti, sia il segreto per una efficace azione dell'Ispettorato nella campagna contro le bandiere ombra.

Un altro argomento che è stato oggetto del nostro incontro riguarda la collaborazione dell'Ispettorato con i lavoratori dei porti. Da tempo si sta sostenendo l'esigenza di creare dei momenti seminariali che integrino vicendevolmente l'attività di tutela dei lavoratori di mare e porti. Non a caso in Itf molti organismi sono paritetici composti da marittimi e portuali, i quali si riuniscono ed elaborano strategie comuni. In qualche intervento è stato rimarcato come nel contratto internazionale dei marittimi vi sia un articolo molto ben dettagliato a tutela e difesa del lavoro portuale che secondo la Itf non può essere svolto dal personale imbarcato ma deve essere lasciato, anche per motivi di sicurezza, ai portuali. L'au-

spicio è che in futuro si possa attivare un seminario sull'argomento anche perché, come avviene in molti paesi specialmente europei, i lavoratori dei porti sono fondamentali in supporto agli ispettori per la campagna Foc.

La nostra riunione è proseguita con l'illustrazione da parte dei parteci-

Parimenti le grandi vertenze per milioni di dollari, che avvenivano in passato, non si verificano più. In particolare le grandi compagnie hanno da tempo percepito quanto sia importante il rispetto dei contratti Itf, per non correre il pericolo di vedere la propria flotta boicottata nei vari

La parola

Con l'acronimo inglese **Foc** (Flags of convenience), ovvero bandiera di convenienza, o bandiera ombra o di comodo, si indica l'insegna di una nazione che viene issata da una nave di proprietà di cittadini o società di un'altra nazione. In questo modo, il proprietario della nave può spesso eludere il fisco del proprio paese, ma anche le altre regole, in primis quelle contrattuali, a danno dei propri dipendenti; naturalmente la nazione che fornisce la bandiera riceve soldi in cambio di questo servizio.

La Itf mantiene una lista di nazioni che usano le proprie bandiere come vessilli di convenienza.



panti delle situazioni in atto nei singoli porti di competenza. Il primo punto comune a tutti gli interventi è stato che le navi abbandonate sono fortemente diminuite di numero, in particolare nei porti principali del nostro Paese. Ciò sta a significare che il Psc (Port state control), cioè la nostra Capitaneria, con i suoi ufficiali sta facendo un buon lavoro, compresa la parte della convenzione sul lavoro Mlc 2006, per la quale sempre più si avvale della collaborazione degli ispettori Itf.

porti del mondo.

A questo punto è bene ricordare che 27 paesi hanno firmato quello che è definito Il Memorandum di Parigi. Lo scopo è quello di creare una struttura e una collaborazione per fronteggiare il fenomeno delle navi sub-standard in funzione della sicurezza (mancato rispetto delle regole delle convenzioni Imo) e delle condizioni di vita e di lavoro a bordo (regole della convenzione Mlc 2006). Importante è sottolineare che i controlli non riguardano solo le

navi di uno Stato firmatario del Memorandum, ma anche quelle di altre bandiere quando entrano nelle acque di un paese firmatario. Questi controlli possono portare anche all'arresto temporaneo della nave o al limite a un elenco di navi bandite dallo Stato firmatario. È facile comprendere che un simile meccanismo può essere di grande aiuto al lavoro dell'ispettore Itf, che può chiamare a proprio supporto, di fronte a un claim importante, il Psc. Per questo gli ispettori Itf normalmente creano un rapporto costruttivo di collaborazione con il Psc stando attenti, naturalmente, a non richiedere alla Capitaneria interventi fuori luogo.

Circa i dati sull'attività, anche quest'anno siamo andati molto bene sia per il numero di navi visitate che per quanto raccolto nelle varie vertenze a favore dei marittimi. Non dimentichiamo che, oltre all'Ispettorato, abbiamo, come Fit-Cisl, nella nostra sede di via Musa, un team che si dedica specificatamente alle vertenze, quindi complessivamente come Ispettorato siamo certamente una delle strutture più valide all'interno di Itf. Ci aiuta molto la collaborazione che si è nel tempo instaurata tra i vari ispettori, pur se di provenienza diversa.

Lars Lindgren è restato molto colpito dalla professionalità che l'Ispettorato italiano mostra e dalla costruttiva finalità che le nostre riunioni esprimono. Di tutto ciò si farà portavoce a Londra, aggiungendo così un ulteriore tassello alla credibilità del nostro Ispettorato.

Fattore Est: il confronto coi paesi ex Urss sulla tutela dei lavoratori



di **Remo Di Fiore**

Componente a nome della Fit-Cisl dell'Esecutivo Itf

Il 31 ottobre e il 1° novembre si è tenuto nel nostro Centro Studi Cisl di Firenze un seminario sulla protezione dei diritti dei lavoratori marittimi, cui hanno partecipato 13 rappresentanti dei sindacati di diversi paesi dell'ex Unione Sovietica, che come è noto sono coordinati dalla Confederazione Icwttwu basata a Mosca. I paesi rappresentati sono stati Russia, Azerbaïjan, Ucraina e Lettonia. Sindacalisti di altri Stati, come per esempio le altre repubbliche baltiche e la Georgia, differentemente dal passato, non hanno potuto partecipare a causa di altri impegni. È bene ricordare che, dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica, ogni nuova nazione ha creato il suo sindacato con un Coordinamento confederale sovranazionale, il cui Presidente è Georgy Stolyarenko, che naturalmente era presente all'incontro di Firenze. È anche intervenuto Roald Aliakrinsky presidente della Lega "Care of seamen".

Come sa chi legge regolarmente La Voce dei Trasporti, ripetiamo periodicamente questi seminari con le Repubbliche ex sovietiche perché sono momenti importanti per uno scambio approfondito sulle problematiche del trasporto marittimo e per costruire insieme strategie sindacali, ma non solo. Infatti i partecipanti sono in genere gli stessi dirigenti che poi si incontrano negli organismi Itf, la Federa-

zione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui come Fit-Cisl siamo affiliati, e quindi in occasione di questi seminari riusciamo a trovare posizioni comuni sugli argomenti dibattuti in sede internazionale.

Per la Fit-Cisl erano presenti il Segretario generale Salvatore Pellecchia, il Segretario nazionale Maurizio Diamante, il rappresentante di Fit-Cisl nell'Esecutivo Itf Remo Di Fiore, il Coordinatore degli Ispettori Itf Francesco Di Fiore con la sua assistente Livia Martini.

Il primo intervento dei lavori è stato del nostro Segretario generale. Naturalmente Pellecchia, oltre a sottolineare l'importanza della collaborazione internazionale attraverso simili seminari, ha fatto un discorso di ampio respiro senza trascurare di toccare brevemente i vari punti del programma, dimostrando come il responsabile di una Federazione debba essere in grado di sintetizzare tutte le problematiche delle varie modalità di trasporto che ne fanno parte.

È seguito poi l'intervento del Presidente della Confederazione Icwttwu, che ha illustrato i problemi politico-sindacali del comparto marittimo-fluviale nei paesi dell'Est, sottolineando quindi come siano importanti questi seminari per fornire idee, mo-

delli e spesso soluzioni. Stolyarenko non ha tralasciato di parlarci di come la globalizzazione abbia prodotto molte liberalizzazioni negative per i lavoratori anche nel comparto marittimo-fluviale.

Si è quindi passati ai singoli punti all'ordine del giorno a partire dalle problematiche portuali nel nostro Paese, illustrate dal nostro Segretario nazionale Maurizio Diamante. È bene precisare che, pur essendo il seminario incentrato sui temi del trasporto marittimo, la portualità è ad esso strettamente legata, non solo perché in Itf le due sezioni si intersecano, ma anche perché, come ha spiegato molto bene Diamante, gli armatori sono sempre più impegnati nel controllo diretto dei porti. In questa logica sono stati illustrati ai partecipanti il ruolo delle autorità portuali italiane e le loro responsabilità, come le autonomie funzionali e il peso delle compagnie.

Quest'ultimo punto affrontato da Diamante ha fatto sì che la riunione si focalizzasse anche sulla problematica dell'autoproduzione, cioè la pratica pericolosa per cui gli armatori fanno svolgere ai marittimi il rizzaggio e il derizzaggio, compiti che spetterebbero ai portuali per motivi di competenza e sicurezza sul lavoro. L'autoproduzione naturalmente viola le regole



parte anomali ma interessanti per i nostri colleghi stranieri.

L'approfondimento relativo alla Mlc 2006 è stato affrontato nell'intervento di Remo Di Fiore, che ha lavorato per alcuni anni con armatori e governi alla stesura di questa fondamentale convenzione.

Itf, che impediscono ai marittimi di svolgere il lavoro portuale, così come previsto nei loro contratti. Si è dibattuto un caso pratico sollevato da un collega lettone circa un traghetto in servizio tra il suo paese e la Svezia, in cui al personale di bordo viene fatto svolgere lavoro portuale. È intervenuto il Coordinatore dell'Ispettorato Itf in Italia Francesco Di Fiore che ha spiegato al collega quali strategie si possano avviare per bloccare il fenomeno. Innanzitutto il consiglio è di raccordarsi con l'ispettorato svedese e cooperare per bloccare la nave. I passi successivi sono due: coinvolgere i portuali dei due paesi e rivolgersi al Port state control denunciando un rischio per la sicurezza.

Il Coordinatore ha poi proseguito descrivendo il ruolo dell'Ispettorato Itf in Italia, citando i dati che ne fanno uno dei più efficienti al mondo. Quella che comunque bisognerebbe sviluppare è una più forte collaborazione tra marittimi e portuali nel vicendevole interesse. Infatti i portuali possono essere uno strumento efficace nella lotta alle bandiere ombra (noto strumento di elusione fiscale) in collegamento con l'Ispettorato. Per contro, visto l'articolo contrattuale dei marittimi sul lavoro portuale, l'Ispettorato può impedire che il rizzaggio e il derizzaggio siano svolti dai marittimi stessi invece che dai portuali. Sempre circa l'Ispettorato sono stati illustrati alcuni casi-tipo, certamente in

La discussione è stata incentrata sui punti che nella fase applicativa hanno visto interpretazioni diverse da parte di Itf ed armatori e che sono poi stati definitivamente chiariti in sede Ilo (International labour organization). Citiamo per esempio la definizione di "marittimo" (ovvero qualsiasi persona che a qualsiasi titolo presta la propria opera a bordo), che è stata spesso disattesa dagli armatori i quali tendono a imbarcare personale dell'hotel a condizioni non Mlc. Altro punto sovente non correttamente interpretato dal Port state control è il salario, che deve essere versato non, come sostenuto da alcuni, alla fine di ogni mese, ma a intervalli non superiori al mese. Infatti un armatore o un'agenzia devono prima ricevere i dati dal bordo (straordinari, lavori disagiati e via elencando) e solo dopo possono elaborare gli statini. Dopo il ritardo del primo statino, tutti gli altri seguiranno con intervallo di 30 giorni.

Altro punto importante è il ruolo delle agenzie, che non possono richiedere denaro al marittimo per imbarcare. Solo adesso, a qualche anno dall'entrata in vigore della convenzione, questo deplorabile sistema di ricatto sta scomparendo. Importante è che i vari sindacati sensibilizzino i marittimi a denunciare il fatto.

Altra discussione interessante è stata quella dedicata alla Mexico City Policy, in particolare per la parte ove Itf

si fa carico delle condizioni a bordo delle navi di bandiera nazionali. Infatti, contrariamente a quanto alcuni credono, la Itf ha voce in capitolo. Per esempio la paga del marinaio non può essere inferiore a quella prevista nei contratti Itf.

L'argomento successivo che è stato trattato, a partire dalla relazione dell'assistente al Coordinatore Livia Martini, è stato quello della condizione della donna marittimo. Martini, pur giovane, ha alle spalle nove anni da ufficiale sulle navi da crociera e quindi ha potuto portare un contributo importante. Oggi le donne a bordo delle navi cominciano a essere un buon numero non solo sulle navi da crociera nel settore alberghiero, ma più in generale come ufficiali e anche sulle navi da carico. Non a caso tra gli allievi delle accademie della marina mercantile le donne sono circa un terzo. Rispetto al passato ci sono stati molti cambiamenti legati anche al principio della "non discrimination" previsto dalla Mlc: gli armatori, per non incorrere in problemi con il Psc, fanno molta attenzione. A bordo delle navi da crociera è stata istituita una nuova figura, lo Human Resources (HR) che si occupa di tutti le questioni anche personali dei marittimi e in particolare delle donne che più facilmente possono essere soggette a molestie sessuali. In genere lo Hr è una donna e quindi le denunce sono più facilmente comprese. Molte segnalazioni arrivano anche a Martini o alla nostra Emanuela Colandrea proprio per il fatto di essere donne.

Molti altri argomenti sono stati affrontati a partire dalle iniziative del sindacato italiano per promuovere l'impiego dei giovani a bordo delle navi. Si è parlato anche di welfare a favore dei naviganti. L'interesse dei nostri ospiti per i temi trattati è stato davvero grande. Si è parlato anche di quando e dove organizzare il prossimo seminario e la città che ha riscosso maggior successo tra quelle proposte è stata Trieste.

Mobilità ferroviaria

20 anni di dialogo sociale europeo: un percorso che prosegue



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

Il mese di novembre è cominciato con due importanti incontri della Sezione ferroviari all'Etf (la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti), alle quali la Fit-Cisl era presente.

Il primo incontro, il 5 novembre, è stato un momento di confronto per l'intera sezione, riunitasi in plenaria a Bruxelles. Infatti, i rappresentanti delle varie organizzazioni sindacali europee affiliate a Etf, che seguono il comparto ferroviario, si riuniscono due volte l'anno per decidere quali sono le tematiche più urgenti da affrontare a livello dell'Unione e quali strategie adottare per raggiungere gli obiettivi.

Prima di addentrarci un po' più nel dettaglio del meeting, vi informiamo che esistono ora due nuovi spazi virtuali: su Twitter c'è un account specifico (ETF_Railways) così come su Facebook (ETF_Railways) per tenere costantemente aggiornati i follower interessati alle news del mondo ferroviario sindacale europeo.

Senza tergiversare oltre, passiamo ai punti salienti della giornata, così da illustrare le priorità del prossimo futuro decise in plenaria. Innanzitutto, una delle proposte emerse riguarda i giovani. La sezione ha stabilito la necessità di organizzare, per ottobre 2020, una giornata a Bruxelles dedicata ai giovani sindacalisti che si occupano di ferrovie,

così che possano "toccare con mano" la realtà dell'Etf (capirne il funzionamento, conoscerne le attività, creare una rete di contatti e anche far comprendere l'importanza dell'agire a livello europeo) anche per predisporre il terreno a un ricambio generazionale in tali organismi.

Altro argomento importante, per Etf, è fare in modo che le aziende di trasporto ferroviario adottino un sistema per vigilare sull'orario di lavoro del personale di macchina dei treni. Il problema nasce in taluni paesi europei, dove parte dei macchinisti a oggi operanti vengono "assunti" da più imprese attraverso agenzie interinali, lavorando poi promiscuamente per le diverse aziende anche nel medesimo giorno. E dato che non esiste, a oggi, un metodo unico ed efficace per tenere traccia delle reali ore di guida/lavoro/riposo complessive del macchinista, spesso utilizzato anche in turni transfrontalieri, e di conseguenza verificare il rispetto delle norme in tema di orario di lavoro, le implicazioni in materia di sicurezza sono diverse e pesanti. Ecco perché si è stabilito di incaricare il gruppo di lavoro dei macchinisti di elaborare alcune soluzioni digitali tecniche per la registrazione e la verifica in real time dei tempi di lavoro del personale di macchina, facilmente applicabili anche in termini di costi complessivi, da presentare ai prossimi incontri sulla revisione delle direttive

riguardanti i macchinisti e la gestione del traffico ferroviario.

Si è quindi passati a parlare di dumping sociale. L'Etf è da tempo impegnata, insieme alle varie federazioni sindacali compresa la Fit-Cisl, nel contrastare l'emergere di pratiche di dumping (anche quelle con parvenza di legalità), così da salvaguardare la qualità del lavoro dei ferroviari, il salario e l'occupazione e fare in modo che la competizione aziendale avvenga sul medesimo terreno, ovvero quello dell'offerta e della qualità dei servizi. Purtroppo, con l'apertura dei mercati, la forte liberalizzazione e la conseguente nascita di piccole imprese operanti nel mondo ferroviario, sono proliferate anche diverse pratiche per risparmiare solo ed esclusivamente sul costo del lavoro. Pratiche che però stanno quasi sempre entro i confini della previsione delle norme legislative. Tali espedienti economici sono raccolti, grazie all'impegno delle varie federazioni, dall'Etf che le elaborerà in forma di un opuscolo, da distribuire a tutti i livelli, con l'intento di far emergere un quadro che potrebbe diventare preoccupante per i lavoratori e le grandi imprese, e sensibilizzare sulla necessità di intervenire in maniera concreta su un problema che è solo agli inizi nel nostro settore. Tra l'altro questo sarà uno dei temi che l'Etf presenterà alla Conferenza sulla Sicurezza che si terrà in primavera a Bruxelles.

Il giorno successivo, 6 novembre, si è tenuto il secondo importante incontro: la plenaria del dialogo sociale ferroviario. In queste riunioni partecipano sia i rappresentanti sindacali (in questo caso la plenaria dell'Etf) che quelli datoriali (l'associazione datoriale europea delle imprese ferroviarie è la Cer). Attraverso il dialogo sociale si contribuisce attivamente, anche mediante accordi, alla definizione della politica europea, in materia sociale e occupazionale, del settore di riferimento. Tra l'altro il dialogo sociale della sezione ferroviaria ha compiuto, nella sua nuova veste sottoscritta nel 1999 (in realtà esiste dal 1972) ben 20 anni e, visto l'importante traguardo raggiunto, si è deciso di celebrare l'anniversario sottoscrivendo una dichiarazione di intenti comune per rafforzarne l'azione, valorizzandone gli esiti e gli impegni tra le parti trattanti. Il dialogo sociale può costituire un valore aggiunto nel trovare metodi per bilanciare gli interessi comuni a entrambe le parti, così da contrastare la competizione sleale nel settore, mantenendo e promuovendo un'occupazione di qualità e con un'elevata gestione della salute e sicurezza nel luogo di lavoro.

Tra l'altro in questa seduta, come avviene ogni due anni, vi è stata la votazione del nuovo presidente del dialogo sociale ferroviario (eletto Matthias Rohrmann, Cer) e del nuovo vicepresidente (Giorgio Tuti, Etf), con la rotazione delle responsabilità tra sindacato e associazione datoriale.

I due temi principali affrontati durante questo incontro tra parti sociale e datoriali, alla presenza di un rappresentante della Commissione europea, hanno riguardato il negoziato avviato per la promozione dell'occupazione femminile nel settore e la rivisitazione del programma dei lavori del prossimo biennio.

Rispetto al primo punto (ricordiamo che il negoziato è stato approvato a luglio 2019 e avviato formalmente a ottobre), è stato illustrato un breve aggiornamento della prima riunione avvenuta il 15 e il 16 ottobre dove sono state sta-

bilite le questioni più pratiche (il metodo di lavoro, la stesura di un calendario incontri, l'ordine delle tematiche da affrontare e così via). Come già accennato su La Voce dei Trasporti nei mesi scorsi, il negoziato si è avviato con l'intento di rivedere le raccomandazioni comuni sul tema dell'occupazione femminile nelle ferrovie (siglate nel giugno 2007) con l'intento di giungere a un accordo condiviso tra le parti (si dovrebbe giungere alla firma presumibilmente nei mesi di settembre/ottobre del 2020). Tale tipologia di accordo (previsto dall'art. 155 del Tfu, il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea) definisce degli standard minimi e, pur non trasformandosi in una direttiva europea, qualora sottoscritto diventa vincolante tra le parti firmatarie e come tale dovrà essere implementato a livello nazionale o aziendale, in base alle rispettive pratiche nazionali. Sono 8 i punti che dovranno essere affrontati durante il negoziato:

- Misure generali sulle politiche per la parità di genere;
- Introduzione di target;
- Provvedimenti per aumentare la presenza femminile nelle imprese ferroviarie;
- Conciliazioni dei tempi di vita e lavoro;
- Promozione e sviluppo della carriera;
- Parità retributiva e divario retributivo di genere;
- Salute e sicurezza nel luogo di lavoro;
- Dignità sul posto di lavoro: prevenzione delle molestie sessuali.

Si è pertanto stabilito di iniziare, al secondo incontro della delegazione trattante (composta da 8 componenti della Etf ed altrettanti della CER, più 2 componenti delle rispettive Segreterie) che si terrà il 18 e il 19 dicembre prossimi,

la contrattazione su "misure generali", "provvedimenti per l'incremento delle donne" e "conciliazione vita-lavoro".

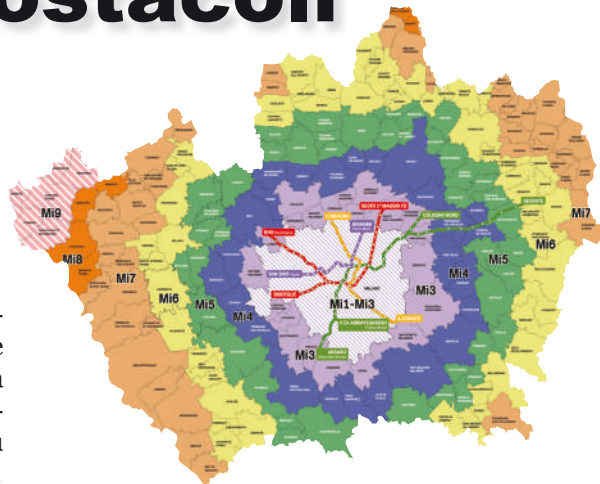
È importante sottolineare come questo sia il primo vero negoziato tra Etf e Cer a distanza di ben 15 anni dall'ultimo.

Infine, rispetto al secondo punto affrontato, si è deciso di snellire il programma dei lavori per renderlo realmente traguardabile nei prossimi due anni. Tre rimarranno i punti sui quali focalizzarsi nei prossimi incontri, depennando dal programma alcuni temi di discussione ritenuti al momento impraticabili per motivi di tempo:

1. proseguire nel follow up del progetto sull'implementazione e l'applicazione dell'accordo Cer/Etf sulle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (direttiva 2005/47/EC), rivedendo in maniera congiunta alcune definizioni e clausole contenute nella direttiva e ritenute a oggi eccessivamente interpretabili alla luce degli sviluppi in tema di liberalizzazione, promuovendo poi una corretta applicazione della direttiva;
2. concentrarsi sulla negoziazione dell'accordo per l'occupazione femminile nel settore;
3. riesaminare la raccomandazione comune sul "concetto di occupabilità nel settore ferroviario" siglato nell'ottobre 2007 attraverso il progetto "occupabilità nel settore ferroviario alla luce dei processi di automazione e digitalizzazione" con la possibilità di negoziazione dello stesso in un accordo vincolante (sempre nelle more dell'art. 155 del Tfu).

I prossimi incontri sono previsti in primavera.

Integrazione tariffaria: un percorso a ostacoli



Il 15 luglio scorso è nato in Lombardia il nuovo sistema tariffario integrato: un solo biglietto per 213 Comuni e 4,2 milioni di abitanti. È denominato Stibm (Sistema tariffario integrato del bacino di mobilità), sostituisce il precedente Sitam (Sistema integrato tariffario dell'area milanese) e si estende a tutti i comuni che fanno parte della Città metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza.

Il nuovo sistema considera come centro del bacino di mobilità la città di Milano, a partire dalla quale il territorio circostante è stato idealmente suddiviso in corone concentriche, ciascuna di ampiezza di circa 5 km; ogni corona rappresenta una zona tariffaria a cui è stato attribuito un codice identificativo. La città di Milano è compresa in un'area più vasta che include i 21 comuni confinanti con essa e la stazione di Rho Fieramilano della Linea 1 della metropolitana. Quest'area corrisponde a 3 zone tariffarie ed è identificata dai codici Mi1-Mi3; le zone tariffarie successive alla Mi3 sono identificate, in funzione della loro distanza da Milano, con un codice crescente che va da Mi4 a Mi9.

Stibm consente, nell'ambito della validità temporale e delle zone acquistate, di spostarsi percorrendo più tratte e combinando più mezzi, in modalità sia continuativa sia con più soste intermedie; pertanto è possibile effettuare con lo stesso biglietto viaggi di andata e ritorno, anche con più ingressi in Atm (metropolitana) e su Trenord (ferrovia).

Questo nuovo modello porta sicuramente Milano al pari di altre importanti città europee dove già da anni cittadini e turisti viaggiano con un unico biglietto su un sistema di trasporti integrato.

Una delle offerte più interessanti che l'introduzione di questo sistema ha reso realizzabili è quella della creazione di una sorta di "abbonamento sociale" riservato ai cittadini incapienti, ovvero tutti coloro il cui reddito per nucleo familiare sia non superiore a 6mila euro. Per questa categoria di persone, al prezzo di 50 euro annuali, è stata garantita la possibilità di ottenere un abbonamento integrato.

Il successo dell'iniziativa è stato significativo: a oggi 40mila persone hanno optato per questa soluzione, che da un lato garantisce loro la possibilità di spostamento a un prezzo accessibile alla loro difficile situazione reddituale e, dall'altro, immette nuova liquidità nelle casse dell'azienda. Contestualmente, anche per la verifica dell'indicatore Isee che è la preconditione necessaria per l'ottenimento di questi abbonamenti agevolati, è stata avviata una sinergia con il Caf Cisl: l'abbonamento potrà essere richiesto infatti solo presso gli sportelli Caf autorizzati.

Ma, come tutti i cambi di "sistema", anche questo, se non governato, può portare dei problemi gestionali di non poco conto. In Trenord, soprattutto, si sono verificate le criticità maggiori. Nello specifico, una delibera regiona-

le di agosto, nell'ambito di Stibm, ha soppresso definitivamente la vendita di titoli di viaggio "solo ferroviario" mettendo in crisi tutto il sistema. Utenza non informata, lavoratori dell'azienda non formati, modifiche unilaterali delle regole: ecco la ricetta della frittata perfetta.

Vero tallone d'Achille è l'emissione del titolo a bordo. La vendita del biglietto "sul" treno è da sempre la soluzione che ha permesso di mettere la famosa "pezza" in quelle stazioni sprovviste di biglietterie e con macchine automatiche spesso guaste.

Riteniamo fondamentale inquadrare in maniera "millimetrica" il nuovo sistema di tariffazione integrata con un sistema organizzativo/aziendale che ne incarni lo spirito e lo renda funzionale per tutti. A oggi non è così: regole nuove in un sistema diverso. Permettere la vendita a bordo di titoli di viaggio, se non più "ferroviari" quantomeno "integrati/di bacino", sarebbe la prima risposta per mantenere in equilibrio un servizio che tra le altre cose, purtroppo, registra un altissimo indice di evasione tariffaria.

Marco Ceriani
Segretario regionale
Fit-Cisl Lombardia

La Fit-Cisl in prima linea anche per la salute femminile

Sull'esempio della Fit-Cisl nazionale, anche la Fit-Cisl Puglia ha intrapreso una benefica collaborazione con l'associazione "Susan Komen Italia", che è in prima linea nella lotta dei tumori al seno. La collaborazione è una preziosa opportunità per affiancarci, partecipando in prima linea alla difesa della salute e del benessere psico-fisico delle donne del nostro territorio, e in particolare delle lavoratrici della nostra categoria.

Komen Italia organizza vari appuntamenti, tra cui la famosa gara podistica Race for the Cure, per condividere la propria mission, raccogliendo fondi a sostegno della ricerca scientifica nella lotta contro i tumori al seno, per promuovere la prevenzione e l'adozione di stili di vita sani, per tutelare il diritto a cure d'eccellenza per ogni donna operata di tumore, grazie alla disponibilità e dedizione di medici specialisti di elevata esperienza clinica, come i relatori presenti al seminario organizzato a Bari dalla Segreteria della Fit-Cisl Puglia lo scorso 10 ottobre.

Il titolo del seminario era, appunto, "#parliamodiPrevenzione". A introdurre il tema è stata Linda Catucci, Presidente del Comitato pugliese di Komen Italia, la quale ha illustrato, con la proiezione di un video, quanto l'associazione si adoperi sul nostro




SEMINARIO - Bari, 10 Ottobre 2019 - ore 09:30/13:00

#parliamodiPrevenzione



APRE: Franco SPINELLI (Segr. Gen. Reg. FIT CISL Puglia)

INTRODUCE: Dott.ssa Linda CATUCCI (Presidente Comitato Regionale Puglia - Komen Italia)

RELATORI

- Dott. Olindo CUSTODERO (Chirurgo Senologo - Resp. Chirurgia Senologica Ospedale San Paolo - Bari)
- Prof. Giovanni MINIELLO (Ginecologo - Consulente Internazionale per le Nazioni Unite)
- Prof. Marco MOSCHETTA (Senologo - Resp. Radiologia Senologica Policlinico - Bari)
- Dott. Gennaro PALMIOTTI (Oncologo - Dir. UOSD Oncologia Don Tonino Bello IRCCS - Bari)

DIBATTITO

Hotel Excelsior - Via Giulio Petroni, 15 - Bari

la quotidianità di ciascuno, sia donne che uomini. I relatori hanno precisato che anche gli uomini devono impegnarsi nel perseguire comportamenti salutari e cogliere l'opportunità del mese della prevenzione per confrontarsi sui temi della salute con specialisti, come i medici che l'associazione Komen ha messo a disposizione in occasione del seminario.

Molte sono state le domande rivolte agli esperti al momento del dibattito, previsto dal programma, per lo più quesiti che cercavano conferme su terapie già intraprese, confronti tra la sanità praticata al Nord e quella nel Mezzogiorno, in merito alle visite mediche e alle apparecchiature in dotazione nella medicina oncologica.

territorio per promuovere prevenzione e studi di medicina di genere specifica, col fine di personalizzare le cure, nonché di approntare programmi di genere a livello sanitario e sociale.

Hanno poi preso la parola il chirurgo senologo Olindo Custodero, il ginecologo Giovanni Miniello, il senologo Marco Moschetta e l'oncologo Gennaro Palmiotti, tutti invitati a esporre le loro conoscenze scientifiche sulla base di interventi di cui si sono occupati, a fornire consigli utili per una corretta prevenzione e attenta applicazione di semplici e sane regole da seguire nel-

La platea era eterogenea e, attraverso le risposte fornite dai medici, siamo diventati sicuramente tutti più consapevoli che la salute del singolo e il benessere della comunità si integrano perfettamente nella politica della solidarietà, che contraddistingue la cultura sindacale della nostra organizzazione.

*Maria Carmela Cafaro
Responsabile Coord. regionale Donne
Fit-Cisl Puglia*

La via del rilancio: ecco le infrastrutture da realizzare

Sviluppare le infrastrutture in Toscana è la chiave per trainarne l'economia. Al convegno promosso dalla Regione Toscana, "Territorio, infrastrutture e trasporti. Il piano regionale integrato, dal dire al fare", tenutosi il 1° ottobre 2019 presso l'Auditorium di Sant'Apollonia, sono stati messi al centro il lavoro e soprattutto la realizzazione delle opere necessarie per rilanciare il territorio e il Paese.

Si tratta di un'opportunità straordinaria in quanto possiamo ipotizzare che, solamente portando a compimento le infrastrutture già autorizzate e finanziate, si avrebbe nei prossimi cinque anni la possibilità di creare almeno 100mila posti di lavoro, sia diretti che indiretti, per poi avere, a opera realizzata, un 50 per cento di stabilizzati.

L'elenco è molto lungo ma dobbiamo ripartire velocemente con la realizzazione della Tav fiorentina, del tunnel e della stazione Foster come previsto negli ultimi accordi; completare il raddoppio della ferrovia Pistoia-Montecatini-Lucca, il raddoppio della tratta Empoli-Granaiole ed elettrificare la tratta Empoli-Siena, il raddoppio ferroviario Pontremoli-Aulla; supportare e sostenere il progetto del nuovo aeroporto di Firenze perché vada avanti superando le diatribe dei ricorsi amministrativi, in un contesto di sistema aeroportuale toscano dove Firenze e Pisa, insieme, fanno crescere il territorio.

Da rilanciare, senza dubbio, sono la

Darsena Europa del porto di Livorno e del porto di Piombino insieme alla viabilità stradale e ferroviaria, in particolare il corridoio tirrenico nel tratto che va da Rosignano a Civitavecchia; l'autostrada dei due mari (Grosseto-Fano); la terza corsia della A/1 e della A/11 e tutte le altre opere, qui impossibili da elencare.

Sul sistema tramviario fiorentino, che riteniamo importante e lungimirante, dove l'amministrazione comunale ha programmato il futuro positivo della mobilità dei cittadini, rilanciamo la nostra idea che la tramvia deve servire anche l'area industriale e manifatturiera del Polo dell'Osmannoro. Ci sono diverse opportunità. È importante che il Comune di Firenze e la Regione Toscana si facciano carico di questa necessità indispensabile per migliaia di lavoratori e di cittadini che tutti i giorni si recano all'Osmannoro.

Un occhio di riguardo lo dobbiamo mettere sulle strade che sono di competenza dell'Anas, dove registriamo una manutenzione insufficiente, sia ordinaria che straordinaria. Inoltre, in Toscana mancano 149 addetti, come messo nero su bianco il 17 aprile con la società Anas; pertanto è necessario accelerare le assunzioni, per essere più efficienti e veloci nell'eseguire le lavorazioni da effettuare mettendo al centro il territorio e il cittadino.

Rallentare/bloccare le opere infrastrutturali pesa sul sistema industriale e in particolare sul trasporto

delle merci e sulla logistica nonché sull'export. Per la nostra regione il peso dello stallo è di circa 12/13 miliardi di euro all'anno: un fardello che blocca la crescita, lo sviluppo e l'occupazione pregiata. Il blocco continuo che si è verificato in quest'ultimi anni ha pregiudicato il nostro futuro; pertanto bisogna cambiare passo, mettendo al centro le priorità a partire dai progetti già finanziati e cantierati, spingendo affinché camminino speditamente verso la conclusione. La politica deve scegliere e assumersi la responsabilità fino in fondo per portare a termine le infrastrutture indispensabili al territorio e al Paese.

Le principali responsabilità del blocco delle opere, ha ricordato il Segretario generale della Cisl Toscana Riccardo Cerza, «non vanno tanto cercate nei vari comitati o associazioni di cittadini, quanto nei politici, che dovrebbero fare sintesi di interessi contrapposti, decidere e poi portare in fondo, presto e bene le scelte e invece, troppo spesso, non sanno guardare in prospettiva al bene comune, cercando invece un consenso elettorale di cortissimo respiro: i partiti devono smetterla con questa campagna elettorale continua, estenuante, che soffoca il Paese».

*Stefano Boni
Segretario generale Fit-Cisl
Toscana*

Infortuni e malattie professionali, i numeri di Inail nei primi otto mesi del 2019

di Geivù

Le denunce di infortunio presentate all'Inail fino allo scorso agosto sono state 416.894, 1.641 in meno rispetto alle 418.535 dei primi otto mesi del 2018 (-0,4%). Ciò, ovviamente, non significa che il problema sia di incanto risolto. Addentriamoci nel dettaglio dei numeri perché ciascuno possa farsi una sua idea.

I trasporti, il comparto che ci riguarda più da vicino, sono inclusi nella gestione-categoria Industria e servizi.

Ad agosto 2019 il numero degli infortuni denunciati è diminuito dello 0,8% nella gestione Industria e servizi (dai 331.048 casi del 2018 ai 328.546 del 2019), mentre è rimasto stabile in Agricoltura (da 21.621 a 21.627) ed è aumentato dell'1,3% nel comparto statale (da 65.866 a 66.721).

A livello territoriale l'analisi evidenzia una diminuzione delle denunce di infortunio sul lavoro nel Nord-Ovest (-0,5%), nel Nord-Est (-0,7%), al Sud (-1%) e nelle Isole (-0,2%). In controtendenza il Centro, che presenta un aumento pari allo 0,7%. Tra le regioni che hanno fatto registrare i decrementi percentuali maggiori spiccano il Molise (-7,2%) e il Friuli-Venezia Giulia (-2,6%), mentre gli incrementi più consistenti sono quelli di Sardegna (+2,7%) e Umbria (+1,6%).

Il lieve calo che emerge dal confronto dei primi otto mesi del 2018 e del 2019 è legato esclusivamente alla componente maschile, che registra un -0,7% (da 270.751 a 268.973 denunce), a dif-

ferenza di quella femminile, in aumento dello 0,1% (da 147.784 a 147.921).

Casi mortali. Le denunce di infortunio sul lavoro con esito mortale presentate all'Istituto entro il mese di agosto sono state 685, 28 in meno rispetto alle 713 dei primi otto mesi del 2018 (-3,9%).

Con la rilevazione dei dati al 31 agosto si registra, pertanto, un'inversione di tendenza rispetto al trend in aumento che aveva caratterizzato i primi sette mesi del 2019 rispetto all'analogo periodo del 2018.

La spiegazione di questo calo è legata soprattutto agli "incidenti plurimi", con cui si indicano gli eventi che causano la morte di almeno due lavoratori. Tra gennaio e agosto di quest'anno sono stati 15, prevalentemente su strada, per un totale di 30 vittime.

Nei 15 incidenti plurimi avvenuti nei primi otto mesi dello scorso anno, invece, le morti sul lavoro sono state 61, oltre la metà delle quali avvenute proprio in agosto, un mese funestato dai due incidenti stradali avvenuti in Puglia, a Lesina e Foggia, in cui hanno perso la vita 16 braccianti, e dal crollo del ponte Morandi a Genova, con 15 casi mortali denunciati all'Inail.

A livello nazionale, i dati rilevati al 31 agosto di ciascun anno evidenziano 23 denunce in meno per i casi mortali occorsi "in itinere" (da 215 a 192) e cinque in meno per quelli avvenuti "in occasione di lavoro" (da 498 a 493).

Il decremento riguarda esclusivamente l'Industria e servizi, con 29 casi in meno (da 617 a 588). Nel comparto statale, invece, le denunce sono state 10 in entrambi i periodi, mentre in Agricoltura è stato denunciato un caso mortale in più (da 86 a 87).

Dall'analisi territoriale si osserva una diminuzione delle denunce di infortuni con esito mortale solo nel Nord-Ovest (da 195 a 174) e nel Nord-Est (da 182 a 159). In controtendenza il Centro (da 129 a 141), e le Isole (da 56 a 60). Stabile il Sud, con 151 casi in entrambi i periodi. A livello regionale spiccano i decrementi rilevati in Veneto (-21 casi mortali denunciati) e in Liguria (-20) e gli incrementi nel Lazio (+18) e nella provincia autonoma di Bolzano (+10).

Malattia professionale. Le denunce di malattia professionale protocollate dall'Inail nei primi otto mesi di quest'anno sono state 41.032, 813 in più rispetto allo stesso periodo del 2018 (+2%).

Le patologie denunciate sono aumentate solo nella gestione Industria e servizi, da 31.628 a 32.742 (+3,5%), mentre sono diminuite in Agricoltura, da 8.122 a 7.863 (-3,2%), e nel comparto statale, da 469 a 427 (-9%).

A livello territoriale, l'aumento ha riguardato il Nord-Est (+0,4%), il Centro (+2,4%), il Sud (+2,8%) e le Isole (+8,3%). Il Nord-Ovest, invece, si distingue per un calo del 2,9%.

Noi, che aiutiamo i ragazzi a diventare cittadini del mondo



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

Da 64 anni esiste una rete di 5mila volontari sparsa in 159 città italiane che aiuta i nostri ragazzi delle scuole superiori a vivere e studiare all'estero. E viceversa. In uno scambio virtuoso che contribuisce a costruire un mondo più tollerante e aperto. Parliamo di **Intercultura**, associazione di volontariato che ha lo scopo di «favorire l'incontro e il dialogo tra persone di tradizioni culturali diverse ed aiutarle a comprendersi e a collaborare in modo costruttivo», come spiega il suo Segretario generale **Andrea Franzoi**.

Un lavoro capillare.

Sì, seguiamo passo passo le esperienze degli studenti e delle famiglie coinvolte, predisponendo il percorso di formazione previsto dal progetto educativo di Intercultura e assistendo i partecipanti in tutte le fasi del programma: sia i nostri ragazzi all'estero sia i ragazzi stranieri in Italia.

Come valutate il livello di apertura al mondo del sistema scolastico italiano?

Da circa 10 anni, in collaborazione con il Ministero dell'Istruzione, con la nostra Fondazione abbiamo promosso un Osservatorio proprio per valutare l'internazionalizzazione delle scuole e le iniziative di mobilità studentesca. L'ultima ricerca che abbiamo presentato a ottobre indica che quasi il 200 per cento di famiglie in più in questi dieci anni ha deciso di investire nella

formazione internazionale dei propri figli (stimiamo 10.200 studenti partiti l'anno scorso per un periodo di scuola all'estero dai tre mesi all'intero anno scolastico). Questo studio indica che anche le scuole italiane si stanno lentamente muovendo nel percorso verso una maggiore internazionalizzazione.

Tale esperienza, vissuta da adolescenti, permette di sviluppare quelle competenze trasversali che sempre di più sono richieste dal mondo della scuola e del lavoro: l'apprendimento di una lingua straniera, lo sviluppo del pensiero critico, la capacità di gestire l'ansia in situazioni nuove e sfidanti, oltre all'autonomia e alla capacità di risolvere i problemi.

Qual è il vostro progetto che vi sta più a cuore oggi?

Vogliamo aiutare un numero sempre maggiore di adolescenti a poter vivere un'esperienza di scuola e di vita all'estero, a prescindere dalle possibilità economiche delle famiglie. Ogni anno riusciamo a inviare oltre 2.200 studenti in 60 Paesi del mondo - dagli USA alla Cina, dalla Finlandia al Sudafrica, dalla Russia al Brasile - dopo averli selezionati e formati in modo che arrivino preparati ad affrontare i momenti belli e quelli più difficili che li faranno crescere come cittadini consapevoli delle proprie capacità e



del loro ruolo nel mondo. Ben tre studenti su quattro ricevono una borsa di studio totale o parziale offerta da Intercultura e dai suoi sponsor, senza la quale non sarebbe probabilmente possibile vivere questa esperienza.

Intercultura però offre anche altre possibilità alle famiglie e alle scuole italiane per crescere e confrontarsi con culture diverse dalla propria: ogni anno infatti 800 famiglie italiane aprono la loro casa a ragazzi provenienti da tutto il mondo. Per tutte le famiglie interessate, i volontari di tutta Italia sono a disposizione per fornire tutte le informazioni necessarie: contattateci sul sito www.intercultura.it per trovare i recapiti dei volontari più vicini alla vostra zona di residenza e tutte le informazioni sulla nostra proposta educativa.

ISCRIVITI ALLA FIT-CISL!



Segreteria Nazionale FIT

Segretario Generale: Salvatore PELLECCIA

Segretari Nazionali:

Maurizio DIAMANTE - Monica MASCIA

Segreteria Nazionale Via Antonio Musa, 4 - 00161 - Roma - Tel. 06/442.86.307 - Fax 06/442.86.361
E-mail: Federazione_Fit@cisl.it - Internet: www.fitcisl.org



Sedi Segreterie Regionali FIT Cisl

Abruzzo

Via E. Ferrari, 141 - 65122 PE
Tel. 085/4214889 - Fax 085/4224071
fit.abruzzomolise@cisl.it

Lazio

Via S.G. in Laterano, 98 - 00184 RM
Tel. 06/77265826 - Fax 06/77265821
fit.lazio@cisl.it

Sardegna

Via Ancona, 11 - 09125 CA
Tel. 070/3490349 - Fax 070/3490249
fit.reg.sardegna@cisl.it

Alto Adige

Via Raiffeisen, 13 - 39100 BZ
Tel. 0471/978327 - Fax 0471/979795
fit@sgbcisl.it

Liguria

Via B. Buozzi, 15 2°p - 16126 GE
Tel. 010/2477750 - Fax 010/256609
fitlig@cisl.it

Sicilia

Via Roma, 115 - 90133 PA
Tel. 091/6164874 - Fax 091/6164671
fit.reg.sicilia@cisl.it

Basilicata

Via Marconi, 365 - 85100 PZ
Tel./Fax 0971/57832
fit.basilicata@cisl.it

Lombardia

Via Gerolamo Vida, 10 - 20127 MI
Tel. 02/37921801 - Fax 02/37921899
fit.reg.lombardia@cisl.it

Toscana

Via Cittadella, 58/r - 50144 FI
Tel. 055/334011 - Fax 055/334017
fit.reg.toscana@cisl.it

Calabria

Via N.G. Nicotera, 19 - 88046 Lamezia T.
Tel. 0968/419465 - Fax 0968/419465
fit.reg.calabria@cisl.it

Marche

Via Marconi, 58 - 60125 AN
Tel. 071/9715421 - Fax 071/41828
fit.reg.marche@cisl.it

Trentino

Via A. De Gasperi, 61 - 38123 TN
Tel. 0461/215167 - Fax 0461/980278
fittre@cisl.it

Campania

Corso Novara, 43 - 80142 NA
Tel. 081/286553 - Fax 081/5541045
fit.campania@cisl.it

Molise

Via Ziccardi, 10 - 86100 CB
Tel. 0874/478720 - Fax 0874/478739
fit.molise@cisl.it

Umbria

Via Campo Marte, 4/Q1 - 06124 PG
Tel./Fax 0742/320643
fitumbria@cisl.it

Emilia Romagna

Via Amendola, 4 - 40121 BO
Tel. 051/256810 - Fax 051/255450
fitemi@cisl.it

Piemonte

Via Campana, 20 - 10125 TO
Tel. 011/6520331 - Fax 011/6520573
fit.reg.piemonte@cisl.it

Val d'Aosta

Loc. Croix-Noire, 73
11020 Saint Christophe AO
Tel. 0165/238287 - Fax 0165/363355
fit.reg.valdaosta@cisl.it

Friuli Venezia Giulia

P.zza Dalmazia, 1 - 34133 TS
Tel. 040/6791344 - Fax 040/6791326
fit.reg.friuli.vg@cisl.it

Puglia

Corso Italia, 112 Int. DLF - 70123 BA
Tel. 080/5219161 - Fax 080/5213821
fit.puglia@cisl.it

Veneto

Via Piave, 7 - 30171 VE
Tel. 041/5330856 - Fax 041/5330855
fit.veneto@cisl.it

CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



Oltre ai tradizionali servizi del facility management (pulizia e sanificazione, logistica, gestione del verde, guardiania, facchinaggio, etc.), CNCP si distingue sul mercato per il know-how acquisito nell'erogazione di servizi per l'indotto ferroviario e, tra questi, quello di assistenza al viaggiatore con ridotta mobilità, nonché pulizia e manutenzione delle stazioni, delle carrozze ferroviarie e degli impianti tecnologici come le officine.

Il Consorzio è dotato infatti di un Sistema di Gestione Integrato (9001, 14001, 18001 e SA8000) certificato da organismo esterno accreditato.
Attraverso società di revisione il Consorzio opera in regime di Bilancio Certificato.





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 RICOVERI
COPERTURA INTERVENTI
CHIRURGICI E DIARIA
DI CONVALESCENZA
DIPENDENTE



nuova

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



nuova

POLIZZA INFORTUNI
FAMILIARE



nuova

POLIZZA RICOVERI
COPERTURA INTERVENTI
CHIRURGICI E DIARIA
DI CONVALESCENZA



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



nuova

POLIZZA RICOVERI
DIPENDENTE



nuova

POLIZZA INIDONEITÀ
TEMPORANEA O
DEFINITIVA AL SERVIZIO
PER MALATTIA O
INFORTUNIO



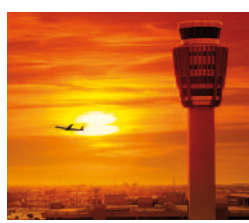
nuova

PENSIONATO
POLIZZA INFORTUNI
POLIZZA RICOVERI
POLIZZA RICOVERI
FAMILIARE



nuova

POLIZZA RICOVERI
FAMILIARE



PERSONALE
OPERATIVO ENAV



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