

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 6

Giugno 2016

LXVI anno dalla fondazione

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



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO



Editoriale

2 *Arrivederci! Il saluto di Giovanni Luciano*

In evidenza

9 *Antonio Piras è il nuovo Segretario generale della Fit*

11 *Il grande grazie della Fit a Giovanni Luciano*

13 *La Fit presenta la campagna "Sono STATO io" per educare al rispetto dei mezzi pubblici*

Mobilità ferroviaria

15 *Rinnovo ccnl Attività Ferroviarie: prosegue il confronto*

17 *Facciamo il punto su contratto Fs e nuove infrastrutture ferroviarie*

19 *Rfi tra conservatorismo e futuro*

Sindacato e Strategie

21 *Altri tagli alle risorse per il trasporto pubblico locale*

23 *Straordinaria riuscita degli scioperi nazionali. Una risposta durissima a Utilitalia e Assoambiente*

25 *Il nuovo ruolo della logistica nell'Industria 4.0*

27 *Trasporto marittimo. Mlc verso la prima verifica intermedia*

29 *Trasporto marittimo. Le indicazioni di Inps e Mit sugli operatori Goc*

Politiche Sociali

31 *Il registro degli infortuni va in pensione: è arrivato il cruscotto*

32 *L'Inps specifica i casi in cui non c'è l'obbligo di reperibilità durante la malattia*

Generi e Generazioni

34 *Quel 2 giugno del voto delle donne*

International

36 *La donazione della Fit per il Pakistan continua a dare frutti*

38 *La Fit rafforza la sua attività internazionale*

40 *Trasporto aereo. Protesta europea dei dipendenti di Aviapartner*

41 *Trasporto marittimo. I brillanti risultati dei nostri ispettori*

42 *Le ultime novità dal Comitato giovani Etf*

Regioni

43 *Liguria, Toscana*

Opinioni e Colloqui

45 *Il contributo dei giovani al nostro Pil*

46 *Intervista al Sen. Marco Filippi*

48 *Noi avvocati per i diritti dei senzatetto*

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

N. 6 Giugno 2016

LXVI anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987

Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Giovanni Luciano**

Direttore Responsabile: **Ubaldo Pacella**

Redazione: **Gaetano Riccio, Michele Castellano, Massimo Malvisi, Osvaldo Marinig, Salvatore Pellecchia**

Impaginazione: **Fabio Grassini**

Segreteria di redazione e ottimizzazione grafica: **Patrizia Censi**

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06-44286307 Fax 06-44286361

e-mail: federazione_fit@cisl.it

Stampa: Tipografia CSR Via di Salone, 131/c - Roma

Via di Salone Roma. Tel. 06-4182113

E' vietata la riproduzione e traduzione, anche parziale, di articoli senza citarne la fonte.

Chiuso in redazione il 30 giugno 2016

Finito di stampare nel mese di luglio 2016

Tiratura: 28.000 copie

Arrivederci!

Giovanni Luciano, neo-eletto Segretario Confederale Cisl, il 23 giugno si è dimesso da Segretario Generale della Fit.

Riportiamo, di seguito il testo del suo intervento intenso e sincero al Consiglio Generale con cui ripercorre le tappe fondamentali e ricorda gli obiettivi più importanti raggiunti insieme in questi anni.

Il CG nazionale, con una standing ovation, lo ha salutato con commozione, nella convinzione che alcuni legami, così radicati, sono e resteranno indissolubili.



Mi scuso prima con voi se quello che dirò sarà molto autobiografico, ma in una occasione speciale come questa me lo dovette consentire.

Gli inizi

I sentimenti che si sono accavallati in me

nello scrivere queste righe, le ultime in veste di segretario generale della Fit Cisl, sono molteplici e contrastanti, ma con una forte prevalenza della commozione. Non lo nego. Dopo tutto è un distacco da un grande amore, da qualcosa che fa parte di te, della tua vita. Un amore che è iniziato trenta anni fa, quando firmai la delega sindacale ad un ferroviere della Fit Cisl. Seconda delega, dopo la prima firmata su una petroliera nel 1980. Un amore che si stava interrompendo bruscamente pochi anni dopo, da semplice iscritto ma, anziché disdettare, scelsi di provare a rappresentare direttamente le persone a me vicine nella stazione dove lavoravo e lungo la linea. Per questo mi candidai alle Rsu nel 1994, pieno di intenzioni quasi bellicose nei confronti dell'allora segreteria regionale, ma non sapevo che la prematura morte di chi già allora aveva visto in me il futuro leader sindacale mi avrebbe catapultato in brevissimo tempo alla guida della Fit Abruzzo. Se sono qui oggi è merito anche del compianto Paolo Niche, grande segretario della Fit Abruzzo degli anni ottanta. Ho apprezzato in seguito le sue parole, quando rispose alle mie contestazioni di giovane capo stazione che lo apostrofavava sul fatto che i sindacalisti si imbosca-

vano a scapito dei lavoratori. Mi rispose calmo, mentre gli davo il cambio dopo il suo turno di notte a ferragosto (rientrava in servizio per dare le ferie ai colleghi): "io lavoro più di te". Allora non capii ma quante volte ho ricordato quelle parole e quante volte ho capito, sulla mia pelle, che aveva ragione lui. Fui eletto a quelle elezioni ed iniziai prestissimo a dovermi occupare anche d'altro, prima nei ferrovieri e poi nell'allora Fit, nel pieno delle sue battaglie congressuali tra ferrovieri, autoferrottranvieri e servizi ambiente. Allora sentivo spesso dire ancora Saufi, Fenlai, Filtat, senza nulla togliere agli altri settori che a Pescara c'erano solo per il trasporto aereo. Mi fermerò al ritorno da Chianciano a salutare Niche che riposa affianco all'autostrada che da sedici anni percorro nel mio pendolarismo settimanale. Nel 1997, in una notte burrascosa, non meteorologicamente parlando, venni eletto segretario generale come sintesi di due fazioni contrapposte e iniziai da lì la frequentazione degli organismi nazionali. In Abruzzo facevo tutto, dalle pulizie della sede agli incontri con l'Assessore regionale. Eravamo in pochi e non avevamo una lira. Campavamo con i magri rimborsi sulle spese che ci arrivavano dalla segreteria compartimentale di Ancona e mangiavamo alla mensa del Dopolavoro, con i buoni che ci



davano i ferrovieri che tornavano a casa e non pranzavano dopo il turno di mattina. Ho ancora in bocca il sapore di quel riso in bianco, una delle poche cose mangiabili. Ovviamente nessuna integrazione al reddito era possibile.

Quando devi fare tutto sei portato a mettere insieme tutto e ad avere una visione integrata. In quei tempi di discussione feroce tra fautori della “mono composizione” contrapposti a quelli dell’indipendenza di ogni settore, è stato naturale per me essere tra i primi. E ogni volta che attraversavo gli appennini passavo da un mondo ad un altro. Mi sentivo un alieno a Roma. La prima cosa di cui dovetti occuparmi fu il federalismo nel trasporto pubblico locale, sapevo a memoria il D.lgs 422/97 e, tra l’altro, avevo dovuto gestire il fallimento di una azienda privata di autobus, proprio a Lanciano. Passavo le piovose serate invernali sotto il tendone col fuoco acceso davanti alla sede dell’azienda in compagnia dei licenziati e delle loro famiglie. Come potevo sentirmi differente

dagli autoferrotrotranvieri quando venivo a Roma? Perché poi? Perché ero ferroviere!?! Ma ero stato anche marittimo, e poi, scusate, ma un segretario generale non può essere catalogato per settore. Erano altri tempi. Questa condizione di non conformità al pensiero prevalente l’ho vissuta poi, ancor più fortemente, quando già dal 2000 iniziai a lavorare il doppio. Segretario generale in Abruzzo e componente dell’ufficio di segreteria dei ferrovieri al nazionale. Sono stati anni di duro lavoro che mi hanno fatto crescere ma, soprattutto, che mi hanno dato modo di conoscere tantissime persone, delegati, segretari, attivisti di tutta Italia. Tanti veramente. L’ho potuto fare per sei anni e mezzo grazie ai miei amici abruzzesi che me lo hanno permesso. Ero a Roma a fare legna ed ero a Pescara a fare le rifiniture e le scelte più impegnative di chi faceva legna li. Con la stima e l’affetto e la fortissima amicizia che ci ha sempre legato. Grazie Di Naccio. E’ bello sapere che puoi girarti di spalle e vedere che altri sono di spalle a te a guar-

dartele. Condizione rara e preziosa. Condizione che credo si possa realizzare solo se non semini spine o vento. Condizione che può nascere solo su rapporti umani veri.

L’esperienza nazionale nei ferrovieri

A settembre del 2000 sono stato eletto dal direttivo nazionale dei ferrovieri nell’ufficio di segreteria nazionale, allora si chiamava così, chiamato a Roma da Vito Tedesco che seguì la richiesta che già Claudio Claudiani mi aveva fatto in precedenza. Claudio e Vito sono stati i miei segretari. Abbiamo avuto vicissitudini e dialettiche diverse, con l’uno e con l’altro. Ma avere Vito seduto al mio fianco a fare il tifo mentre mi eleggevano nella segreteria confederale mi ha gratificato molto sul piano umano. Vuol dire che, anche con lui, nonostante tutto, sono riuscito a preservare un rapporto umano corretto e leale. Claudio non c’era quel giorno ma in tutto il periodo precedente mi è sembrato di avere un fratello maggiore che mi esortava e mi sor-

reggeva, come se stesse tifando per se stesso. L'ho apprezzato molto. E' stato bello vedere il passato della Fit Cisl, i miei segretari, al mio fianco, come se questa mia elezione fosse anche la loro. E un po' è vero. Ancor di più se penso che, anche se ho lavorato tantissimo per loro, sono stato sempre un rompiscatole, con entrambi.

Nei ferrovieri, rispetto alla mono-composizione ero un eretico. Il capo degli eretici, pochi. Dopo sono diventati tutti fautori, quando è cambiato il governo, ma prima

su chi deve fare il segretario. Se avessi perso io nel 2007 è probabile che oggi non ci sarebbe la Fit come categoria unica. Eravamo ancora ai settori. Tanti piccoli nanetti senza neanche Biancaneve. La situazione di allora somiglia molto a quella dell'incompiuta della Cisl Reti. C'è stata troppa ostinazione nel difendere la sigla, anche se ormai ai minimi termini come numero, e troppo inquinamento del processo, per altre questioni. Oggi tutti gli alibi sono stati eliminati. Vedremo cosa succederà, sapendo che rispetto al prossimo congresso

Infrastrutture, l'organizzativo, la legge sullo sciopero, cargo, Italferr ma, soprattutto, ho fatto, insieme agli altri di allora, il contratto delle attività ferroviarie. I ferrovieri che sono stati trentuno mesi a fare il contratto in Confindustria hanno fatto una rivoluzione copernicana nell'indifferenza generale. Un mondo, in fondo legato al pubblico impiego, dove le ferie si chiamano ancora congedi e le strutture di base reparti, in ossequio anche alla storia paramilitare delle ferrovie di alcune fasi storiche, dove si diceva di "andare al ministero"

per dire che si andava nel palazzo delle ferrovie, ha fatto un contratto industriale. Una fatica enorme con mille difficoltà. Per me e non solo è stata una palestra vera. Siamo molto cresciuti in due anni e mezzo di trattative in viale dell'Astronomia. Mi è servito molto per affrontare tutte le grandi vertenze contrattuali della Fit Cisl degli anni dopo il 2003. Il lavoro, specialmente quello che comporta la fatica dell'approfondimento, paga sempre. Lo dico sempre a mio figlio, spero mi ascolti.

Gli inizi Fit

Nel marzo del 2007, un po' bruscamente, vengo eletto segretario nazionale con la responsabilità dei ferrovieri e la delega all'organizzazione. La delega organizzativa, spesso, viene snobbata nella Fit. Errore madornale. E' la delega più importante che c'è e va esercitata molto seriamente.

Il mio ingresso nella segreteria nazionale comportò un cambio di rotta sulla vicenda della mono composizione. Far uscire i ferrovieri dall'isolamento e realizzare il cambiamento dello statuto verso il superamento dei settori è stata una delle cose più gratificanti di quel periodo, come anche diventare, per la prima volta nella



troppa timidezza. A me sembrava naturale, visto la progressiva e inesorabile discesa del numero dei ferrovieri, che il futuro dei ferrovieri della Fit era solo quello della categoria unica. La mono-composizione conveniva a tutti ma ancor di più conveniva ai ferrovieri. Invece guerre e isolamento. Le scelte strategiche non si fanno

ci sono già sei mesi di ritardo. Fare la Cisl Reti in prima e seconda affiliazione, con la possibilità data dal nuovo articolo 8 del regolamento è doveroso. Non farlo è sbagliato.

Feci tante cose nella segreteria dei ferrovieri. Rfi, da quando era ancora Divisione

storia, il primo sindacato nelle Fs. Noi davanti alla Cgil nelle Ferrovie, il sogno di tante generazioni di cislini prima di noi divenne realtà nel 2007. Eccezionale!

Nel 2009, nel primo congresso di Chia, si realizzò concretamente un lavoro molto faticoso, fatto di mille discussioni con i settori e tante riscritture delle regole che continuai a fare tessendo la tela. Statuto e regolamento, che tenessero conto di tante cose ma che non risultassero inutili o dannosi orpelli verso la realizzazione della categoria unica. Lo facemmo. Già da prima avevo fatto la delega unica della Fit, senza più

settori, nazionale o decentrata. Punto. Al Chia1 si realizzò la mono composizione vera. E, anche lì, ci mancò poco che non si arrivasse ad una spaccatura profondissima. Fino al giorno prima qualcuno ci provò. Ma come a poker si dice “vedo” quando capisci il bluff, anche allora dissi “vedo” a chi pensava di fermare il processo. Il resto è storia. Passai quel congresso nella mia camera a mettere insieme gli equilibri con le regioni per la composizione del consiglio generale. Cosa fatta poi, con grande anticipo per il Chia2, quando ero io segretario generale. Al Chia1 venni eletto segretario generale aggiunto, chiara indicazione del congresso per la successione a Claudio. Sembrava incanalata tranquillamente così, ma non lo fu. Il periodo successivo al congresso fu molto travagliato e caratterizzato ancora dalle pretese di chi era Fit quando si parlava di amministrazione e settore quando si parlava di contrattazione. Non esiste, la Fit è Fit sempre, o non è. Lo scontro che ne derivò portò ad un’inaspettata dimissione del segretario generale e ad una rielezione di Claudio e di una nuova segreteria nazionale. Dopo di ciò la Fit mise il turbo. A gennaio del 2011 Claudio passò la mano a me e da allora sono stato



il vostro segretario generale. Oggi è solo giugno 2016, neanche cinque anni e mezzo. Poco davvero, altro che tre mandati. Eppure mi sembra un’eternità se mi guardo indietro e vedo cos’è successo. Quante cose abbiamo realizzato e quante migliorato.

Gli anni da Segretario Generale

La memoria può ingannare e quindi ho provato a sfogliare le copie della Voce nelle raccolte annuali, dal 2011 ad oggi. Non ci sono riuscito. Troppo anche per me. Un giornale al quale ho cambiato il nome. Da “la Voce dei ferrovieri” a “la Voce dei trasporti”. C’è stato chi voleva chiuderlo, invece è stato giusto cambiare il nome ad un mensile sindacale, unico ormai, che è arrivato a sessantasei anni di storia. Sta in questo cambio di nome e di contenuti tutta l’essenza di come ho inteso e intendo la Fit Cisl. Insieme, tutti. Quanti editoriali ho scritto...tutti di sabato o di domenica. Non hai tempo durante la settimana. Ho perso il conto di quanti sono, ma sono tanti, senza contare quelli da segretario nazionale dei ferrovieri. Molte volte ho visto prima di tanti altri cosa sarebbe successo. Tantissime volte ho utilizzato l’edi-

toriale per dare la linea politica del momento alla Federazione. L’editoriale non deve essere il riassunto di quello che c’è nel giornale, deve tracciare un indirizzo rispetto al momento dato. Per questo, solo per questo, l’ho anticipato ogni volta via e-mail. Ho praticato il metodo del dialogo fin dall’inizio del mio mandato, riunendo i segretari generali delle regioni ogni due mesi, intervallati dalla riunione del comitato esecutivo. Ogni mese ci si incontrava per mandare avanti il cantiere della trasformazione della Fit da quello che era a quello che è oggi, approfondendo e prendendo decisioni anche rispetto alla situazione politico sindacale del momento. Quasi sempre ho convocato il consiglio generale in forma allargata. Mi è sempre dispiaciuta l’idea delle fredde riunioni formali con i soli aventi diritto. Ho ideato e realizzato i “Fitincontra” con questo spirito. Far partecipare quanti più possibile in modo che in qualunque posto d’Italia ci sia la Fit potesse esserci una persona che partecipasse. Non solo relazioni, dibattiti e votazioni, ma occasioni di seminari e convegni per approfondire questo o quell’argomento. Dove tutti possono infarinarsi di tutto. Nell’elencare tutte le cose che mi

vengono in mente correrei il rischio di apparire presuntuoso o, peggio, narciso. Non voglio. Il giudizio non lo devo dare io. Ho il rammarico per alcune cose che non ho fatto in tempo a finire o migliorare, per come secondo me era giusto. Lascero la riflessione al mio successore.

Di alcune cose però vado fiero: la realizzazione del Centro Studi di via degli Anamari è una di queste. Il valore del patrimonio della Fit più che raddoppiato è un'altra. Il rafforzamento di competenze nell'amministrazione centrale della Fit un'altra ancora. Ma la soddisfazione più grande è recente. Aver potuto cambiare, finalmente, la delibera sulle percentuali delle risorse togliendo una cifra considerevole dal nazionale per darla ai territori, era un vecchio debito con me stesso. L'ho assolto, ora le



regioni non perdano l'occasione di rafforzare i loro territori. Sono convinto che chi guiderà la Fit dopo di me continuerà su questo aspetto, così come sulla verifica periodica documentale di quanto si da alla prima linea. Al di là delle percentuali, nel corso di questi anni, non abbiamo lesinato incentivi, sovvenzioni, aiuti, comprato sedi nuove, finanziato progetti. Nessuno può dire che non sia stato aiutato. Ho investito moltissimo nella formazione. E' uno dei fiori all'occhiello della Fit, continuate così. Insomma, c'era una Fit diversa il 27 gen-

naio del 2011 rispetto a quella di oggi. Durante questo periodo ne ho passate tante, magari troppe. Ho speso il mio impegno, oltre che nella guida, sempre nell'essere al di sopra delle parti quando qua e la si sviluppavano crisi. Come si dice, ho fatto seguendo i principi del buon padre di famiglia. Non mi sono mai schierato da una parte o dall'altra. Guai se un segretario generale fa questo. Malcontento e frustrazione prenderebbero piede e questo avvelenerebbe il clima. Con un clima avvelenato si rovina tutto. Chi mi succederà sia molto attento nell'essere il segretario di tutti al quale tutti si debbano rivolgere con fiducia. Mai tradire questo spirito. Oltre ogni simpatia e appartenenza. Personalmente l'ho fatto sempre. Con troppa idealità forse. Non eludo di

confessarvi la grandissima delusione sul piano umano che ho provato quando, buon ultimo, ho capito che altri agivano con altri sentimenti. Anzi, per la verità, sempre in buona fede ed ingenuo come sono, non l'avevo neanche capito. Ringrazio chi mi ha aperto gli occhi e ringrazio la mia ostinazione al formalismo. Il formalismo quando si gestiscono le cose degli altri è essenziale. Non dimenticate mai di convocare segreterie con ordini del giorno e verbalizzazione firmata di quanto decidete. Mai. I segni di questa sgradevole vicenda li porto ancora dentro, ma sono stati

da insegnamento. Anche a questa età si impara. Ne terrò conto nel rapporto con gli altri in futuro. Sono ancora un idealista che non vuole ancora capire che, a volte, le persone non sono sincere. Anzi, mai come in questa vicenda ho capito che se ti adulano stanno per colpirti. Che tristezza.

Nonostante questo sono stati cinque anni di intenso lavoro su tutti i fronti, in principio soprattutto dedicati al riordino amministrativo e poi alla trasformazione organizzativa, oltre che alla gestione politico-contrattuale di tutti i dipartimenti della Fit. Resterà sempre viva in me la fase di gestione della vicenda Alitalia che sull'orlo di un nuovo fallimento siamo riusciti, contro tutto e contro tutti, a far arrivare alle nozze con Etihad. Altro che Air France! Così come non dimenticherò mai il lungo calvario del contratto della mobilità tpl, la fase finale è stata una soddisfazione, ma quanto si è sofferto negli anni precedenti.

Ho provato di tutto per smuovere Asstra e Anav da una comoda posizione di rendita chiusi nel loro fortino. Dalle lettere per fare uscire le aziende da Asstra alla proposta di legge per lo "sciopero intelligente". Sono stato controcorrente, come i salmoni che fanno sorridere qualcuno. Indubbiamente ha pagato essere protagonisti da soli e non scialbe comparse in compagnia.

La linea comportamentale di aprirsi all'esterno, fuori dalle aziende, è scomoda ma utilissima. Per questo tengo molto a quello che sarà della nuova campagna nelle scuole "Sono STATO io" per sensibilizzare le nuove generazioni al rispetto dei mezzi pubblici di trasporto. Anche la Cisl lo ha fatto per la raccolta di firme a sostegno della legge per la riforma del fisco e ha fatto bene. Ho in testa mille altre cose fatte ma l'aspetto che tengo a sottolineare maggiormente è ciò che io chiamo "modello Fit". In primis la struttura organizzata in Dipartimenti formati da aree contrattuali omogenee che ha trasformato la Fit togliendo la supremazia ai settori e dando pieno potere agli organismi politici. Questo

modello non ha depotenziato le attività contrattuali, anzi. Poi, sul territorio, l'idea di accentrare al regionale le responsabilità amministrative è quanto di più saggio può fare il buon padre di famiglia. Non vuol dire che i territori non devono essere dotati di risorse, anzi, il contrario. Non vuol dire che i territori non hanno la facoltà di eleggersi i loro rappresentanti, anzi il contrario. Vuol dire affrancare i responsabili dei territori da responsabilità pesanti e da gestioni onerose, lasciando che il loro tempo possa essere dedicato esclusivamente al fare i sindacalisti, non i ragionieri. Ripeto quanto ho detto sopra, la segreteria nazionale dovrà essere attenta alla verifica di quanto i territori ricevono da ogni regione. Questo modello lo stiamo implementando con le Zone Fit. Devono essere succursali operative, laddove il lavoro si è spostato lontano dalle sedi tradizionali, ad iniziare dalla prateria sconfinata degli interporti, dove ci siamo poco, per essere eufemistici. La Fit, ma in genere il Sindacato, anche nell'epoca dei social, deve essere fisicamente vicino ai lavoratori e ai nostri delegati e se il lavoro si sposta noi lo dobbiamo seguire.

Arrivederci

Anna Maria Furlan mi ha chiesto di entrare nella segreteria confederale e non vi nego che la cosa all'inizio mi ha disorientato. Qualche discussione tra noi c'è stata, innegabilmente. Ma le vicissitudini che lei ha dovuto affrontare fin dall'inizio del suo mandato sono note e hanno colpito tutti noi. Lei di più. Non ho mai pensato che lo meritasse. La Cisl è stata messa sotto attacco nel modo più volgare e vigliacco. Come d'altronde è successo a Raffaele Bonanni. Non mi è mai appartenuta questa cultura. Quando doveva ancora essere eletta Anna Maria, noi eravamo a Milano alla Fiera, con gli amici della Fistel e della Flaei. Ricordo di aver fatto dichiarazioni alla stampa, opposte a quelle di qualcun altro... Così come la mia lettera aperta alla Cisl, quando infuriava la bufera mediatica estiva, tendeva a lanciare un appello a tutti per tutelare la casa madre. Anna Maria ha

insistito con me per entrare. Sono stato a lungo titubante non per scortesia o, peggio, per presunzione. Cara Anna Maria, ci ho pensato tanto, non per me o per il mio destino personale, l'ho fatto per vedere se e come potevo lasciare la Fit in modo così repentino ed inatteso. Ho riflettuto a lungo, con grande travaglio interno, e ho scelto la via scomoda per me, ma voglio provare a dare una mano alla Cisl e a te. Credo di poterci riuscire e, se hai tanto insistito, probabilmente pensi di poter avere da me un aiuto, vero. Viviamo da tempo la stagione dove i figli avranno meno dei padri, dove per la prima volta dal 1943 il meglio è alle spalle e non nel futuro dei nostri figli e dei nostri nipoti. E' una stagione dove il conflitto generazionale è appena all'inizio. In una stagione come questa chi crede che il sindacato sia inutile si sbaglia. Così come si sbaglia chi, nel sindacato, nella Cisl, pensa di continuare ricalcando passi sempre uguali come trent'anni fa. L'assemblea organizzativa ha fatto cose importanti ma non penso che siano sufficienti o esaustive. Tanto bisogna ancora fare per anteporre il bene comune agli interessi personali, siano anche quelli di un dirigente sindacale che poteva starsene al calduccio in Fit per altri sette anni. Anche per questo ho detto sì. Nonostante mille problemi sei riuscita a fare tanto e io spero di poter dare una mano per fare ancora di più e meglio, superando questa fase turbolenta. Gli inizi fanno ben sperare anche sul fronte dei rapporti col Governo, rispetto all'apertura recente del tavolo sulla previdenza e sul lavoro. Hai visto mai che porto fortuna...



Non sono molto cerimonioso, lo sapete tutti, anzi, come dice qualcuno sono ruvido. E' vero. Ma sfido chiunque a provare che la mia ruvidezza possa nascondere scorrettezze o falsità. Spesso mi meraviglio di come, così poco diplomatico, possa aver fatto tanta carriera...

Ho accettato con questo spirito di servizio per la Cisl la proposta di Anna Maria, dopo essermi consultato, con gli amici della Fit, ad iniziare da quelli della mia Segreteria. Facilitato in questo dalla delega che avrei avuto, delega impegnativa che ha al suo interno anche i trasporti.

Anna Maria e gli amici della Segreteria Fit hanno convenuto con me che sia opportuno che per un certo periodo io possa continuare a seguire l'evoluzione delle questioni con la Itf, nei rapporti tra questa e la Fit, di concerto col prossimo segretario generale della Fit. Sarà un impegno gra-

voso in più che svolgerò volentieri fino a che potrò passarlo definitivamente. Devo un ringraziamento pubblico alla mia segreteria, a Pasquale, a Emiliano, a Nico per il sostegno anche in questo periodo. Un ringraziamento particolare a Patrizia, preziosa e insostituibile.

Grazie a tutti i segretari regionali, anche quelli passati, e ai coordinatori nazionali, grazie a tutta via Musa.

Grazie di cuore.

Vi lascio per andare in Cisl a svolgere un lavoro nuovo per me. Un foglio bianco da scrivere. Lo faccio sapendo di lasciare una Federazione in salute, con un alto grado di coesione al suo interno, che ha il solco tracciato. Non deviate da quel solco. La linea politica e organizzativa è chiara, bisogna continuare a seguirla e preparare la Fit al ricambio dei suoi dirigenti, in modo naturale e con la programmazione giusta. Senza scossoni e senza problemi. Mi sento di dire questo al prossimo segretario generale e alla segreteria che vi proporrà. Abbiate cura della Fit, di quel grande

amore che dicevo all'inizio. Uno di voi ha avuto l'onore di diventare segretario confederale, siatene fieri tutti e diciamo insieme grazie ad Anna Maria Furlan per questo onore.

Dovrete andare avanti con l'obiettivo di Cisl Reti dove, anche senza Luciano, c'è la Fit Cisl protagonista di questo processo. Il segretario confederale che ha la delega delle tre categorie avrà cura di sollecitarvi e di accompagnarvi in questa nuova trasformazione. Con l'obiettivo di rendere ancora più forti Fit, Fistel e Flaei, un pezzo importante della Cisl.

Questo discorso di oggi per quanto mi riguarda non è un discorso di addio. I grandi amori, come si sa, non finiscono mai. Per me è un arrivederci. Arrivederci a tutte le volte che vorrete invitarmi, arrivederci a tutte le volte che mi chiamerete o che vi chiamerò per le mille problematiche che potranno rendere necessario farlo, arrivederci a subito. Ma sia chiaro, io non sono più il vostro segretario generale. Lo sarà un'altra persona che sarà anche il mio segretario generale, resto pur sempre un

iscritto Fit. Lui avrà il governo pieno della Fit e non sarò mai un impedimento o un condizionamento, so di essere molto ingombrante. A richiesta non mi sottrarrò da consigli o aiuto, ma il segretario da oggi sarà un'altra persona.

Adesso a me l'onore di indicare il nuovo segretario generale. Vi chiedo di condividere con il vostro voto la mia indicazione come mio successore nella persona di Nico Piras.

Una persona seria, e un sindacalista esperto ed equilibrato, un uomo con il quale ho sempre avuto stima e rispetto reciproci. Farà un buon lavoro insieme a voi, ne sono certo.

Grazie per avermi concesso il privilegio di essere stato la vostra guida, non lo dimenticherò mai.

Sarò sempre al vostro fianco.

Vi voglio bene
Ciao

Giovanni



Antonio Piras è il nuovo Segretario generale della Fit

Succede a Giovanni Luciano. «Dobbiamo continuare lungo la strada tracciata», ha dichiarato appena eletto



(che si può leggere integralmente a pagina 2 di questo numero de La Voce), al termine della quale ha calorosamente proposto Antonio Piras per la sua successione. L'invito è stato accolto dal Consiglio generale con favore palpabile. Su-

greteria confederale.

Le emozioni, in questo avvicendamento, si sono davvero susseguite dall'inizio alla fine. Dapprima il Segretario generale uscente ha avuto un momento di commozione nel salutare la sua amata Federa-



L'orgoglio dell'appartenenza alla Fit-Cisl è stato ancora una volta protagonista. Il 23 giugno a Chianciano Antonio Piras è stato eletto Segretario generale della Federazione italiana trasporti dal Consiglio generale. Piras succede a Giovanni Luciano, che a sua volta era stato eletto Segretario confederale della Cisl lo scorso 27 maggio.

Alle elezioni hanno assistito lo stesso Luciano e la Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan, oltre che numerosi dirigenti, sindacalisti e iscritti della Federazione, anche non appartenenti al Consiglio, che hanno voluto essere presenti all'evento storico.

L'avvicendamento è stato denso di emozioni e applausi. Dapprima il Segretario generale uscente ha tenuto una relazione

bitto dopo lo stesso Piras è intervenuto in modo asciutto e incisivo, tracciando le linee guida della sua politica e ha proposto al Consiglio una segreteria a quattro con Emiliano Fiorentino, Pasquale Paniccia e Salvatore Pellecchia. Anche questa indicazione è stata nettamente condivisa dall'assemblea. L'incontro si è concluso con l'intervento appassionato di Annamaria Furlan, che si è complimentata con i nuovi dirigenti e ha ringraziato ancora una volta Luciano per aver accettato l'ingresso in Se-

zione. Poi l'elezione di Antonio Piras è stata salutata da una nutrita delegazione sarda che ha mosso dei passi di danza tradizionale attorno a lui, avvolgendolo con la bandiera dei quattro mori. Praticamente immediato è arrivato un telegramma di congratulazioni dell'Usr Cisl Sardegna e lo stesso Piras ha ricordato che la sua elezione coincideva casualmente con il suo compleanno, suscitando auguri e applausi scroscianti. La stessa Annamaria Furlan si

è fatta travolgere dal clima festoso e ha sottolineato il suo legame affettivo verso la categoria dei trasporti.

Il ritratto di Antonio Piras

Il neo eletto Segretario generale è nato a Cagliari 62 anni fa e risiede in Sardegna a Cuglieri.

Intraprende l'attività sindacale nei primi anni '80 come delegato aziendale delle Ferrovie meridionali sarde dove svolge attività di categoria e poco dopo, dall'89, passa a occuparsi del mondo della formazione sindacale e, in qualità di Responsabile regionale dell'Usr Cisl, collabora con il Centro studi di Firenze e l'Ufficio formazione confederale nazionale.

Nel 1993 viene eletto Segretario generale della Fit-Cisl del Sulcis Iglesiente, per poi entrare nella segreteria regionale di settore.

Dal 2003 fa parte della struttura nazionale della categoria fino a diventare Coordinatore nazionale dell'area contrattuale degli autoferrotranvieri-internavigatori. È eletto Segretario nazionale a fine 2015 con delega alla mobilità e, nello stesso anno, raggiunge due importanti risultati: il contratto con Busitalia e il contratto collettivo nazionale del trasporto pubblico locale, che attendeva il rinnovo da ben 7 anni.

Piras persegue il modello del sindacato riformista e ripone particolare attenzione all'investimento nella qualità del lavoro e al welfare contrattuale, visione che ha impresso anche nei due contratti summenzionati.

Il primo discorso del neo eletto Segretario generale

Antonio Piras in meno di cinque minuti di intervento, incluse le numerose interruzioni degli applausi, ha condensato in modo molto chiaro le linee politiche che guideranno il suo mandato. All'inizio, però, ha voluto ringraziare Luciano e il

Consiglio generale per la fiducia dimostrata e ha voluto dedicare la sua elezione ai suoi genitori, scomparsi, e alla sua amata terra di Sardegna.

«Non ho alcuna intenzione di modificare le politiche intraprese fino a oggi – ha dichiarato il nuovo Segretario generale – Parlo delle politiche contrattuali, dell'unificazione dei contratti e via elencando. Penso che, con le vicende attuali, le variabili esterne alla nostra organizzazione, ad esempio le associazioni datoriali che si unificano, sarà più facile raggiungere gli obiettivi che ci siamo posti». Anche per quanto riguarda politiche organizzative e amministrative, «dobbiamo continuare sulla strada tracciata».

Antonio Piras ha anche ribadito l'importanza della formazione per la Fit-Cisl: «lo ho iniziato, come sindacalista, proprio da questo ambito», ha ricordato.

Ed è stato chiarissimo anche su Cisl Reti, la nuova Federazione cislina che sta nascendo dall'unificazione di Fit, Fistel e Flaei: «Si deve andare avanti, secondo il mio parere ma anche secondo il vostro», ha affermato parlando alla platea. E poi, rivolgendosi in particolare a Furlan e a Luciano, che ha la delega ai servizi, a cui appartengono i trasporti, ha assicurato: «Ma questo processo naturalmente deve avvenire nel rispetto delle regole democratiche che la Cisl si è data».

«Sono sicuro che lavoreremo bene tutti quanti insieme – ha sottolineato il Segretario generale neo eletto – Insieme a voi, alla nuova Segreteria nazionale della Fit, alla Confederazione, ai quadri, alle delegate e ai delegati della nostra Federazione e a tutto il personale della sede nazionale di via Antonio Musa 4 e delle sedi periferiche, perché senza di loro il lavoro più pesante non verrebbe fatto».

Le conclusioni di Annamaria Furlan

«Sono davvero contenta: è una giornata magnifica – ha esordito la Segretaria ge-

nerale della Cisl concludendo l'incontro – Il rinnovo del gruppo dirigente è sempre linfa vitale per l'organizzazione e il vostro avviene in un clima di festa e armonia perché Giovanni viene a lavorare in Confederazione».

«Ritengo che le capacità di un dirigente sindacale – ha spiegato Annamaria Furlan – si misurino soprattutto attraverso il numero degli iscritti, i risultati delle elezioni delle rappresentanze sindacali unitarie, la capacità strategica nel rappresentare la nostra organizzazione e se si è in grado, in qualsiasi momento, di lasciare un incarico perché si è costruito da subito prospettive e squadre per cui l'organizzazione va avanti e bene. Ho chiesto ripetutamente a Giovanni di venire in Cisl e non mi sbaglia, perché ha dimostrato grande bravura in ognuno di questi parametri».

La Segretaria generale ha anche ribadito la centralità del settore dei servizi, che lei stessa ha seguito personalmente per anni: «Rispetto ad esso – ha dichiarato – si gioca molto del futuro di questo Paese. In questi anni, tolta qualche fabbrica come la Fiat, l'innovazione più forte noi l'abbiamo avuta qui. Nei servizi è cambiata fortemente l'organizzazione del lavoro, il rapporto di lavoro».

«Al mio amico Antonio Piras e agli amici della Segreteria – ha concluso Furlan – dico che avete Giovanni, che vi segue come delega, e avete me, con tutta la squadra della Segreteria confederale, perché tutta la Cisl ritiene davvero che questa sia una bella e importante categoria dentro la nostra organizzazione: attraverso di voi passa molta confederalità, in quanto le donne e gli uomini dei trasporti rappresentano tante priorità a cui voi date soluzioni».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it



Il grande grazie della Fit a Giovanni Luciano

«Per me è un onore gigantesco aver lavorato con voi», ha dichiarato il Segretario generale uscente

Era dal 1989 che un dirigente della categoria dei trasporti non veniva eletto Segretario confederale della Cisl. Bisogna infatti risalire al mandato di Sante Bianchini, iniziato nel 1983 e conclusosi in quell'anno, per ricordare l'ultimo – e anche l'unico – precedente. Adesso, grazie a Giovanni Luciano, le iscritte e gli iscritti della Fit possono fregiarsi nuovamente di questo onore.

Per questo e per tutto ciò che ha compiuto e che tuttora rappresenta per la Federazione cislina, il Consiglio generale allargato a numerosi dirigenti, quadri, iscritti e dipendenti provenienti da tutta Italia ha voluto salutare il Segretario generale uscente durante un incontro festoso che si è svolto a Chianciano Terme il 22 giugno.

Si è trattato di un saluto travolgente dal punto di vista emotivo. Giovanni Luciano, infatti, ha conseguito risultati notevoli per la Federazione, traghettandola per ben cinque anni in mezzo ad acque tempestose, sia per via dei grandi cambiamenti politici, sociali ed economici che hanno attraversato l'Italia, l'Europa e il mondo intero sia a motivo delle sfide ambiziose che la Fit e la Cisl si sono poste e stanno affrontando con successo, a partire dalla riorganizzazione interna.

L'incontro è stato aperto dai saluti del sin-

daco di Chianciano Terme, Andrea Marchetti, è proseguito con il commiato affettuoso del Segretario generale uscente e si è snocciolato in discorsi, saluti e abbracci commossi con ciascuna delle delegazioni regionali convenute e persino con ognuno dei presenti.

Il saluto di Giovanni Luciano

«Vi ringrazio per essere qui oggi e per esserci stati in tutti questi anni – ha esordito Giovanni Luciano – Personalmente sono sulla scena dal 2000 e ho conosciuto migliaia di amiche e di amici, delegati, attivisti, semplici iscritti, con i quali ho rapporti di amicizia e collaborazione anche oggi. Ho conosciuto tanti Segretari, veramente tanti, perché 16 anni sono davvero una vita e la mia è stata una splendida esperienza».

Nell'elencare i tantissimi ringraziamenti, il Segretario generale uscente ha voluto partire dalla sede nazionale della Fit-Cisl di via Antonio Musa 4 a Roma, «in cui ho passato stagioni, giorni, notti, fatiche, gioie, delusioni». Cominciando dai ferrovieri, categoria a cui appartiene orgogliosamente, Giovanni Luciano ha menzionato tutte le altre - marittimi, autoferrotranvieri, lavoratori del merci, portuali, lavoratori dei servizi ambientali, dell'Anas e delle autostrade, trasporto aereo, senza dimenticare gli ambiti trasversali come politiche sociali e sicurezza – e ha espresso per ciascuna

affetto e vicinanza. In particolare, pensando al trasporto aereo, ha ricordato commosso Alessandro Cenci, il Comandante di Alitalia e membro della Segreteria nazionale prematuramente scomparso nel 2014. Ha poi salutato i Segretari regionali e subito dopo il personale della sede nazionale, cominciando con il ricordo sentito di Paola Sideri, mancata improvvisamente un anno fa. «Per me è un onore gigantesco aver lavorato con voi alla Fit – ha concluso – Vi conosco praticamente tutti da tanto tempo e con ognuno di voi condivido una storia, un aneddoto, un confronto, un abbraccio».

Gli interventi delle delegazioni regionali e della Segreteria nazionale

Terminato il suo discorso tra scrosci di applausi, una dopo l'altra tutte le delegazioni hanno voluto salutarlo e ringraziarlo per il lavoro svolto. Per primo ha iniziato Pietro Vasco, Presidente dell'Inat, Istituto nazionale assistenza trasporti, con il quale corre una lunga amicizia e che ha voluto soprattutto sottolineare la preparazione di Giovanni Luciano e la sua intelligenza brillante riconosciute anche dai suoi avversari. Subito dopo è stata la volta della delegazione siciliana: «Da tanti anni lavoriamo con lui e abbiamo combattuto tante battaglie – ha raccontato il Segretario generale Amedeo Benigno – Abbiamo avuto anche opinioni divergenti ma è così, con il confronto leale, che nascono le grandi amicizie».

«Con Giovanni abbiamo insieme 16 anni di storia – ha spiegato Annibale Fiorenza, Segretario generale della Fit calabrese – e lo vogliamo salutare con orgoglio e soddisfazione, ringraziandolo per essere cresciuti insieme e aver fatto lavoro di squadra. Sono certo che anche in futuro sapremo collaborare per rafforzare la Cisl». Anche la delegazione della Puglia e della Basilicata lo ha salutato personalmente: «Conosco Giovanni da poco, ma è come se fosse un amico di vecchia data – ha affermato il Segretario generale Filippo Iacobazzi – Ti auguro di cuore di affrontare il futuro con la stessa grinta e la forza di volontà che ti contraddistinguono. Senza di te la Fit non sarebbe quella che è oggi». «La Lombardia ti abbraccia – ha dichiarato Giovanni Abimelech, Segretario generale – Abbiamo condiviso insieme tante esperienze e un’amicizia disinteressata. Anche da Segretario confederale resti per noi un punto di riferimento. Grazie a te siamo ora più forti». Altrettanto caloroso è stato il sa-

luto della Campania: «Per merito tuo abbiamo portato la voce della Fit in tutti i settori. Sei un fratello per noi perché ci hai sempre aiutati a risolvere i problemi che abbiamo incontrato lungo il cammino. Sono stati anni fantastici e continueranno», ha spiegato il Segretario generale Giuseppe Esposito.

Per la Valle d’Aosta ha parlato Maurizio Moncada: «Ti porto l’abbraccio della mia regione, che hai sempre saputo ascoltare e supportare», ha affermato. «In questi anni abbiamo lavorato bene e continueremo a farlo – ha sottolineato Stefano Boni, Segretario generale della Toscana – Non voglio aggiungere altro perché parlano i fatti». È stata poi la volta della delegazione abruzzese e molisana: «Hai fatto tanto per noi – ha raccontato il Segretario generale Alessandro Di Naccio – e abbiamo continuato nel solco che hai tracciato negli anni ‘90, quando eri alla nostra guida. Sei un fratello per noi».

«Da Segretario generale ci hai aiutato mol-

tissimo – ha spiegato Francesco Sorrentino, Segretario generale del Lazio – Sei un uomo capace e tenace, un uomo buono e questo ci colpisce profondamente. Ti siamo grati per l’aiuto che ci hai dato e che continuerai a darci. Siamo certi del tuo appoggio». Anche il Piemonte ha espresso la stessa amicizia: «Ci sei sempre stato per noi, sappiamo che ci pensi e te ne siamo profondamente debitori», ha dichiarato il Segretario generale Claudio Furfaro.

«Per noi sei un capitano – ha affermato Lilli Bigoni, Segretaria generale del Friuli Venezia Giulia – Grazie per tutto ciò che hai fatto per noi e ti facciamo un affettuoso in bocca al lupo per la tua nuova avventura». Anche le altre delegazioni regionali - Alto Adige, Emilia Romagna, Liguria, Marche, Sardegna, Trentino, Umbria e Veneto – lo hanno abbracciato metaforicamente e non solo, tra la commozione generale.

Infine la Segreteria nazionale uscente, composta da Antonio Piras, che il giorno dopo è stato eletto Segretario generale, ed Emiliano Fiorentino e Pasquale Paniccia ha voluto ringraziarlo per il lungo e costruttivo lavoro compiuto insieme.

GD

g.dellepiane@cisl.it



La Fit presenta la campagna “Sono **STATO** io” per educare al rispetto dei mezzi pubblici

L'iniziativa partirà a settembre in tutte le scuole elementari, medie e superiori. Ne parla Antonio Piras, Segretario generale, che ha lanciato la proposta

Durante il Consiglio generale che si è tenuto a Salerno il 17 e 18 maggio scorsi, la Fit-Cisl ha presentato una nuova iniziativa a cura della Segretaria nazionale: la campagna “Sono STATO io”, un progetto-bando scuola che vedrà interagire, in modo nuovo, sinergico e strategico, il mondo del sindacato, la Fit con la collaborazione della Cisl Scuola, le istituzioni, attraverso la partecipazione del Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e il coinvolgimento del mondo aziendale, principalmente rappresentato, al momento, dal supporto di Atm spa (Azienda trasporti milanesi) e del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il bando di concorso “Sono **STATO** io” nasce con l’intento di promuovere una nuova cultura tesa alla maggiore sicurezza, legalità e senso civico nel settore del trasporto pubblico.

Negli ultimi anni tutti noi abbiamo assistito, con eccessiva frequenza, grazie anche alla sensibilità mediatica sul tema, ad atti e fatti di violenza che hanno invaso le nostre vite nel quotidiano mentre ci rechiamo a lavoro, a scuola o raggiungiamo un punto di interesse delle nostre città. La cronaca, purtroppo, ci porta a essere sempre più abituati alla routine della violenza contro cui è necessario generare una nuova cultura del rispetto, della sicurezza, della legalità, del senso civico, di una politica di tutti e per tutti. I mezzi di trasporto sono un bene comune e ciascuno di noi,



**Se è pubblico
dipende
anche da te.**

Vandalismi, illegalità, violenze: troppo spesso i mezzi pubblici sono teatro di situazioni fuori dalla civiltà.

Con il concorso SONO STATO IO tu la tua scuola potete dare il vostro contributo perché questo accada sempre meno.

Partecipa con un componimento, un disegno, un progetto multimediale o una canzone: in palio, oltre a premi per te e la tua scuola, la soddisfazione di aver lasciato sul mondo del trasporto pubblico un segno finalmente diverso.

Scopri i dettagli su SONOSTATOIO.INFO

FIT CISL Reti
Comunicazioni-Energia-Trasporti

quotidianamente, può e deve riconoscere il valore che rappresenta ognuno di essi, ogni risorsa che vi lavora, ogni bene strumentale capace di offrire il miglior servizio possibile che garantisca le nostre singole necessità, ogni singolo giorno.

Biglietti non pagati, liti con i controllori, aggressioni agli autisti, passeggeri impauriti, pensiline distrutte, autobus, metro e treni devastati, incuria, maleducazione, violenze d'ogni genere, sono solo alcuni degli esempi negativi che la Fit-Cisl vuole denunciare a gran voce e che vuole combattere insieme alle nuove generazioni.

Perché? La maggior parte dei cittadini dichiara che lo stato in cui versano i mezzi pubblici è eloquente: non inducono certo al rispetto della cosa pubblica. È indubbio che possiamo giustificare le cause di questo degrado puntando il dito contro la politica, ma sarebbe davvero troppo semplice. E se fossimo noi, tutti quanti noi i protagonisti della cosa pubblica? E "se fossi STATO io", per primo, ogni giorno, a essere il promotore di una nuova cultura orientata al rispetto del mezzo di trasporto che mi conduce a lavoro o a scuola?

L'attività sindacale della Fit, già da tempo, con impegno e responsabilità ha scelto di dare riposte a queste domande attraverso scelte politiche e il continuo dialogo con le realtà di riferimento all'interno dell'intero settore dei trasporti. È tuttavia fondamentale, anche in un'ottica di coinvolgimento delle diverse parti sociali e dei diversi soggetti, confrontarsi con le nuove generazioni, con i giovani di oggi che saranno i lavoratori e i cittadini di domani. Sfidante e strategico, quindi, è il coinvolgimento di nuovi protagonisti: gli studenti delle scuole elementari, medie e superiori per dare un contributo "espressivo" sui comportamenti corretti verso l'uso dei mezzi pubblici. Ed è fondamentale, pertanto, il ruolo della Fit-Cisl come collettore e connettore di valori e interessi che vanno oltre la singola categoria per ricadere positivamente su tutta la collettività.

Occorre oggi predisporre con urgenza un

percorso di semina sui ragazzi nel mondo della scuola, in quel mondo che si occupa dell'educazione dei nostri figli, facendo leva sugli aspetti legati alla percezione e alla sensibilizzazione, offrendo un nuovo punto di vista.

La Fit, ancora un volta, si propone come soggetto innovatore pronto a confrontarsi con le nuove forme di comunicazioni e a promuovere quindi la campagna "Sono STATO io" secondo le seguenti azioni: guerrilla marketing, advertising classico (spazi legati al mondo dei trasporti, free press), azioni di educazione civica (nelle scuole, materiale didattico, spazi condivisi dai giovani), web (sito internet www.sono-statoio.info), azione di relazione (social network). Il linguaggio della comunicazione nei confronti della collettività sarà legato anche a ipotesi di provocazione, al fine, quindi, di catturare l'attenzione capace di stimolare una sensibilità verso la cosa pubblica.

Come anticipato in premessa, i protagonisti del progetto-bando scuola saranno gli studenti delle scuole primarie e secondarie; verranno premiate le migliori realizzazioni di un fumetto, di uno spot, di un saggio breve, di un mini-book fotografico, a scopo divulgativo, ispirato a un modello educativo capace di esprimere una rinnovata e sensibile percezione della cosa pubblica attraverso una maggiore sicurezza e legalità nel settore del trasporto pubblico. I migliori progetti e produzioni che, traendo anche spunto dallo slogan e da quanto richiamato nelle finalità del bando, proporranno non solo una riflessione sul tema dell'iniziativa ma anche proporranno possibili strumenti di soluzione al problema culturale in questione, concorreranno per un monte premi che concretamente sarà di supporto alla vita dello studente: buoni libri, abbonamenti gratuiti per autobus, fino alla possibilità, per gli alunni dell'ultimo anno delle scuole superiori, di candidarsi per un tirocinio di 4 mesi.

Forte è la condivisione dimostrata

dalla Cisl Scuola, dal Miur e dal Mit che hanno deciso di partecipare in modo attivo, in forma di collaborazione con la Fit, attraverso l'impegno istituzionale, con i propri rappresentanti all'interno della Commissione che esaminerà i progetti e le produzioni, oltre che nell'esser presenti nella giornata di premiazione in concomitanza con il nostro prossimo Congresso nel 2017. Grazie anche al contributo delle aziende e delle associazioni legate al mondo dei trasporti, le realtà virtuose quali Atm, gruppo Fsi e Federmobilità, sarà anche sostenibile il monte premi che incoraggia gli studenti e gli istituti in gara a proporre produzioni che possano davvero lasciare il segno per una nuova cultura della cosa pubblica nel nostro settore. A poche settimane dalla presentazione del progetto sono diverse, dunque, le riposte positive di aziende che stanno condividendo l'iniziativa e siamo in attesa di ulteriori importanti adesioni provenienti dal mondo dei trasporti.

Il bando è pronto, la campagna di sensibilizzazione è in via di ultimazione e a settembre, all'apertura delle scuole la Fit-Cisl aprirà le sue porte alle nuove generazioni, con il suo sempre pronto e rinnovato spirito nel fare sindacato. Ci aspetta un anno ricco di impegni fino al congresso e questo progetto sarà l'ennesimo fiore all'occhiello della nostra Federazione che dimostra, ancora una volta, la grande voglia di portare la sua nave sempre verso nuovi orizzonti. Le novità sulla sfida con e per le nuove generazioni comincia da qui, ed è solo l'inizio. Alla prossima puntata con gli aggiornamenti. Si parte!



Rinnovo ccnl Attività Ferroviarie: prosegue il confronto

*Sono tante le novità a vantaggio dei lavoratori.
Ne parla il Segretario nazionale Salvatore Pellecchia*

Il confronto sul rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità area contrattuale Attività Ferroviarie 20 luglio 2012 (ccnl Maf), che si è avviato all'inizio del mese di marzo 2016, fra i rappresentanti dell'Agens (l'Associazione che rappresenta gli interessi del settore dei trasporti e dei servizi nel sistema di Confindustria) e le organizzazioni sindacali Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uiltrasporti, Fast, Ugl e Orsa, prosegue sugli istituti contrattuali raccolti nella Parte Quinta "Svolgimento del rapporto di lavoro", che incomincia con l'articolo 32 (Malattia e infortunio non sul lavoro) e termina con l'articolo 67 (Collegio di conciliazione e arbitrato).

Anche su tali materie, che disciplinano tutti gli aspetti della vita lavorativa, le delegazioni trattanti hanno recepito gli aggiornamenti dettati dall'evoluzione legislativa degli ultimi anni e si sono confrontate sulle rispettive proposte di modifica e/o integrazione degli istituti contrattuali esistenti.

Lo stato dell'arte del negoziato e le principali innovazioni introdotte sullo svolgimento del rapporto di lavoro

Malattia e infortunio

L'articolo relativo al comportamento e al trattamento dei lavoratori in occasione di un periodo di "malattia o infortunio non sul lavoro", rispetto alle fasce orarie giornaliere di reperibilità (giornalmente dalle

10:00 alle 12:00 e dalle 17:00 alle 19:00), alla luce delle previsioni dell'art. 25 del decreto legislativo n. 151/2015 e dei relativi provvedimenti attuativi, stabilisce che nei casi di patologie gravi che richiedono terapie salvavita o di stati patologici connessi a una situazione di invalidità pari o superiore al 67% i lavoratori non hanno l'obbligo del rispetto delle stesse.

Inoltre, al fine di evitare il superamento dei limiti di comportamento che fanno scattare il licenziamento, il lavoratore "a tempo indeterminato" può richiedere la fruizione delle giornate di ferie eventualmente maturate prima di avanzare domanda per la concessione di un periodo non retribuito di aspettativa della durata massima di dodici mesi.

La norma sull'infortunio sul lavoro e malattia professionale è rimasta inalterata.

Tutela della maternità e della paternità

Anche in materia di "Tutela della maternità e della paternità" sono state recepite le previsioni dell'art. 16 bis del citato decreto che prevede che, una sola volta e per ciascun figlio, «in caso di ricovero del neonato in una struttura pubblica o privata la madre ha diritto di chiedere la sospensione del congedo di maternità successiva al parto e di godere del congedo, in tutto o per la restante parte, dalla data di dimissione del bambino».

In fase di riscrittura dell'articolo che disci-

plina la "tutela della maternità e della paternità", è stata meglio definita la disciplina del "congedo parentale" e sono stati puntualmente esplicitati i diritti della lavoratrice e del lavoratore genitore fermo restando che, a livello aziendale, le parti potranno definire eventuali condizioni integrative e di armonizzazione.

Allo stesso modo si è proceduto per la «Malattia del bambino» dove sono puntualizzati alcuni aspetti che, in fase di applicazione, hanno dato adito a ambiguità interpretative.

Welfare aziendale

Le positive esperienze contrattuali maturate in materia di welfare aziendale con la sottoscrizione dei contratti aziendali di Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori), di Trenord, del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di Elior-Divisione Itinere e via elencando inducono a proseguire in tale direzione, in quanto è indubbio che le nuove forme di benefit e prestazioni, soprattutto nei periodi di crisi come quello dal quale ci si sta apprestando a uscire, costituiscono un significativo sostegno al reddito e migliorano la vita privata e lavorativa delle persone.

Fra l'altro la legge di Stabilità 2016 ha potenziato le agevolazioni fiscali per le aziende che concedono servizi e prestazioni di welfare aziendale ai dipendenti (asili nido, buoni pasto, assistenza integrativa...) e ha reintrodotta la detassazione dei premi produttività e delle altre voci di

salario legate agli incrementi di performance.

Sulla base di tali presupposti, nell'ambito del ccnl Maf è stato introdotto un nuovo articolo (Welfare) che promuove la contrattazione di strumenti di welfare aziendale quali, ad esempio, servizi di educazione e istruzione per i figli, assistenza ai familiari anziani o non autosufficienti, e altre forme finalizzate a agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei lavoratori dipendenti.

Nello stesso articolo viene indicato il fondo Eurofer come fondo di previdenza complementare per le aziende che applicano il ccnl Maf e viene previsto un rinvio al livello aziendale per la definizione dell'importo della somma annua lorda che le aziende destineranno a tale Fondo per ogni lavoratore occupato a tempo indeterminato, compresi i lavoratori con contratto di apprendistato professionalizzante.

Sempre nell'ambito dello stesso istituto contrattuale viene promossa l'assistenza sanitaria integrativa attraverso l'adozione, a livello aziendale, di relativi piani.

Facilitazioni per i lavoratori studenti

Per quanto attiene alle "Facilitazioni per i lavoratori studenti" oltre alla conferma delle previsioni vigenti, è stato precisato che la concessione di permessi giornalieri retribuiti, per le giornate in cui svolgono le prove degli esami, è prevista anche per le singole prove in cui l'esame eventualmente si articola.

Persone con handicap

Sempre al fine di migliorare l'insieme delle tutele in materia di "Persone con handicap" è stata inserita una nuova fattispecie che prevede «Agevolazioni a favore di genitori di studenti affetti da DSA (disturbi specifici di apprendimento) che riconosce alle lavoratrici e ai lavoratori genitori conviventi di studenti del primo ciclo di istruzione che siano affetti da dislessia, disgrafia, disortografia e discalculia, impe-

gnati nell'assistenza alle attività scolastiche a casa, il diritto di usufruire di orari di lavoro flessibili.

Congedo per le donne vittime di violenza di genere

Un'altra novità riguarda l'introduzione di un articolo a tutela delle donne vittime di violenza di genere che riconosce il diritto a un congedo per motivi connessi al percorso di protezione per un periodo massimo di tre mesi da fruire in un arco temporale di tre anni.

Utilizzo di nuove tecnologie, controlli difensivi, diritti dei lavoratori e privacy

A fronte della massiccia introduzione di dispositivi di sicurezza atti a effettuare controlli a distanza, viene riconosciuta l'importanza che le nuove tecnologie rappresentano per la sicurezza del viaggio, dei lavoratori e della clientela, nonché per la tutela dei mezzi e del patrimonio aziendale e viene prevista la possibilità di utilizzare strumenti aziendali e dispositivi di sicurezza, anche ai fini di prevenzione di episodi di aggressione ai lavoratori e/o ai viaggiatori nel rispetto delle norme di legge che tutelano i diritti dei lavoratori e la privacy.

Disciplina

Mentre andiamo in stampa con questa rivista si sta sviluppando il confronto sul codice disciplinare del ccnl Maf che inizia con l'articolo 56 "Doveri del personale" e termina con l'articolo 67 "Collegio di conciliazione e arbitrato".

Su tale istituto la discussione si sarebbe dovuta sviluppare senza particolari difficoltà in quanto il codice disciplinare, così come strutturato, si è dimostrato, negli anni della sua applicazione, equilibrato e efficace perché, una volta declinati i "doveri", definisce una gradualità di sanzioni che prevedono: il rimprovero verbale; il rimprovero scritto; la multa mediante ritenuta sulla retribuzione non superiore a

quattro ore della retribuzione giornaliera spettante; la sospensione dal servizio e dalla retribuzione da 1 a 10 giorni senza perdita di anzianità; il licenziamento con o senza preavviso.

Tuttavia stiamo registrando un inespugnabile atteggiamento aggressivo della delegazione datoriale sul tema, visto che sono state formulate una serie di proposte tendenti a inasprire eccessivamente e senza giustificazioni verosimili le previsioni contrattuali vigenti.

Evidentemente i vari casi di dipendenti pubblici sorpresi in atti illeciti, dal Comune di Sanremo ai più recenti arresti alla Asl di Caserta, che sono assurdi alle cronache nazionali e che sono stati oggetto di dibattito in svariati talk-show, non hanno influenzato solo l'opinione pubblica ma anche chi si occupa di diritto del lavoro. Come al solito il rischio che si corre in questi casi è che l'attenzione si concentri eccessivamente sugli effetti (gli atti illeciti magari commessi anche in maniera maldestra o eclatante) e non sulle cause: chi era preposto ai controlli dov'era e in quali sanzioni è incorso?

I casi in parola infatti, nella stragrande maggioranza delle situazioni, non sono stati rilevati dai soggetti utilizzatori fra le cui attribuzioni rientra anche l'attività di controllo del regolare svolgimento del servizio, ma dalle forze dell'ordine che, per le condizioni del nostro Paese, dovrebbero essere totalmente impegnate nella lotta alla criminalità organizzata.

Atteso che nel sistema delle principali aziende che applicano il ccnl Maf simili circostanze non si sono verificate e non potranno mai verificarsi, iniziative che peggiorano un codice disciplinare efficace quale quello in essere sono da contrastare.

Vedremo quindi come si concluderà, nei prossimi giorni, il negoziato su questo tema.

Facciamo il punto su contratto Fs e nuove infrastrutture ferroviarie

Gaetano Riccio, Coordinatore nazionale, spiega le tante novità che coinvolgono il settore

Il confronto con il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sul rinnovo del contratto aziendale è ancora bloccato in attesa della verifica con l'Amministratore delegato Renato Mazzoncini, da noi chiesta a seguito delle proposte che l'azienda ha presentato al tavolo. Nel frattempo prosegue il confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro della Mobilità.

Per illustrare la posizione assunta dalla Segreteria nazionale e per discutere delle problematiche più specifiche del Personale di macchina e del Personale di bordo abbiamo riunito a Roma delegati delle Rappresentanze sindacali unitarie del settore equipaggi della nostra organizzazione.

I delegati hanno espresso il loro apprezzamento per la decisione assunta, che ha determinato il blocco delle trattative per il rinnovo del contratto aziendale Fsi a seguito delle proposte "irricevibili" presentate dall'azienda. Tutti hanno condiviso quanto affermato nella relazione introduttiva dalla Segreteria nazionale, vale a dire che Fsi non è più il "carrozzone" che abbiamo conosciuto fino a qualche anno fa. Oggi, grazie soprattutto al contributo fondamentale dei ferrovieri, le Ferrovie non sono più in ristrutturazione ma sono una grande azienda risanata e con i conti in attivo. Per questo motivo, per la nostra organizzazione non sono ammissibili le modifiche peggiorative della normativa di lavoro presentate dall'azienda al tavolo di confronto.

In merito poi alla proposta aziendale di ripristino, per il personale degli equipaggi, delle 3.538 ore di riposo annue con la eliminazione dei riposi qualità e week end, la posizione del sindacato è il ritorno al turno collettivo rotativo. A ciò va aggiunto, ovviamente, il mantenimento di un numero di riposi week end e, soprattutto, delle garanzie sulle sequenze delle giornate all'interno delle "sestine" ottenute con gli accordi nazionali di giugno e luglio 2014, cioè conferma del numero massimo di mattinate prima delle ore 6.00, conferma del limite dei Riposi fuori residenza (Rfr) e via elencando.

Stesse garanzie vanno poste sul mantenimento dei "disponibili" in turno, così come fatto coi turni individuali. Non si può, infatti, immaginare che dopo le conquiste ottenute con l'inserimento dei disponibili in turno con l'avvento di Ivu (il sistema informatico per la stesura dei turni), si debba rinunciare a questa opzione con il ritorno ai turni collettivi.

Nel corso della riunione, nei numerosi interventi, i delegati Rsu hanno valutato, altresì, positivamente la proposta, già avanzata dalla Fit-Cisl in occasione dell'accordo del 15 maggio 2009, di prevedere la patente A4 per il Capotreno per garantire lo spostamento del treno in caso di emergenza o di malore del macchinista.

Altra criticità evidenziata nel corso della riunione è stata quella relativa alla necessità che i riposi fuori residenza siano di minimo 7 ore al netto della consumazione

del pasto e dei tempi di trasferimento da e per le strutture alberghiere e che sia rivisto il limite della prestazione oraria sul servizio di ritorno da un Rfr.

Ma una delle problematiche fortemente sentita dalla categoria è quella di poter attivare il fondo per il ricambio generazionale in base all'accordo fatto nel luglio 2013. Ciò permetterebbe l'uscita dal ciclo produttivo di qualche migliaio tra macchinisti e capi treno che si sono visti allungare la loro vita lavorativa dalle modifiche apportate dalla legge Fornero. Lo sblocco del Fondo straordinario di sostegno per questi lavoratori, attraverso il ricambio generazionale, avverrebbe senza oneri aggiuntivi per le casse dello Stato e, soprattutto, garantirebbe un notevole ringiovanimento in un settore molto delicato dell'attività ferroviaria.

A proposito di trasporto delle merci

In attesa di conoscere il nuovo piano industriale stilato dall'Ad Renato Mazzoncini, vogliamo sottolineare due aspetti relativi al trasporto merci su rotaia, che potrebbero portare importanti novità per questo settore. Ci riferiamo, in primis, a quanto affermato dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, che ha annunciato che nel 2018 i primi treni merci viaggeranno sulle linee dell'alta velocità nelle ore notturne, quando i treni passeggeri sono fermi. È una scelta strategica fondamentale che condividiamo appieno e che avrà bisogno di notevoli investimenti per permettere alle imprese di trasporto

di adattare carri e locomotori per essere compatibili con la linea. È questa una novità importante che ci fa piacere evidenziare perché, se attuata, rappresenterebbe

I tempi di percorrenza in treno tra la Svizzera e l'Italia si ridurranno già dall'11 dicembre 2016, data dell'entrata in funzione, con maggiori tratte e più servizi,

Un ulteriore potenziamento di tutta l'area si avrà con il completamento di quello che il nostro Paese sta progettando da tempo, vale a dire il "terzo valico", un'infrastruttura ferroviaria strategica che attraversa l'Appennino ligure e, con il sistema svizzero, completa il collegamento tra Genova e i porti liguri con i porti del Nord Europa quali Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Zeebrugge. Il porto di Genova con diverse linee ferroviarie già si collega a Piemonte e Lombardia, che sono territori con forti insediamenti logistici per le merci. Il terzo valico sarà quindi il naturale completamento del progetto Ceneri-Gottardo.

È fondamentale per il rilancio del trasporto ferroviario nel nostro Paese che sia dato impulso ai lavori per il completamento di queste opere, anche perché ci è sembrato alquanto strano che, mentre in Svizzera l'inaugurazione del tunnel del



una decisa inversione di tendenza rispetto a un settore sempre molto trascurato da parte di chi dovrebbe fare la politica dei trasporti nel nostro Paese.

Le nuove infrastrutture ferroviarie

Altra notizia importante che ci fa piacere sottolineare è quella relativa all'inaugurazione del tunnel di base del Gottardo, la galleria ferroviaria più lunga del mondo. Sono tante le ricadute positive per l'Italia: il tunnel del Gottardo rappresenta, infatti, un'opportunità straordinaria per incrementare la conversione modale dalla strada alla rotaia del traffico pesante che, attraversando la Svizzera, interconnette la nostra Penisola con alcune delle regioni europee economicamente più importanti. Infatti il tunnel farà dei porti italiani, in particolare quello di Genova, l'area di connessione per il traffico di merci dal Nord Europa al Mediterraneo. Verranno quindi facilitate, nella direzione Rotterdam-Genova, le connessioni tra questi mercati e quelli del Nord e del centro Europa.

per arrivare, nel 2020 con il completamento della Galleria del Monte Ceneri, a una durata di 3 ore di viaggio tra Milano e Zurigo.

Va aggiunto, altresì, che sul versante italiano del tunnel Gottardo sono in corso interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico sulle linee ferroviarie del Corridoio europeo Ten-T Reno-Alpi. I lavori saranno completati nel 2020 insieme agli svizzeri. In quell'anno, conclusi tutti gli interventi sia lato Italia sia lato Svizzera, sarà garantita una capacità di traffico di 390 treni/giorno, contro i 290 di oggi.



Gottardo è stata salutata come un avvenimento di portata storica, nel Belpaese l'avvenimento è passato quasi sotto silenzio. Noi riteniamo, invece, che gli investimenti infrastrutturali che permettono di liberare le nostre strade a favore del trasporto su ferro debbano essere il fulcro di ogni politica dei trasporti che dia risposte concrete all'ambiente, alla sicurezza e alla mobilità di persone e merci.

Rfi tra conservatorismo e futuro

Per l'Italia la mobilità di persone e merci dovrebbe essere una priorità. Eppure molti sembrano non capire fino a che punto le decisioni prese a livello europeo o nazionale influiscono non solo sulle singole modalità di trasporto, ma su tutto il sistema.

Riportando la discussione sulla mobilità ferroviaria, nelle recenti parole del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio si ritrovano tali priorità e la promessa di una forte accelerazione sugli investimenti, sia infrastrutturali che tecnologici, ma con un uso diverso delle infrastrutture presenti.

Tutto ciò dovrebbe permettere di portare la soglia del traffico merci su ferro dal 10% attuale al 30% entro il 2020, in anticipo sul piano d'azione europeo. Per fare questo il Ministro ipotizza l'utilizzo notturno anche delle reti AV-AC da parte dei convogli merci, opportunamente adeguati. A ciò si aggiunge il grande tema delle azioni per "decongestionare" i nodi metropolitani per il traffico pendolare e l'innovazione tecnologica su talune direttrici come quella Adriatica.

A ciò dobbiamo aggiungere il tema delle stazioni ferroviarie e del loro ruolo che deve essere ripensato, facendole divenire una sorta di hub di nuova concezione che va al di là della mobilità.

In tutto ciò non bisogna dimenticare l'impulso che il Governo sta dando alla creazione di un percorso per la costituzione di un unico gestore dell'infrastruttura, senza dimenticare lo studio in atto per quanto riguarda l'integrazione tra Ferrovie dello Stato Italiane ed Anas.

Infine vanno menzionati i contratti di servizio con le Regioni, che riguardano sì i vo-

lumi di traffico ferroviario, ma intervengono anche su elementi riferibili a una migliore qualità dei servizi e della fluidificazione e puntualità del trasporto regionale.

Quelli elencati sono tanti elementi che non possono non avere riflessi su Rete ferroviaria italiana, intesa nella sua globalità.

Chiarito ciò, vogliamo cogliere l'occasione per fare alcune considerazioni e porre alcuni interrogativi. Rfi in forza del suo primario ruolo ereditato dal primo germe che erano le ferrovie all'inizio del '900 ha sempre avuto una impostazione fortemente gerarchica, di derivazione militare e, quindi, da un punto di vista di gestione organizzativa e delle relazioni industriali/sindacali, sta soffrendo più di altre società del gruppo Fsi dei molteplici cambiamenti che la stanno investendo. Molto probabilmente, se in Italia si fosse già affermato un modello di partecipazione dei lavoratori nell'impresa, come da tempo sta proponendo la Cisl, il processo di cambiamento potrebbe essere più agevole e produttivo.

Partiamo dal fatto che il Governo nel portare avanti la cosiddetta "cura del ferro" ha di fatto chiesto a Rfi di fare "gli straordinari": la domanda che sorge spontanea è se le strutture preposte potranno positivamente rispondere alla gran mole di lavoro richiesto. La risposta la daranno i fatti; noi ci limitiamo a ricordare cosa evidenziammo in più occasioni, cioè la necessità di fare una analisi dettagliata delle strutture e della loro composizione, procedendo senza indugi a realizzare un piano mirato di nuove assunzioni, ma anche verificare tramite apposite manifestazioni di interesse se all'interno della stessa società

vi siano, come ve ne sono, persone con le caratteristiche adeguate per svolgere compiti di direzione lavori e quant'altro ruota in detto settore.

Quanto realizzato fino adesso non è certo sufficiente, dato che in alcuni territori si registrano criticità e rimane cronicamente irrisolta la mancata definizione dell'indennità. Inoltre, come scordare l'eclisse di Rfi dallo specifico tavolo di confronto e come non evidenziare ciò il nuovo codice degli appalti ha previsto in merito. Ma non dobbiamo demordere, nella logica che la società va aiutata e non "picconata".

Tralasciamo la questione riguardante i contenuti della direttiva 34/2012/UE e del relativo decreto legislativo di recepimento in Italia, n.112/2015, oltretutto quanto emerge dall'evoluzione del recast ferroviario, che ancora oggi non sono definiti nei minimi particolari e che saranno oggetto di un approfondimento successivo.

Prima di entrare nel merito delle questioni consuete, vogliamo avanzare una domanda chiedendo se vi è consapevolezza tra tutti gli attori in gioco del fatto che l'organizzazione di Rfi sarà destinata a cambiare. Il quando ed il come lo diranno anche le vicende riguardanti l'Anas e la privatizzazione del gruppo Fsi.

Come pure l'avanzamento del progetto di utilizzare le reti AV-AC nel periodo notturno da parte dei treni merci, l'innovazione tecnologica delle linee e la dotazione di strumentazione diagnostica a bordo dei rotabili commerciali incidiranno e non poco sui modelli che oggi conosciamo, uno su tutti, quello della manutenzione delle linee medesime.

Ciò avrà riflessi anche, ad esempio, sul



ruolo dei vari Direttori territoriali produzione, meno attenti agli aspetti tecnici e più a quelli manageriali. Senza dimenticare l'impatto sulla formazione, anche come processo, e i vari aspetti della sicurezza.

Ma veniamo alle due tematiche che da tempo occupano la scena: ci riferiamo alla riorganizzazione della Manutenzione Infrastrutture e del progetto riguardante la Circolazione. Sul primo, come noto l'8 di luglio 2015 è stato firmato un apposito verbale a condivisione di uno specifico progetto, che ha visto attuarsi solamente un 40% del percorso delineato. Manca il completamento del confronto nazionale che doveva estendersi alla Diagnostica nazionale, alle Officine nazionali, a Terminali e Servizi, prima di affrontare la questione del settore degli uffici, il quale merita un'attenzione particolare alla luce dei vari processi che hanno interessato questa realtà.

Dopo il periodo feriale sarà l'occasione per fare la verifica dell'accordo e di monitorare l'avanzamento dei processi di internalizzazione di manutenzione pregiata. Premesso che rimangono da chiarire alcuni aspetti gestionali emersi nell'applicazione pratica dell'accordo, "arricchiti" da alcune interpretazioni bizzarre da parte della società,

sono da completare la copertura dei posti da Quadro e da Capo Tecnico (CT) e per i secondi va conclusa la fase di formazione al ruolo. Atteso che ancora il Sistema informatico manutenzione evoluta (Sime) applicato al tablet non funziona, sul tavolo ci sono anche la tematica del secondo Specialista Cantieri nelle Unità Manutentive (UM) e la criticità delle UM stesse aventi una giurisdizione di oltre 500 km.

In vista delle successive procedure per l'individuazione dei Tecnici, vi è da segnalare che Rfi ha emanato delle nuove linee guida in merito. Il processo viene suddiviso in due parti, prima la creazione di un bacino di potenziali aspiranti al livello superiore, tramite test informatizzati, stilando una successiva graduatoria in base alla quale gli interessati potranno far domanda per partecipare alle successive manifestazioni di interesse (Mdl). Se la prima fase di selezione dà un impulso a una maggiore trasparenza, vogliamo evidenziare che la composizione del test è troppo caratterizzata da particolarità omnicomprenditive e risente di un taglio che non "legge" bene le professionalità possedute dai candidati. È in sostanza un sistema da tarare finemente per evitare che si producano discrasie nei vari impianti.

Infine, allacciandosi alla composizione

delle Squadre di manutenzione, si innesta la criticità principale, le assunzioni, sulle quali come Fit-Cisl abbiamo molte riserve relativamente a tempi, territori interessati in una prima fase e numeri. Partendo da questo elemento, in tutti i contesti ne evidenzieremo comunque l'urgenza.

Nel settore della Circolazione si sta vivendo una fase di sostanziale attesa, che non migliora le cose e che dovrebbe essere sfruttata in altro modo dalla società, la quale, invece di andare nei territori a rosciare economie e quant'altro, potrebbe analizzare in un modo nuovo le questioni che, in primis come Fit-Cisl, abbiamo evidenziato, a partire dal contesto anagrafico degli operatori e passando dagli ambienti di lavoro, passando dalla formazione, dalle problematiche ancora inevase, logistica e quant'altro per arrivare al rispetto degli impegni sottoscritti, che alimenta preoccupanti focolai che rischiano di divenire un inarrestabile incendio: si profila il rischio di ripetere errori storici di alimentare il fuoco con l'illusoria pretesa di domarlo.

Nella necessità non più rimandabile di avviare un processo di acquisizioni di personale e nell'avviare un ricambio generazionale, vogliamo sottolineare quelle che risultano essere una negazione dello spirito e dei contenuti di quanto sottoscritto. Ci riferiamo alle caratteristiche dei responsabili del Controllo Produzione. Tale struttura era, per nostra espressa richiesta, una sorta di riunificazione della famiglia Movimento, un modo intelligente di fermare un suo potenziale declino e riavviare speditamente una nuova attesa politica di rilancio. Spirito tradito, perché la responsabilità di tale struttura non è stata assegnata parendo dall'appartenenza settoriale, ma seguendo altre logiche che di fatto inficiano tutte le potenzialità dell'operazione.

Mentre il mondo manifatturiero è alle prese con l'industria 4.0, saprà Rfi, per le cose dette in precedenza, affrontare la fase 2.0? Sicuramente la Fit-Cisl lo è.

Mobilità Tpl

Altri tagli alle risorse per il trasporto pubblico locale

A lanciare l'allarme è la Fit-Cisl, che chiede al Governo un netto cambio di rotta

Nel 2012, nell'ambito del tavolo di confronto costituito dal Ministero del Lavoro, dal Ministero dei Trasporti, dalla Conferenza Stato Regioni, e dalle associazioni datoriali, le organizzazioni sindacali hanno ottenuto, dopo forti sollecitazioni, la costituzione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale. In tal modo è stato centrato l'obiettivo di avere risorse certe destinate esclusivamente al tpl e non più distraibili ad altri capitoli di spesa - come di fatto avveniva molto spesso nella maggior parte delle Regioni.

Il Governo, recependo le richieste dei sindacati, in primis quelle della Fit-Cisl, ha inserito all'interno del decreto legge n. 95/2012 un apposito articolo (il 16 bis) normando la costituzione del Fondo nazionale dedicato al trasporto pubblico locale anche ferroviario che, a decorrere dall'anno 2013, sarebbe stato alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

In seguito il Governo con il dpcm 11 marzo 2013, come previsto dall'articolo 16 bis, ha definito i criteri e le modalità con cui ripartire le risorse del tpl anche ferroviario alle regioni a statuto ordinario. Secondo tali disposizioni, tale ripartizione è effettuata per il 90% sulla base delle percentuali individuate in apposita tabella (cosiddetta quota storica), mentre invece per il restante 10% in base al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di tpl an-



che ferroviario secondo i seguenti parametri:

- a) 30% per un'offerta di servizio più idoneo, più efficiente ed economico per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- b) 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi di traffico e costi operativi;
- c) 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati.

In realtà, nonostante la previsione normativa, per gli anni 2013 e 2014 le risorse di fatto sono state assegnate alle regioni a prescindere dal raggiungimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizza-

zione richiesti, facendo riferimento esclusivamente alla sola percentuale della ripartizione storica.

Per l'anno 2015 i fattori premianti sono stati tenuti in considerazione ma, come richiesto dalle Regioni, l'eventuale decurtazione delle risorse economiche per il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficientamento di cui alle lettere a), b), c), anziché effettuarle a fine anno, sono state spostate a conguaglio per l'anno successivo, e quindi detratte sulla anticipazione del 2016.

Oltre alle decurtazioni legate al raggiungimento degli obiettivi a), b), c), il Fondo ha già subito un taglio fisiologico legato al minor gettito delle accise, dovuto dal calo dei consumi dei carburanti, intervenuto come effetto della crisi economica. E così, se nel 2015 l'ammontare complessivo annuo del Fondo nazionale era pari a 4.925.252.600 euro, per l'anno 2016 lo

stanziamento è di 4.850.776.000 euro, con una riduzione di oltre 74 milioni di euro. Nella tabella riportata in questo articolo sono indicate le percentuali di ripartizione delle risorse cosiddette storiche, per ogni singola regione a statuto ordinario, con le anticipazioni del 60% per l'anno 2016 e gli importi relativi alle decurtazioni conseguenti al mancato raggiungimento per il 2015 degli obiettivi premianti di cui a), b), c).

Come si può notare, per alcune regioni i tagli delle risorse sono pari al 10% e diventa difficile pensare che queste non abbiano raggiunto nessuno dei tre obiettivi, anche solo in parte. Da questo potrebbe pensarsi che le decurtazioni derivino dalla mancata comunicazione dei dati all'Osservatorio nazionale. Infatti, l'articolo 3 del dpcm 11 marzo 2013 prevede che "qualora la Regione non trasmetta all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la quota di risorse del 10%, spettanti in termini di raggiungimento degli obiettivi di premialità, non viene assegnata". Se così fosse, la responsabilità sarebbe imputabile a una negligenza di mancata comunicazione da parte delle

aziende e delle regioni che, inevitabilmente, si ripercuoterà sotto forma di tagli al servizio e di possibile messa in discussione della contrattazione aziendale. È assurdo pensare che ciò possa avvenire solo per un difetto di comunicazione o per una mancata raccolta di dati, considerando tra l'altro che le risorse perse non potranno più essere recuperate.

Questo fatto, già grave di per se, potrebbe peggiorare in modo esponenziale in quanto, nella famigerata bozza del disegno di legge Madia sulla riorganizzazione dei servizi pubblici, che contiene anche la riforma del trasporto pubblico locale, la percentuale del 10%, finalizzata al raggiungimento degli obiettivi premianti, aumenterà anno dopo anno fino ad arrivare al 50% riducendo la quota storica strutturale dall'attuale 90% al 50%.

Siamo alle solite: si riesce, con tutte le difficoltà del caso, a costituire un Fondo dedicato al settore per garantire a ogni regione almeno una quota di risorse certe, anche se in alcuni casi insufficienti per il fabbisogno reale, e non si comprende come sia possibile perdere parte di queste risorse senza che nessuno risponda per ciò. Il sistema di erogazione delle risorse si basa

sul principio di un coinvolgimento attivo di tutti i soggetti coinvolti per migliorare e far crescere l'efficienza e lo stato di salute del tpl. Quindi ben venga l'assegnazione di quota parte delle risorse in base al raggiungimento degli obiettivi prefissati, ma è chiaro che l'intero sistema non può funzionare senza assunzioni di responsabilità dei soggetti preposti, a partire dalle aziende e dagli enti locali.

Come Fit-Cisl, da sempre sosteniamo l'importanza del cambiamento e dell'efficiamento del settore, salvaguardando il lavoro e i livelli occupazionali. I nostri dirigenti devono impegnarsi per avviare un percorso di confronto virtuoso, in prima battuta con le Regioni, per comprendere i motivi del mancato raggiungimento degli obiettivi premianti e, eventualmente, per verificare possibili responsabilità delle singole aziende che operano nel loro territorio. Solo in questo modo si potranno affrontare i cambiamenti a cui siamo chiamati con l'atteggiamento positivo e costruttivo che da sempre ci contraddistingue.

Regioni a statuto ordinario	Percentuale ripartizione "quote storiche"	Anticipazione 60%	Decurtazione obiettivi premianti	Risorse erogate alle Regioni
Abruzzo	2,69%	78.264.125,35	-7.946.575,70	70.317.549,65
Basilicata	1,55%	45.096.429,10	-4.578.881,91	40.517.547,19
Calabria	4,28%	124.524.333,26	0,00	124.524.333,26
Campania	11,07%	322.075.787,21	-32.702.079,18	289.373.708,03
Emilia Romagna	7,38%	214.717.191,47	0,00	214.717.191,47
Lazio	11,67%	339.532.469,44	0,00	339.532.469,44
Liguria	4,08%	118.705.439,19	0,00	118.705.439,19
Lombardia	17,36%	505.080.005,95	0,00	505.080.005,95
Marche	2,17%	63.135.000,74	-3.205.217,34	59.929.783,41
Molise	0,71%	20.657.073,98	-3.146.134,99	17.510.938,99
Piemonte	9,83%	285.998.643,92	0,00	285.998.643,92
Puglia	8,09%	235.374.265,45	-23.898.809,45	211.475.456,00
Toscana	8,83%	256.904.173,53	0,00	256.904.173,53
Umbria	2,03%	59.061.774,89	0,00	59.061.774,89
Veneto	8,27%	240.611.270,12	0,00	240.611.270,12
Totale risorse	100,00%	2.909.737.983,60	-75.477.698,56	2.834.260.285,04

Servizi ambientali

Straordinaria riuscita degli scioperi nazionali

Una risposta durissima a Utilitalia e Assoambiente

Il rinnovo dei due contratti non può attendere oltre. Ne parla il Coordinatore nazionale Angelo Curcio

Se Utilitalia e Assoambiente volevano saggiare il consenso che il sindacato riscuote tra i lavoratori, la risposta è arrivata netta, con una partecipazione agli scioperi per il rinnovo del contratto collettivo che è stata quasi totale.

Molto significativa è stata la riuscita anche nelle medie e piccole imprese private, dove è più sentita la problematica delle condizioni di lavoro, delle regole e tutele nei cambi di appalto, a riprova che il sindacato ha colto le vere esigenze a cui dare risposte in questo rinnovo contrattuale.

Ma quello che più stupisce, anche dopo l'appello dell'Associazione nazionale dei comuni italiani, è il perseverare delle posizioni strumentali e irresponsabili di Utilitalia, l'associazione datoriale delle aziende pubbliche. Infatti abbiamo chiesto maggiore sicurezza e condizioni di lavoro migliori, anche in cambio di maggiore produttività, ma ci hanno risposto che il problema è il sindacato e la richiesta di partecipazione dei lavoratori allo sviluppo e alla crescita delle aziende. Per semplificare attraverso delle metafore, noi chiediamo un sistema di relazioni alla tedesca, loro ci propongono il modello cinese. Non può stupire, dunque, che la protesta continui. Su pressante richiesta dei lavoratori, è stato indetto un nuovo sciopero nazio-



nale di 48 ore per i giorni 11 e 12 luglio che, al momento in cui andiamo in stampa, non si è ancora verificato.

La posizione di Utilitalia e l'inerzia di Assoambiente sono la dimostrazione palese di come, per sola responsabilità delle controparti, la trattativa è in una fase assoluta di stallo. Un blocco che si determina su nodi centrali del rinnovo che hanno a che fare con: il salario, le tutele e le garanzie da riconoscere alle lavoratrici e ai lavoratori in caso di cambi di appalto, il miglioramento delle condizioni di salute e di sicurezza –

nelle aziende oramai il 15% dei lavoratori è inidoneo per colpa delle assurde modalità di raccolta a mano - e il miglioramento dei servizi offerti ai cittadini. Punti che la controparte derubrica, in un tentativo vano di contrapporre lavoratori e cittadini, in maniera assolutamente irresponsabile. In questi due anni e mezzo di attesa le lavoratrici e i lavoratori hanno dimostrato grande responsabilità, nonostante il contratto scaduto, nonostante un investimento nullo sul servizio e sulle condizioni di lavoro.

Noi siamo anche dalla parte dei cittadini. Ed è proprio in ragione di questo asse, che vogliamo costruire con loro, che mettiamo al centro il tema del rilancio del servizio, il quale passa dalla discussione sull'organizzazione e per la maggiore produttività senza costi aggiuntivi. Temi sui quali abbiamo dato assoluta disponibilità e messo in campo le nostre proposte anche con le amministrazioni locali.

Ma è proprio questo il punto che sfugge soprattutto a Utilitalia, che attacca i sindacati parlando di privilegi e dimenticando le risorse pubbliche sperperate dalla stessa organizzazione di rappresentanza nella sua vasta attività di lobby. "Verba volant, scripta manent". Probabilmente in Utilitalia, fatta eccezione per i deliranti co-

municati stampa, in fatto di proposte per il rinnovo contrattuale sono dei convinti assertori del metodo del famoso Senatore romano Caio Tito, che consigliava alla prudenza nello scrivere, perché, se le parole facilmente si dimenticano, gli scritti possono sempre formare documenti incontrovertibili. D'altro canto, se si vuole stabilire un accordo, è meglio mettere nero su bianco, piuttosto che ricorrere ad accordi verbali facilmente contestabili, quindi oltre le chiacchiere dove sono le proposte di Utilitalia?

Sulle agibilità sindacali, nonostante le continue e costanti riduzioni avvenute nei precedenti contratti (se ne sono dimenticati...) si continuano a sparare numeri a casaccio: una volta il costo è di 1 milione poi mano a mano cresce fino a 11 milioni e poi sembra che abbiamo 250 distaccati in tutta Italia - ma con 332 mesi a disposizione nel ccnl al massimo si arriva a 30! - e nel dare i numeri si scordano di dire che l'attuale frammentazione delle aziende fa perdere il diritto a usufruire di molti dei permessi aziendali, 6 per dipendente per la precisione, visto che 2 sono a disposizione della Rappresentanza sindacale unitaria e quindi non delle organizzazioni sindacali stipulanti il ccnl.

La verità è che, dietro la strumentale posizione di Utilitalia sulle agibilità sindacali, si nasconde un'altra volontà, quella di rendere il sindacato inerme e asservito: senza le "trasparenti" attuali agibilità contrattualmente riconosciute ci sarebbero a disposizione solo quelle "gentilmente" e spesso "in modo opaco" concesse dalle aziende, con una conseguente perdita di autonomia dell'azione sindacale che abbiamo già conosciuto in alcuni settori. Se poi si vuole parlare di costi, provocazione

per provocazione basterebbe parlare degli alti stipendi di alcuni manager di aziende associate a Utilitalia che, nonostante abbiano portato al disastro molte aziende pubbliche, continuano indisturbati a girare per il paese per proseguire la loro opera di distruzione, tanto i soldi non sono i loro ma dei cittadini.

Oppure, per rimanere nelle provocazioni, si potrebbe parlare del fenomeno delle esternalizzazioni che hanno fatto lievitare i costi a danno degli utenti e peggiorato le condizioni dei lavoratori, tutto a vantaggio di imprenditori e presidenti di cooperative senza scrupoli. E queste non sono fantasie



di beceri sindacalisti ma cronache degli ultimi anni, mesi, giorni: è contro queste pratiche distorte e spesso illegali che il sindacato si batte e si batterà, e forse per questo da anche fastidio.

Sulla scelta di dichiarare due scioperi dopo ben 30 mesi di attesa, anche per esigenze dell'associazione datoriale che per ben 6 mesi era più preoccupata della sua trasformazione in Utilitalia che del rinnovo contrattuale, il sindacato è stato più che responsabile. Se poi si pensa che l'ultimo sciopero nel settore risale a otto anni fa, allora hanno ragione: siamo proprio degli estremisti! Solo che questi estremisti le re-

gole sullo sciopero le rispettano, mentre Utilitalia e alcune sue aziende hanno fatto di tutto per violarle. E poi un consiglio a Utilitalia: la Commissione di garanzia sugli scioperi è garante per tutti, non un arbitro da invocare per non svolgere il ruolo da controparte.

Considerare, da parte di Utilitalia, "anacronistico" uno dei pochi codici di autoregolamentazione esistenti nel Paese è l'ennesima riprova della scarsa conoscenza di quello che accade in tutti gli altri settori dei servizi pubblici, dove l'assenza di autoregolamentazione ha permesso la proliferazione di scioperi selvaggi, spesso proclamati da sindacati dallo "zero virgola" di rappresentanza, ma che fanno danni da sabotatori di mestiere. Forse ci vuole più rispetto per questo sindacato responsabile, che per primo ha voluto una autoregolamentazione in questo settore!

Purtroppo, in questi ultimi tempi, ci siamo resi conto che forse la nostra responsabilità è letta da Utilitalia come una disponibilità a concedere tutto in cambio di qualche soldo, ma si sbagliano di grosso, noi siamo il sindacato dei di-

ritti, delle tutele non solo dell'Ebitda utile alla produttività.

Infine sugli scioperi ritenuti da Utilitalia "inopportuni al limite della provocazione", magari la prossima volta chiediamo a loro quando vogliono che scioperiamo. poi sul richiamo al senso di responsabilità lo respingiamo al mittente, noi eravamo e siamo sempre disponibili, anche dopo l'incontro con l'Anci, ma sembra che per Utilitalia sia stato più facile diffamare il sindacato che convocarlo per evitare lo sciopero.

Autotrasporto merci - Logistica

Il nuovo ruolo della logistica nell'Industria 4.0

*Il cambiamento è arrivato e può essere gestito.**Il Coordinatore nazionale Maurizio Diamante spiega come*

Negli ultimi numeri de La Voce dei Trasporti ci siamo occupati dello stato dell'arte del rinnovo contrattuale per il settore della logistica, del trasporto merci e delle spedizioni, evidenziando le difficoltà nel cogliere le peculiarità di tendenze macroeconomiche che stanno travolgendo e stravolgendo il mondo alla velocità della luce.

Si tratta di una vera e propria rivoluzione industriale digitale, al pari di quella che alla fine del '700 ha cambiato il mondo del lavoro e degli operai, il concetto stesso della rappresentanza e della rappresentatività. La quarta rivoluzione industriale insomma, basata su stampanti 3D, internet delle cose e un forte processo di automazione che andrà sempre più a imporre una nuova organizzazione del lavoro.

C'è da interrogarsi sull'impatto che queste tecnologie avranno non solo sui volumi della produzione industriale ma anche e soprattutto sulle attività degli operatori della logistica, sugli occupati, sul modo di lavorare. Le nostre aziende vivono una fase di cambiamenti epocali. La capacità di coglierne la portata in tempo reale diventa dunque l'elemento essenziale per trasformare questi percorsi in veri processi di mutamento delle imprese stesse. La crisi globale e la conseguente recessione economica hanno infatti modificato per sempre gli equilibri che esistevano fino al 2008, eliminando aziende storiche e creandone delle nuove.

Uno studio effettuato in collaborazione



con l'Università degli Studi di Brescia per Confetra ha stimato che la cosiddetta Industria 4.0 porterà a una riduzione della merce movimentata pari al 2-4% dei volumi nel 2025. L'impatto delle tecnologie, dalla portata non trascurabile nel lungo raggio, avrà rilevanza anche nel breve periodo. Nelle previsioni l'arco temporale compreso tra i prossimi 5 e 10 anni non si profila come dissimile da quello attuale, sebbene non si possa escludere che la contrazione dei volumi della merce trasportata possa avere effetti rilevanti sull'intero sistema.

Tutti questi cambiamenti in corso modificano e incidono sulle attività prettamente manifatturiere e, di conseguenza, impattano in modo importante e significativo

sulla logistica, che dovrà essere sempre più capace di consegnare meno prodotti sia in Italia sia all'estero in tempi contenuti.

Le tecnologie digitali possono e dovranno sempre più supportare le aziende nella trasformazione del loro modello di business, finalizzato alla soddisfazione totale di una domanda nel frattempo cambiata notevolmente. Come anticipato, stampa 3D, Internet delle cose e Big data sono solo alcune delle tecnologie che condizioneranno le filiere logistico-produttivo del prossimo futuro.

Come si pone il sindacato in questo processo? Nell'era dei robot, che impone una nuova organizzazione del lavoro e la ri-

cerca di profili professionali sempre più altamente qualificati, si assiste a un ribaltamento di quel modello tradizionale dell'epoca fordista. Non esistono più orari fissi, soprattutto nei grandi agglomerati della logistica, dove le tempistiche sono dettate dai flussi della merce in arrivo e in partenza.

Se poi si pensa a come la politica stia depotenziando i corpi intermedi, ben si comprende quanto sia complicata la situazione per chi rappresenta i lavoratori del comparto, i lavoratori in genere, insomma il sindacato. Ecco perché il prossimo obiettivo risiede nel gestire le novità prepara-

pilastri della contrattazione. Come detto prima, le mansioni non saranno più rigide come nella fabbrica fordista e per questo motivo le declaratorie del contratto nazionale non solo non risultano più al passo con i tempi, ma alla fine rischiano di essere più un impedimento per il lavoratore che non una reale tutela. Proprio per questo in sede di rinnovo contrattuale si è insediata una commissione tecnica proprio con l'obiettivo di dare una rinfrescata ai profili professionali anche in chiave tecnologica.

Stesso ragionamento relativamente agli orari e ai luoghi di lavoro. Ferme restando

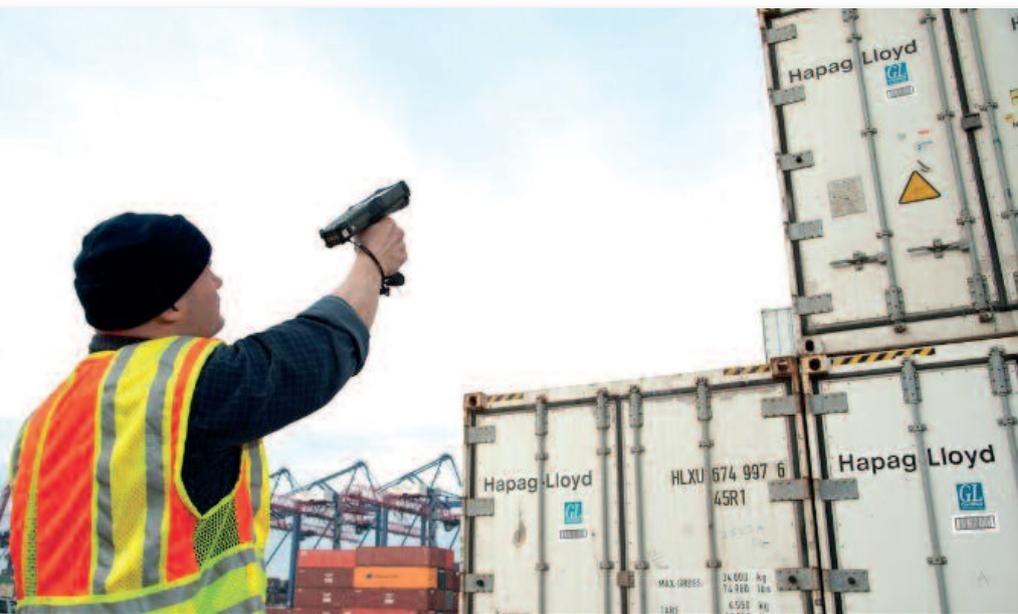
competenze, arrivare a contrattare la formazione non è da considerare come una possibilità bensì come una vera e propria necessità.

Così come delineato, tale scenario sembrerebbe da apocalisse, con i magazzini svuotati dai lavoratori nel giro di pochi anni e il sindacato privo di qualunque efficacia. Sia in questo senso da monito quanto emerso nella già citata ricerca di Confetra, al cui termine si legge che «anche in uno scenario ad elevata diffusione delle tecnologie considerate, tra 10 anni le attività logistico produttive non saranno radicalmente trasformate. L'impatto delle tecnologie sarà contenuto con percentuali di variazione mai superiori al 5% del valore della produzione movimentata, pur con dei picchi in alcuni specifici comparti industriali».

È necessario, quindi, focalizzarsi fin da subito sulle potenziali criticità economiche e sindacali, nonché sulle nuove opportunità da cogliere. Di certo non avremo a breve un tir senza autista, ma sicuramente una distribuzione sempre più capillare e veloce è già una realtà: basti pensare ad Amazon, allo sviluppo dell'e-commerce e agli investimenti che si stanno facendo in questo senso.

Il sindacalista 4.0 della logistica necessita di rinnovate relazioni industriali che individuino immediatamente la figura del nuovo lavoratore, caratterizzato da flessibilità nei compiti, mansioni non standardizzate e da elevate competenze costruite attraverso percorsi formativi e lavorativi individuali.

L'attualità forse non ci aiuta, anche perché la congiuntura economica dimostra che non siamo ancora in una fase di crescita robusta e consolidata. Questo è però il momento delle scelte: il rinnovo del contratto collettivo nazionale dovrà infatti rappresentare il trampolino di lancio verso l'ammodernamento che i tempi richiedono, anche al sindacato.



ndo il "sindacalista 4.0". Per essere protagonisti del cambiamento è necessario giocare di anticipo rottamando, termine molto in voga ultimamente, il vecchio zainetto e sostituendolo con le nuove conoscenze applicate alla tecnologia. È chiaro che dovrà essere compiuto un grande investimento sotto il profilo della formazione, lo stesso sul quale ogni anno la Fit-Cisl punta con programmi specifici.

La formazione dovrà essere la chiave di volta anche per i nostri lavoratori insieme ai nuovi modelli di contrattazione. La logistica digitale legata alla produttività reale sta infatti modificando molti degli attuali

la salute e la sicurezza che, come ripetiamo sempre, non rappresentano un costo bensì un investimento per le aziende, va in ogni caso sottolineato come la produttività debba essere misurata sito per sito. Le nuove forme di lavoro necessitano del cambiamento e della flessibilità degli orari senza escludere a priori, dove possibile, pratiche di lavoro agile.

Tornando al tema della formazione, è importante ribadire come la stessa debba essere l'elemento centrale affinché il lavoratore si prepari al futuro. In un mercato del lavoro in continua evoluzione, che esige di un aggiornamento costante delle

Trasporto marittimo

Mlc verso la prima verifica intermedia

La Convenzione è operativa e costantemente aggiornata. Ne parla il Coordinatore nazionale Giovanni Olivieri

La Maritime Labour Convention è entrata in vigore il 20 agosto 2013 per i primi 30 paesi che l'hanno ratificata. Noi italiani come sempre siamo arrivati un po' "lunghi", in quanto il Governo Italiano ha ratificato la convenzione il 19 novembre 2013 e, di conseguenza, è entrata in vigore divenendo legge dello Stato il 19 novembre 2014.

Tutte le navi di bandiera italiana, con uno sforzo titanico, sono state visitate e certificate ai sensi della convenzione. Il relativo certificato, Mlc, inclusi i due allegati relativi alla "Dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" parti I e II, come previsto dall'art. V dei fondamentali e dal titolo 5, si avvicina alla prima verifica intermedia, che dovrà essere fatta tra il secondo e il terzo anniversario del certificato stesso della nave, in conformità degli standard A5.1.3 e A5.1.4 della Convenzione.

La Convenzione racchiude nel suo ordinamento tutte le esistenti convenzioni internazionali sul lavoro marittimo: si va dalla più datata, la C007 - Minimum Age (Sea) Convention del 1920, fino alle più recenti come la C 166 sul rimpatrio dei marittimi del 1987 o la C 180 su orario di lavoro e di riposo del 1996.

Alcune parti della convenzione per noi italiani possono sembrare scontate, visto che nel bene o nel male il popolo

italiano ha tradizioni sindacali che vengono da molto lontano. Purtroppo non si può dire lo stesso per molti paesi le cui navi fanno scalo nei nostri porti, per non parlare poi di quei paesi le cui bandiere sono state dichiarate di convenienza. La Mlc ha reso obbligatorio, per le nazioni che l'hanno ratificata, l'adeguamento della propria normativa a tutto quanto previsto nella Convenzione stessa relativo, per esempio, al lavoro marittimo, al salario minimo, alle ferie, passando per le cure mediche e gli alloggi equipaggio. È bene ricordare che per le navi in bandiera italiana gli alloggi equipaggi sono normati dalla "mitica" legge 1045 del 1939 attualmente anche oggi.

La Mlc nell'art. II tra tante cose ha definito in maniera chiara i termini "marittimo", "nave" e soprattutto "armatore". Altro punto chiarito definitivamente è il "pagamento salari", che non deve avvenire a in-

tervalli superiori a trenta giorni, oppure le procedure di reclamo che ogni Stato deve adottare per le navi battenti la propria bandiera e che devono essere consegnate al marittimo al momento dell'imbarco e devono essere affisse nelle mense e nelle sale ricreazione.

Altra pietra miliare introdotta dalla convenzione è il Sea o seafarer employment contract. Prima della convenzione i marittimi avevano contratti di arruolamento scritti in maniera approssimativa e spesso nella sola lingua dell'armatore e con salari indicati nelle più svariate valute. Questo spesso rendeva impossibile verificare se il livello retributivo dei marittimi era in linea con i minimi internazionali. Il Sea ha reso obbligatorio la scrittura in due lingue, in genere quella del marittimo e l'inglese. Deve inoltre contenere una serie di dati fondamentali che vanno dal salario minimo alla durata dell'imbarco. Il marittimo



deve essere messo in condizione di comprendere il contenuto del contratto e copia del Sea deve essere consegnata al marittimo.

Qui purtroppo va aperta una parentesi sulla versione italiana del Sea che qualche problemino lo sta creando, in quanto il Ministero dei Trasporti ha proceduto a una mera traduzione della vecchia Convenzione di arruolamento inserendovi quanto previsto dalla Mlc.

Ricordiamo che la Mlc ha condizionato anche i lavori per il rinnovo del contratto collettivo nazionale per le attività marittime del luglio 2015, in quanto alcuni articoli delle varie sezioni sono stati adeguati a quanto previsto dalla Convenzione stessa, inclusa la traduzione in lingua inglese di tutto il contratto.

Con la ratifica della Mlc l'attività sindacale a bordo delle navi si è dovuta adeguare ai dettami della stessa, anche perché, fino alla sua entrata in vigore, gli unici strumenti in possesso del sindacato erano il ccnl e le leggi strettamente collegate alle condizioni di lavoro, il decreto 271/99 e l'inossidabile legge 1045/39 che da 77 anni sancisce le condizioni di vita minime a bordo delle navi di bandiera italiana. Quest'ultima norma è stata infatti aggiornata con la rimozione della parte relativa agli alloggi del personale di colore e tale aggiornamento ha consentito all'Italia di poter ratificare la Convenzione.

Oggi la Capitaneria di Porto durante le sue visite sulle navi di bandiera estera deve anche verificare che l'equipaggio sia pagato regolarmente e che tutto quanto indicato sul Sea sia rispettato. Il mancato pagamento di stipendio, più mesi per un singolo marittimo o un mese per più ma-

rittimi, sono considerati violazioni multiple e possono comportare il fermo della nave da parte dell'Autorità marittima fino al pagamento dei salari. Un esempio è quanto è accaduto in porto a Napoli qualche mese fa, dove la visita congiunta di Capitaneria, rappresentata dal Capitano di Fregata Gennaro Fusco, e sindacato, rappresentato dal Comandante Francesco Paolo Serrettiello, a bordo della nave Ocean Harvest battente bandiera di Hong Kong ha rile-



vato che parte del personale era a bordo da più di diciotto mesi rasentando lo stato di schiavitù. La nave è stata fermata per consentire all'armatore di avvicendare tutto il personale che era a bordo oltre i limiti previsti a livello internazionale.

Come tutte le convenzioni, anche la Mlc dopo i primi anni di esercizio ha richiesto un "aggiornamento" e quindi nel 2014 si è provveduto ad approvare i primi emendamenti relativi alla sicurezza finanziaria per la gente di mare in caso di abbandono, sicurezza finanziaria per la responsabilità degli armatori in caso di morte o lesione dei marittimi. Questi emendamenti entreranno in vigore nel 2017. Quest'anno sono stati approvati tre emendamenti relativi all'estensione delle certificazioni, prevenzione di molestie sessuali e bullismo, il pagamento dei salari ai marittimi prigionieri di pirati.

Purtroppo, come spesso accade in occasione di visite a bordo previste dalle normative 271 e 1045, si assiste a teatrini non molto edificanti, incluso un uso distorto della convenzione da parte di componenti delle commissioni all'uopo nominate. Quindi per mettere i rappresentanti Fit-Cisl in dette commissioni, al fine di poter operare nelle migliori condizioni in collaborazione con l'International Training Center della ILO, l'Organizzazione dell'Onu per

il lavoro, abbiamo organizzato un corso sulla Mlc in italiano per dirigenti e delegati della Fit-Cisl.

La Ilo organizza vari corsi sulla Mlc che durano dai tre giorni per delegati e dirigenti sindacali fino alle due settimane per quelli destinati ai formatori. Il problema però era la lingua in quanto tutti i corsi sono in inglese e, sfortunatamente, non tutti i nostri delegati lo parlano "fluently",

quindi abbiamo dovuto tradurre testi e slide in italiano. Il corso si è svolto su tre giorni nei quali sono state affrontate le cinque sezioni della Mlc comparate con la normativa italiana vigente. Il direttore dei corsi Mlc Thierry Marchandise si è avvalso della collaborazione del dottor Maurizio Campagnoli e dal Capitano di Fregata (Capitaneria di Porto) Paolo Meneghetti del Centro addestramento della Guardia Costiera Italiana. Tra spiegazioni, esercizi e analisi di casi reali rilevati in occasione dello ship visiting effettuato dai nostri, le tre giornate di corso sono letteralmente volate. Esperienza sicuramente molto positiva per i nostri dirigenti e delegati che hanno potuto toccare con mano la realtà della convenzione.

Trasporto Marittimo

Le indicazioni di Inps e Mit sugli operatori Goc

Ecco i diritti pensionistici della categoria.

Li spiega Giovanni Olivieri, Coordinatore nazionale

Il 2 giugno del 1896 Guglielmo Marconi depositava all'Ufficio Brevetti di Londra una domanda definitiva per un sistema di telegrafia senza fili, n. 12039, dal titolo "Perfezionamenti nella trasmissione degli impulsi e dei segnali elettrici e negli apparecchi relativi". Da quel giorno iniziava ufficialmente la storia della radio.

La radio ha avuto un'importanza rilevante nel mondo dello shipping. Pensate solo che prima di essa era impossibile avere notizie dai bordi e, purtroppo, la perdita di una nave si veniva a sapere solo dal suo mancato arrivo al porto di destinazione. Con l'avvento delle trasmissioni radio arrivò anche il famoso segnale SOS (save our souls, ... --- ...) adottato ufficialmente a livello internazionale nel 1906 come segnale di soccorso.

Per decenni le comunicazioni tra le navi e le stazioni radio di terra sono state appannaggio degli ufficiali radiotelegrafisti o marconisti. Anche Francesco De Gregori in una sua famosa canzone recitava: «il marconista nella sua torretta le lunghe dita celesti nell'aria...».

Con l'articolo 31 della legge 413 del 1984 ai marconisti, insieme al personale di macchina, a causa del lavoro disagiato (calore, rumore, onde elettromagnetiche e via elencando), fu riconosciuta la possibilità di pensione anticipata di vecchiaia a 55 anni, successivamente modificata dal dpr 157/2013 e dalla circolare Inps 86/2014. L'articolo così aggiornato prevede oggi il diritto dei marittimi di quelle due cate-

rie di conseguire la pensione anticipata di vecchiaia al compimento di 57 anni di età fino al 31/12/17 e 58 anni di età a decorrere dal 1 gennaio 2018 (a cui vanno comunque aggiunti gli adeguamenti alla speranza di vita). Per godere dell'anticipazione si deve aver versato almeno 1040 settimane di contribuzione (con l'esclusione dei periodi assicurativi non corrispondenti ad attività di navigazione), di cui almeno 520 settimane di effettiva navigazione al servizio di macchina o di stazione radiotelegrafica di bordo.

tutti gli ufficiali di coperta, la figura dell'Ufficiale radiotelegrafista è andata scomparendo. Oggi solo su poche navi, in genere passeggeri, esiste ancora qualche operatore dedicato alle comunicazioni. Sulle navi da carico è praticamente sparito, sostituito nelle tabelle di sicurezza dall'operatore Goc dedicato, ma nel 99% dei casi dai tre titoli Goc che consentono di coprire le 24h.

Se per l'operatore dedicato non ci sono problemi ad "identificarlo" nella vecchia



Purtroppo, con l'avvento del Gmdss, Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare, e relative certificazioni Goc, Certificato di operatore generale Gmdss, per

figure dell'Ufficiale radiotelegrafico, quindi beneficiario a livello contributivo di quanto previsto dalla sopracitata legge 413/84, per gli operatori Goc la situazione

si è fatta un po' più complicata.

Nel 2015 alcuni comandanti che imbarcavano anche come operatori Goc hanno fatto richiesta di pensione anticipata all'Inps di competenza. L'Istituto prima ha accettato le domande, in qualche caso ha anche erogato qualche mensilità di pensione, ma a un certo punto ha fatto dietrofront e ha rimesso tutto in discussione, lasciando di fatto in braghe di tela i marittimi che stavano già beneficiando della pensione.

La stessa Inps ha chiesto lumi al Ministero dei Trasporti sull'equivalenza tra il servizio prestato nella stazione radiotelegrafica di bordo con il servizio agli apparati radioelettrici di bordo.

Durante una riunione tenutasi al Ministero, si è cercato di trovare una giusta mediazione nell'individuazione delle figure che possono godere dei benefici pensionistici previsti dall'articolo 31 della legge 413/84.

La forbice era ampia perchè il sindacato chiedeva di estendere i benefici a tutti i titolari di certificato da Goc con almeno dieci anni di navigazione con la doppia qualifica. Il Ministero molto più "prudentemente" voleva limitare a una sola persona a nave. L'unico punto su cui eravamo d'accordo era il considerare l'estratto matricolare del marittimo quale unico documento per dimostrare il periodo di navigazione. L'unica certezza era di poter estendere quanto previsto per i marconisti a quei comandanti che sono gli unici a bordo muniti di certificazione Goc, come ad esempio rimorchiatori, bettoline, aliscafi e via elencando, fermo restando quanto già previsto per l'operatore dedicato o "prevalente".

Penso che tutti gli interessati siano a conoscenza di quanto riportato dal messaggio dell'Inps n. 1431 del 1 aprile 2016 che, se da un lato chiarisce l'equivalenza dei servizi radiotelegrafici a quelli radioelettrici, purtroppo non ha recepito l'estratto matricolare quale documento valido alla

certificazione ma richiede, riprendendolo da un precedente messaggio, una dichiarazione dell'armatore sui periodi di effettiva navigazione al servizio di apparati radio elettrici.

Purtroppo proprio questa dichiarazione richiesta dall'Inps sta dando qualche problema ai marittimi interessati, in quanto ad oggi alcune Società sono restie a rilasciarle. Per cercare di risolvere il problema abbiamo chiesto alle due associazioni datoriali del rimorchio, Assorimorchiatori e Federimorchiatori, di prevedere un incontro con l'Inps per cercare adattare la dichiarazione richiesta a quanto si evince dall'estratto matricolare per il computo dei periodi di navigazione, così da rendere le procedure più lineari e veloci.

Cambiando argomento, ma rimanendo nel mondo della radio non si può parlare di stazioni radio e marconisti senza parlare del Cirm, Centro internazionale radio medico. Nell'autunno scorso, in occasione dell'ottantesimo anniversario della fondazione del Cirm, il Presidente Professor Francesco Amenta ha organizzato un interessantissimo convegno intitolato "The way forward of Maritime Telemedicine" sulle moderne tecniche di assistenza e diagnosi a pazienti imbarcati su navi distanti migliaia di miglia.

Il Centro ha iniziato la propria storia a Roma il 7 aprile 1935 ad opera del Dottor Guido Guidi per dare assistenza radio medica gratuita ai marittimi in servizio su tutte le navi mercantili senza medico a bordo, senza distinzione di nazionalità e bandiera in navigazione in tutto il mondo. Da allora ha assistito più di 70mila marittimi diventando un punto di riferimento per tutto il settore.

Come suo primo Presidente ha avuto il premio Nobel Guglielmo Marconi che, grazie alla sua invenzione e il conseguente sviluppo della radiotelegrafia, ha reso possibile questo servizio prestato in maniera assolutamente gratuita da medici collegati al Cirm.

Se il Centro è dotato di una propria "stazione" radio per le sue attività di assistenza, sulle navi oggi abbiamo l'operatore Goc ma, prima dell'avvento del Gmdss, l'interfaccia del Cirm sulle navi era l'ufficiale radio telegrafista o, più semplicemente e familiarmente il "Marconista", che governava le comunicazioni da e per la nave.

Quindi per scrivere queste righe mi sono avvalso della collaborazione di un amico e collega Clc (Capitano di lungo corso) Raffaele Formisano, che in una delle sue tante vite è stato marconista e mi ha dato il seguente contributo, forse un po' tecnico ma esaustivo:

«Il Cirm presta servizio ai naviganti in maniera semplice e sicura, che possono inviargli direttamente un Pan Pan medico (il segnale di urgenza ma senza immediato pericolo di morte) in fonìa, oppure un Medrad (messaggio di richiesta per malattia o infortunio) via Inmarsat (azienda di comunicazione satellitare), perché si avvale di una vera e propria stazione radio. Il Centro ha sede a Roma e si serve dell'opera di illustri clinici. Nel caso di una richiesta in fonìa si usa l'italiano nei contatti con il Cirm, oppure l'inglese o il codice internazionale dei segnali (Cis) in caso di difficoltà di linguaggio oppure nei contatti con navi o stazioni radio straniere. La stazione radio del Centro fa ascolto in onde corte sulle frequenze 8685 khz, 12748 khz, 17105 khz, 22525 khz. Alle ore 02.00, 08.00, 14.00, 20.00 trasmette la lista traffico sulle frequenze citate e via radio telex. Il Cirm può essere anche contattato telefonicamente oppure via Imrcc (Italian Maritime Rescue Coordinate Center). Il messaggio di richiesta di aiuto deve contenere, oltre ai dati identificativi della nave, la posizione, la rotta, la velocità, il prossimo porto e, logicamente, i dati del paziente e tutte le informazioni utili a una diagnosi».

Come dire: marconista una volta, marconista per sempre.

Giovanni Olivieri

Il registro degli infortuni va in pensione: è arrivato il cruscotto

Dopo 61 anni di onorato servizio il registro degli infortuni è andato in pensione. La legislazione italiana lo aveva introdotto ben prima che la direttiva europea 89/391/Cee ne confermasse la necessità come strumento informativo di primaria importanza. Infatti la direttiva, recepita con la famosa legge 626 del 1994, prevedeva che i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza lo potessero consultare per conoscere l'andamento complessivo del sistema di prevenzione su salute e sicurezza negli ambienti di lavoro, e obbligava il datore di lavoro a consultare preventivamente e tempestivamente i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza.

Il decreto legislativo 81\2008, confermando l'impianto normativo precedente, aveva identificato il registro, ancorché in via temporanea, come elemento cardine tra gli atti da monitorare per l'individuazione degli eventi sentinella nell'ambito della valutazione, ad esempio, dello stress lavoro correlato in un più ampio contesto di verifica del clima aziendale. Tale conferma del registro infortuni doveva essere come una fase di collegamento tra la normativa previgente e la piena realizzazione del Sistema informativo nazionale di prevenzione (Sinp). Il passaggio doveva essere attuato sei mesi dopo l'entrata in vigore del dlgs 81/08 ma, come spesso accade, passa il tempo e la banca dati informatizzata nazionale, che dovrebbe confluire nel Sinp per accogliere tutte le comunicazioni dei datori di lavoro relative agli infortuni ai fini statistici e assicurativi,

ha tardato a diventare operativa, per cui il registro ha continuato a funzionare.

Nell'attesa dell'entrata a regime del Sinp, è intervenuto un decreto attuativo del Jobs Act, il 151\2015, che ha previsto dopo novanta giorni dalla sua entrata in vigore (23 dicembre 2015) l'abolizione dell'obbligo della tenuta del registro degli infortuni. Si è così creato un buco normativo per la registrazione e gestione dei dati degli infortuni, al quale una prima risposta è venuta dalla circolare Inail n. 92 del 23 dicembre 2015, che ha introdotto per la prima volta il "cruscotto degli infortuni". L'ente ha così voluto "offrire agli organi preposti all'attività di vigilanza uno strumento alternativo" al registro, realizzando un sistema finalizzato a fornire i dati e le informazioni utili a fronte dell'invariato obbligo, da parte del datore di lavoro, di denuncia degli infortuni occorsi ai propri dipendenti, che origina da un'altra disposizione di legge del 1965.

Purtroppo, la circolare dell'Inail prevede che il cruscotto possa essere consultato "solo" da parte degli organi di vigilanza mediante specifiche credenziali sia per quanto riguarda il singolo infortunio che per tutti gli altri dati inseriti, offrendo la possibilità di diverse chiavi di lettura utilizzando aggregazioni di dati. Non volendo togliere nulla al nuovo strumento, quello che balza agli occhi è il venir meno della possibilità di consultazione da parte sia dei Responsabili del servizio prevenzione e protezione che dei Rls, ovvero i soggetti chiamati a predisporre e a condividere

l'apposito documento di valutazione. La consultazione del registro infortuni era fondamentale per riscontrare la periodicità degli eventi, la tempistica, le cause, la dinamica degli infortuni: tutti elementi utili per poter evitare il ripetersi di situazioni pericolose e mettere in campo tutele più adeguate ed efficaci. A oggi tutti questi strumenti sono a disposizione solo degli organi di vigilanza che, senza nulla togliere alla loro fondamentale funzione, non sono i principali attori per lo sviluppo di un'azione di prevenzione sinergica, così come può essere operata a livello di unità produttiva tra Responsabili del servizio prevenzione e protezione e Rls. Un'altra criticità che la norma dovrà sanare deriva dal permanere dell'obbligo del datore di lavoro di consentire ai Rls l'accesso ai dati relativi agli infortuni sul lavoro, che però nei fatti il sistema del cruscotto nega

Ma non finisce qui. Infatti è solo la circolare Inail a dare una seppur minima indicazione su come regolare la tenuta della documentazione previgente al 23 dicembre 2015. Tale condizione potrebbe innescare un contenzioso in quanto la natura amministrativa dell'atto nulla potrebbe nei riguardi di disposizioni di rango penale. Come sempre più spesso accade, non resta che sperare in una rapida istituzione del Sinp o in una correzione delle norme affinché i Rls possano al più presto riavere la possibilità di accesso ai dati relativi agli infortuni.

L'Inps specifica i casi in cui non c'è l'obbligo di reperibilità durante la malattia

Tra le tante novità introdotte dal Jobs Act, ce n'è una che riguarda l'esclusione dell'obbligo di reperibilità nel luogo indicato sul certificato medico durante il periodo di malattia. Infatti, prima il decreto n. 151/2015 ha previsto alcune esenzioni ma solo per i lavoratori dipendenti del settore privato; poi, a gennaio del 2016, il Ministero del Lavoro, di concerto con quello della Salute, ha emanato un decreto che modifica e integra le modalità di espletamento delle visite mediche di controllo dei lavoratori da parte dell'Inps.

Dopo gli interventi del legislatore è toccato all'Inps, con la circolare n. 95/2016, fornire gli indirizzi operativi in merito all'applicazione della normativa relativa alle esenzioni dalla reperibilità durante il periodo di malattia, ricordando che valgono solo per i lavoratori del settore privato.

La circolare contiene le linee guida che i medici dovranno seguire per l'individuazione delle patologie che danno diritto agli esoneri.

L'Inps ha chiarito, più dettagliatamente, chi può essere escluso dall'obbligo di rispettare le fasce di reperibilità durante il periodo di malattia previste per il settore privato, che di norma sono comprese dalle ore 10.00 alle ore 12.00 e dalle ore 17.00 alle ore 19.00.

La legge nel suo carattere di generalità e astrattezza ha definito che sono esentati dall'obbligo di reperibilità i lavoratori subordinati la cui assenza sia connessa con: patologie gravi che richiedono terapie sal-



evitare l'imminente pericolo di morte. Le cause devono riferirsi ad una grave patologia in atto o a un'intensa compromissione acuta del complessivo stato di salute. Sostanzialmente la terapia salvavita è quella che serve per porre rime-

vavita, comprovate da idonea documentazione della struttura sanitaria; stati patologici sottesi o connessi a situazioni di invalidità riconosciuta, in misura pari o superiore al 67%.

La previsione generale delle situazioni di esonero, senza il dettaglio di concrete fattispecie, potrebbe essere fonte di diversificate interpretazioni da parte dei medici curanti, per cui l'Inps ha ritenuto opportuno definire il campo di applicazione, sia soggettivo che oggettivo.

Per quanto riguarda il concetto di terapie salvavita, la circolare precisa che si intendono quelle che implicitamente escludono ogni forma di somministrazione cronica del farmaco che, per contro, deve di necessità essere assunto episodicamente per



di agli effetti più nefasti e/o letali di un evento maggiore che già si è verificato, come ad esempio gli scompensi acuti che, se non altrimenti e prontamente curati, provocano il coma e la morte in un progressivo avvistamento in pejus di eventi.

Oltre a questa definizione di terapie salvavita che consentono l'esonero, la circolare riporta anche una lista di riferimento per le situazioni patologiche che integrano

Lista di riferimento per situazioni patologiche che integrano il diritto all'esonero della fasce di reperibilità

- Sindromi vascolari acute con interessamento sistemico
- Emorragie severe/Infarti d'organo
- Coagulazione intravascolare disseminata e...
- Condizioni di shock – Stati vegetativi di qualsiasi etiologia
- Insufficienza renale acuta
- Insufficienza respiratoria acuta anche su base infettiva (polmoniti e broncopolmoniti severe, ascesso polmonare, sovrainfezioni di bronchiectasie congenite, fibrosi cistica)
- Insufficienza miocardica acuta su base elettrica (gravi aritmie acute), ischemica (infarto acuto), meccanica (defaillance acuta di pompa) e versamenti pericardici
- Cirrosi epatica nelle fasi di scompenso acuto
- Gravi infezioni sistemiche fra cui Aids conclamato
- Intossicazioni acute a interessamento sistemico anche di natura professionale o infortunistica non Inail (arsenico, cianuro, acquaragia, ammoniaca, insetticidi, farmaci, monossido di carbonio eccetera)
- Ipertensione liquorale endocranica acuta
- Malattie dismetaboliche in fase di scompenso acuto
- Malattie psichiatriche in fase di scompenso acuto e/o in Tso
- Neoplasie maligne in:
 - Trattamento chirurgico e neoadiuvante
 - Chemioterapico antiblastico e/o sue complicanze
 - Trattamento Radioterapico
- Sindrome maligna da neurolettici
- Trapianti di organi vitali
- Altre malattie acute con compromissione sistemica (a tipo pancreatite, mediastinite, encefalite, meningite eccetera) per il solo periodo convalescenziiale
- Quadri sindromici a compromissione severa sistemica secondari a terapie o trattamenti diversi (a tipo trattamento interferonico, trasfusionale)

Fonte Inps

il diritto all'esonero dalla fasce di reperibilità.

Tra le patologie elencate rientrano, ad esempio, coloro che devono curarsi dall'Hiv o che hanno una insufficienza renale, respiratoria o miocardica di natura acuta, che devono sottoporsi a trapianti di organi vitali. In calce si riporta una tabella con le patologie indicate nelle linee guida. In sostanza, per tali fattispecie, lo stato mor-

boso che può consentire l'esonero dalla reperibilità deve essere connesso a una patologia in grado di determinare di per sé una menomazione di cospicuo rilievo funzionale.

Per quanto riguarda l'altra fattispecie che consente di evitare la reperibilità, ovvero nel caso di invalidità civile che risulti pari o superiore al 67%, le patologie che consentono l'esonero sono riportate nella

terza parte della tabella dal d.m. 5 febbraio 1992 e vengono suddivise secondo le fasce percentuali di invalidità: 91-100; 81-90; 71-80; 61-70. In caso di invalidità previdenziale Inps ovvero in caso di danno biologico Inail pari o superiore alla soglia del 67%, le patologie dovranno essere indicate nel provvedimento di riconoscimento.

Punto importante è quello relativo a cosa possono fare i datori di lavoro nel caso in cui ritengano che la causa della malattia potrebbe non rientrare tra quelle che danno diritto all'esonero dalla reperibilità.

La norma prevede che i datori di lavoro siano tenuti a escludere dalla richiesta di visita di controllo quei lavoratori ai quali nell'attestato telematico di malattia siano stati barrati i campi riferiti a "terapie salvavita" e "invalidità". Per coloro che utilizzano ancora i certificati di malattia redatti in modalità cartacea, il medico deve attestare esplicitamente l'eventuale sussistenza delle fattispecie ai fini della esclusione del lavoratore dall'obbligo della reperibilità.

Questo è un punto cruciale. Infatti, pur esistendo tale tipo di vincolo, i datori di lavoro che abbiano dei dubbi sulle effettive cause della malattia del dipendente potranno segnalare, mediante il canale di posta elettronica certificata istituzionale, alla struttura Inps territorialmente competente, possibili eventi riferiti a fattispecie per le quali i lavoratori risultino esentati dalla reperibilità, per i quali ravvisino la necessità di effettuare una verifica. Rimane nella discrezionalità della struttura Inps valutare, mediante il proprio centro medico legale, l'opportunità o meno di esercitare l'azione di controllo, dandone conseguente notizia al datore di lavoro richiedente.

La circolare specifica, infine, che non possono godere del beneficio dell'esenzione delle visite fiscali i lavoratori iscritti alla gestione separata dell'Inps.

Oswaldo Marinig

Quel 2 giugno del voto delle donne

Le 21 madri costituenti hanno fatto la storia d'Italia. Ne parla Francesca Di Felice, Coordinatrice nazionale

Il decreto legislativo luogotenenziale n. 23 del 1945 riconobbe il diritto di voto alle donne italiane. Il Presidente del Consiglio di allora, Ivanoe Bonomi firmò il decreto, atto finale di un lungo dibattito che coinvolse le più importanti forze politiche del tempo. I promotori dell'estensione del diritto di voto alle donne furono Palmiro Togliatti e Alcide De Gasperi i quali diedero voce alla richiesta delle donne dei loro partiti e dei movimenti femminili, quali l'Unione donne italiane e il Centro italiano femminile.

Si trattò di una grande novità sulla strada per la realizzazione di un sistema di partecipazione democratica alla vita politica del Paese che in realtà non suscitò grande interesse da parte dell'opinione pubblica, se non con manifestazioni di intolleranza e scetticismo, dimostrando di credere poco al voto delle donne. A questo si aggiunga che inizialmente il decreto prevedeva solo il diritto di voto attivo (votare) e non quello passivo (essere votate), recitando genericamente "il diritto di voto è esteso alle donne" ed escludendo le prostitute. Senza la necessità di commentare l'assurdità giuridica e culturale dell'esclusione dal diritto di voto delle prostitute, la mancanza di previsione del diritto di voto passivo fu subito evidenziata da importanti voci femminili dell'epoca, tra cui quelle della comunista Teresa Mattei e del movimento femminile del partito d'Azione. La svista, se di svista si può parlare, venne superata con un emendamento Togliatti/De Gasperi e il diritto ad essere elette fu inse-

rito nell'ordinamento giuridico italiano con il decreto n. 74 del 10 marzo del 1946, relativo alle norme generali per l'elezione dei deputati all'Assemblea costituente, che in più riconosceva l'esercizio del voto come «un obbligo al quale nessun cittadino può sottrarsi senza venir meno ad un suo preciso dovere verso il Paese in un momento decisivo della vita nazionale». In merito al diritto di voto attivo, l'articolo 4 stabiliva che, «sono elettori tutti i cittadini che abbiano raggiunto la maggiore età», allora 21 anni. Mentre, per il diritto di voto passivo, il decreto prevedeva che «sono eleggibili all'Assemblea costituente i cittadini e le cittadine italiane che abbiano compiuto il venticinquesimo anno di età». Tali scelte sono state poi definitivamente recepite nel nostro ordinamento giuridico dagli articoli 48 e 51 della Carta costituzionale.

E poiché il cambiamento spaventa, come per ogni cambiamento epocale che si rispetti, non mancarono manifestazioni di ostilità, e persino di derisione, nei confronti delle nuove elettrici e delle 21 elette nell'Assemblea costituente, i cui abiti sembravano l'unico elemento da evidenziare per i giornalisti dell'epoca.

Ma una cosa è certa: le espressioni di voto di quel 2 giugno del 1946 di quasi 13 milioni di donne, per il referendum monarchia-repubblica e per le elezioni politiche, contribuirono a cambiare il cammino di un Paese distrutto dall'odio e dalla guerra. Una guerra in cui le donne erano state grandi protagoniste, sostituendo in prima

persona gli uomini nel lavoro, accedendo anche a forme di impiego fino ad allora di esclusivo appannaggio maschile, e nella lotta per la liberazione tra le fila dei partigiani. Moltissime con la loro partecipazione attiva contribuirono alla resistenza pagando anche con la vita. E proprio la presenza delle donne nella guerra di liberazione fu la spinta maggiore perché venisse loro riconosciuta la possibilità di votare e di essere elette.

E quindi, se quello del 2 giugno è l'anniversario dei 70 anni della Repubblica, è anche importante festeggiare e ricordare l'anniversario del voto alle donne quando milioni di loro in tutta Italia, nelle grandi città industriali del nord come in quelle del centro-sud e nei piccoli paesi, aspettarono il loro momento in lunghe file davanti ai seggi, per la prima volta insieme agli uomini. Un momento importante in cui potranno contribuire a scegliere il destino del proprio Paese dimostrando che «la missione delle madri e delle spose non si esaurisce oggi dietro le mura domestiche. Molte lo hanno capito, troppe specialmente tra le migliori non vi si rassegnano» (E. Conci, Una parola alle mamme, in Azione femminile 18 ottobre 1946).

Per un attimo proviamo a immaginare uno scorcio di quella giornata raccontata dai giornali del tempo: una bella giornata di sole; le più giovani indossano abiti leggeri, ma la maggior parte sono in nero, un po' in lutto per le perdite della guerra, un po' per lo specchio di un paese contadino, lunghe file in attesa davanti ai seggi, ripas-

sando mentalmente quale simbolo e quale segno accanto a quel nome. «Tra uomini e donne, nell'attesa si conversa, con un tono diverso, alla pari» o quasi. (Garofalo, *L'italiana in Italia* cit., p.38). «Le donne specialmente, per le quali alla fine è venuta l'ora di esercitare il loro diritto, hanno voluto ancora largamente approfittarne. Un certo allarme nelle file aveva prodotto l'avvertimento che, se fosse rimasta traccia di rossetto sulla scheda il

segno avrebbe potuto provocarne l'annullamento. Si sono viste molte donne forbirci le labbra prima di accostarsi alle urne e certamente l'operazione di suggellare la scheda con la listarella gommata è stata compiuta con particolare attenzione» (Non solo un incidente nelle 898 sezioni milanesi, in *Il Nuovo Corriere della sera*).

Per non parlare di quelle donne che furono elette all'Assemblea costituente e di quello che significò, anche nella quotidiana

del caso: misurarsi con autorevoli personaggi nell'impegno che le qualificò madri della Repubblica. Furono elette 21 donne, su un totale di 556 componenti, tutte di grande esperienza politica e professionale, di diversa appartenenza politica e provenienza sociale, ma tutte accumulate dalla passione politica e dall'impegno sociale che trovava fondamento nell'aver fatto parte delle resistenze.

All'indomani del 2 giugno, il *Corriere della Sera* dedica la sua prima pagina al volto di una giovane donna dai tratti mediterranei che volge il suo sguardo al futuro, rappresentando le speranze di democrazia e uguaglianza rimesse nel nuovo Stato, ora Repubblica. Era solo l'inizio di un percorso non ancora esauritosi che vede le donne sempre in affanno per affermare quotidianamente il diritto a una partecipazione democratica alla vita politica e sociale del Paese, anche quando oggi questa sembra o, anche solo per forma, dovrebbe sembrare assodata.

E proprio nei giorni in cui in molte città italiane siamo stati chiamati a esprimere il voto per il nuovo sindaco, mi sono ritrovata per un attimo, quando tutto sembra scontato, quando ci si interroga sui più o meno necessari cambiamenti da apportare alla Costituzione, quando la partecipazione democratica alla vita politica del Paese sembra qualcosa di banale e caratterizzata dal sospettoso luogo comune «tanto sono tutti uguali, tutti corrotti e interessati solo ai propri interessi personali», a immaginare quei momenti in cui l'esercizio del diritto di voto diveniva un'occasione storica, in cui senza il voto delle donne, senza le loro tenaci battaglie di emancipazione e liberazione, attraverso un'azione combinata e strategica di iniziative delle associazioni, dei movimenti, dei partiti e delle istituzioni, molto probabilmente molti articoli della Costituzione non sarebbero stati applicati e forse il nostro Paese sarebbe oggi molto più arretrato.

Il primo voto: elettrici ed elette

(Patrizia Gabrielli - Castelvechi, 2016)

Il 2 giugno del 1946, se si escludono le amministrative della primavera che non si svolgono però in tutto il Paese, le italiane esercitano per la prima volta il diritto di voto attivo e passivo. Si tratta di una svolta storica, scrive Patrizia Gabrielli nel suo nuovo libro *Il primo voto: elettrici ed elette* (Castelvechi, 2016, pp. 207) dedicato al voto e al dibattito che si sviluppò alla Costituente su i temi inerenti la parità di genere. Un dibattito serrato che vide impegnate in prima persona le 21 madri della Repubblica. Solo 21 donne su 556 membri, «quasi si fa fatica a vederle nell'emiciclo del Parlamento dove si riunisce l'Assemblea plenaria, tanto che la stampa presto le definisce "piccola pattuglia femminile"».

Con uno stile narrativo fresco e coinvolgente, l'autrice ricomponne le loro biografie: ne emerge un quadro ricco e sfaccettato che consente di misurare la ricchezza di esperienze politiche e professionali di cui quelle donne erano dotate. Si pensi anche solo ad Angela Maria Guidi Cingolani, impegnata fin da giovanissima nella organizzazione e la difesa delle lavoratrici; alla sua compagna di partito Maria Federici, prima Presidente del Centro italiano femminile; alla socialista Lina Merlin e alla comunista Teresa Noce che già negli anni precedenti il fascismo avevano levato le loro voci in difesa dei diritti delle donne. Tutte figure autorevoli, dotate di un buon livello di istruzione (14 su 21 erano lau-



reate, una percentuale alta per l'epoca) e con una valida esperienza politica alle spalle che per le più giovani era maturata nella Resistenza. La stampa non si curò delle loro virtù politiche quanto di quelle fisiche, descrisse con dovizia di particolari abbigliamento, colori, acconciature, usò bellezza e bruttezza, eleganza e ineleganza per delegittimare le loro attitudini alla politica. Sul versante della rappresentanza la "donna politica" resta ancora oggi – sottolinea l'autrice – un problema aperto.

La donazione della Fit per il Pakistan continua a dare frutti



Salima siede sulla terra nuda assieme ai suoi fratelli e sorelle, di poco più grandi di lei, ultima dello sparuto gruppetto. Tutti insieme, stanno accovacciati intorno ad un mucchio di fango, come giocassero. Salima ha 8 anni, forse. Il padre, che lavora a breve distanza, non ne è sicuro; per lui è solo un particolare irrilevante. La bambina è solo una delle otto bocche da sfamare. Accucciata sul terreno argilloso, mescola acqua, fango e sabbia: Salima è una pathera, una mattonaia.

Le condizioni di lavoro e di vita dei mattonai in Pakistan sono durissime. Il lavoro inizia la mattina prima dell'alba. Si stacca nelle ore più calde, quando la temperatura arriva a superare i quaranta gradi. Si riprende quando il sole declina dallo zenith ed il clima rinfresca, fino a sera, per diecitredecimicore al giorno. Sono pochissimi quelli che ricevono un salario: per tutti o quasi il pagamento è fatto in base al numero di pezzi prodotti. Se ci sono errori

nella produzione, al salario viene sottratto un ammontare fisso. La paga è spesa quasi tutta per acquistare il cibo necessario alla stretta sopravvivenza.

Si lavora per 200-250 giorni all'anno, negli altri si resta senza lavoro, quindi senza paga.

Come se non bastasse, i mattonai vengono spesso costretti in condizioni di schiavitù attraverso il sistema dei prestiti in danaro, ovvero del debito contratto con l'imprenditore. Ad inizio stagione, quando i mattonai si presentano alla fornace, il padrone versa loro una somma in anticipo. Si tratta anche di somme cospicue, che raramente il lavoratore riesce a ripagare nel breve pe-

riodo. Anzi, debiti successivi si assommano ai precedenti, accumulandosi nel tempo. Si innesca così un meccanismo che porta a un lavoro ripetitivo, squalificante, mal pagato, dannoso per la salute, privato di ogni tutela sociale, che sfrutta il lavoro minorile, che riproduce per via ereditaria le condizioni di povertà, dipendenza ed emarginazione dei "nuovi schiavi", irretiti dal sistema di servitù da debito.

L'Iscos, Istituto sindacale per la cooperazione allo sviluppo della Cisl, è da anni impegnato a contrastare tale sfruttamento e



la Fit-Cisl ha contribuito il 1 dicembre scorso con una generosa donazione, su impulso del precedente Segretario generale Giovanni Luciano.

Il 14 giugno durante un convegno presso l'Auditorium di via Rieti a Roma, l'Istituto cislino ha fatto il punto sugli importanti risultati conseguiti anche per merito della

nostra Federazione. All'incontro hanno preso parte tra gli altri i Segretari confederali della Cisl Giovanni Luciano e Maurizio Petriccioli e il Presidente dell'Isco stesso Mario Arca.

«Sono grato a Mario Arca di essere venuto in Fit a chiedere di cofinanziare questo progetto – ha spiegato Giovanni Luciano – Noi da decenni siamo abituati a cooperare, a fare attività internazionale. Ad esempio credo che siamo l'unica Federazione in Italia che firma contratti globali per i lavoratori marittimi per combattere lo sfruttamento sulle navi tramite le bandiere di convenienza. Qualsiasi armatore infatti da decenni può registrare le proprie navi in bandiere di comodo per aggirare le norme di tutela che possono esserci a tutela dei lavoratori a bordo. E questo ha significato lo sfruttamento di etnie come indonesiani, cingalesi, indiani, filippini e potrei continuare con l'elenco. La Fit, di intesa con l'Itf, il sindacato mondiale dei trasporti a cui aderiamo, combatte tramite i contratti su scala globale questa forma di dumping ante litteram. Diamo tutele come il salario minimo, sotto il quale non si possono imbarcare i marittimi di qualunque nazionalità, così come le condizioni di vita a bordo, il vitto: cose che per noi sono scontate. In Italia c'è molta distrazione nei confronti delle condizioni in cui lavorano le persone in alcune parti del mondo. Abbiamo anche fatto specializzare alcuni medici filippini all'ospedale Gaslini di Genova contro alcune forme di leucemia curabile, che nelle Filippine è molto diffusa e letale. E potrei fare altri esempi di cooperazione, che nella nostra tradizione è molto presente, soprattutto con l'Asia. Per questo il Presidente dell'Isco ci ha convinti facilmente».

Il Pakistan è attanagliato da forti tensioni politiche e sociali, che nascono e si sviluppano in un contesto di estrema disuguaglianza economica e si connotano anche secondo linee etniche, religiose, tribali. Con quasi 180 milioni di abitanti, è il sesto Paese più popoloso al mondo e, in base all'indice di sviluppo umano delle nazioni

Unite, si colloca al 146° posto su 188 paesi.

«Abbiamo scelto di aiutare il Pakistan – ha affermato Giovanni Luciano – perché in Segreteria ci colpì molto l'immagine dei bambini che sono costretti a lavorare nelle fornaci in condizioni di schiavitù e ci piacque l'idea di sostenere in questo progetto l'Isco, un istituto che merita il massimo rispetto soprattutto in un periodo come questo. La Fit è grata a tutti i volontari che aiutano questi bimbi in un mondo individualistico come è quello di oggi».

Isco, insieme al sindacato pakistano, cerca di sviluppare una strategia che riduca il circolo vizioso dell'indebitamento delle famiglie, della povertà e della dipendenza nelle fornaci e allo stesso tempo che sostenga il ruolo delle donne, e in particolare di quelle lavoratrici che sono le principali vittime di molestie sessuali, verbali e di discriminazioni.

«Noi sindacalisti italiani – ha proseguito Giovanni Luciano – talvolta siamo troppo distratti e dimentichiamo che tanti colleghi nel mondo non sono nella nostra stessa condizione. I sindacalisti pakistani stanno conducendo una battaglia molto dura per i diritti minimi dei lavoratori e la fanno anche a rischio della vita. Ricordo di aver conosciuto a un incontro internazionale un sindacalista birmano che per motivi di sicurezza indossava un passamontagna: intervenne a una riunione mondiale dei ferrovieri e dopo tre mesi venimmo a sapere che lo avevano scoperto e fucilato.

La strategia dell'intervento si basa sulla formazione e l'assistenza sia legale sia sociale, in modo da rendere i lavoratori capaci di opporsi alle violazioni dei propri diritti (mancato rispetto dei termini contrattuali di lavoro, mancato pagamento di compensi, licenziamenti senza giusta



causa, maltrattamenti e molestie, schiavitù per debiti), mantenendo il posto di lavoro e permettendo alle loro famiglie la sopravvivenza. Il primo passo è aiutarli a ottenere i documenti di identità, procedura non scontata né di facile adempimento.

Alle donne che vivono e lavorano in fornace il progetto Isco dà anche una formazione specifica su pratiche di igiene e nutrizione infantile, e ai bambini si cerca di garantire almeno due anni di scolarizzazione.

«Abbiamo fatto tanto ma possiamo fare ancora di più – ha commentato Giovanni Luciano – La Fit-Cisl ha aderito con convinzione perché aiutare gli altri ad affrancarsi da condizioni di quel tipo può solo farle bene, anche in termini egoistici: perché più l'altro sta male e più in prospettiva stai male tu. La civiltà passa dalla cooperazione e il sindacato è civiltà».

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

La Fit rafforza la sua attività internazionale

Luigi Mansi è stato nominato Coordinatore della nuova struttura. Lavorerà in sinergia con la Cisl e con le Fit regionali e territoriali

Luigi Mansi è stato nominato Coordinatore dell'Ufficio internazionale della Fit-Cisl. Tale struttura è stata creata per volontà del precedente Segretario generale Giovanni Luciano.

Mansi ha più di 15 anni di esperienza sindacale all'estero in rappresentanza della nostra Federazione e ha seguito principalmente il trasporto aereo ma non solo.

Coordinatore, perché la Fit-Cisl ha ritenuto di dover aprire un Ufficio Internazionale?

Anche la Cisl ha preso la stessa iniziativa: questo momento storico richiede di rafforzare il coordinamento di tutte le attività estere della nostra Federazione. Finora il nostro impegno all'estero è stato relativamente meno omogeneo, nel senso che alcuni settori dei trasporti per ovvie ragioni erano più coinvolti all'estero di altri. Ultimamente lo sviluppo di tali attività è stato, tuttavia, tale che è diventato necessario coordinarle meglio. D'altra parte sempre più le decisioni prese in Europa e nel mondo incidono direttamente sui lavoratori italiani.

La stessa Confederazione ha istituito un ufficio internazionale sotto il quale ricadono trasversalmente le Federazioni di categoria, le regioni, gli enti e tutti coloro che si interessano di attività all'estero. Io stesso a mia volta faccio parte del coordinamento confederale. È una iniziativa estremamente importante, a tal punto che la Cisl ha aperto un ufficio a Bruxelles, e lo



è perché fissa punti di riferimento e indica persone delegate a fare da referenti della Cisl davanti alle realtà europee come istituzioni, europarlamentari, associazioni datoriali, altri sindacati e via elencando.

Quali sono le priorità del nuovo ufficio?

La spinta europea verso le liberalizzazioni, specialmente nei trasporti, non sta tenendo conto delle conseguenze sociali e questo è l'impegno maggiore che la Fit-Cisl ha davanti a sé. Se vengono emanate le direttive o le leggi europee e non vengono migliorate da noi direttamente a Bruxelles, l'Italia può solo recepirle senza che si possa più modificarle.

Altro impegno è promuovere maggiormente l'attività internazionale all'interno

della nostra Federazione, specialmente nei territori. Alcuni nostri iscritti, infatti, potrebbero erroneamente pensare che il nostro lavoro all'estero sia una sorta di "turismo" e non, come invece è, un impegno a difesa dei nostri diritti, pertanto mi sono prefisso l'obiettivo di coinvolgere maggiormente regioni e territori su quanto stiamo facendo.

Ritengo anche che sia opportuno inserire un modulo internazionale nei corsi di formazione. È necessario sapere come funzionano le istituzioni europee.

Mi pongo anche l'obiettivo di coordinare meglio la Fit con gli altri sindacati europei, in modo da svolgere meglio l'attività di lobbying e con Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti di cui come Fit-

Cisl facciamo parte, che rappresenta più di 3,5 milioni di lavoratori e 230 sindacati di 41 paesi.

Vogliamo anche consolidare la nostra presenza dentro i vari organismi dell'Etf, la cui organizzazione verticale è la seguente: Presidente e Vicepresidenti, Segretario generale, il Management Committee, che corrisponde più o meno alla nostra segreteria, e poi c'è il Comitato esecutivo di cui fanno parte i rappresentanti dei vari paesi europei, divisi in macro regioni. Nell'Esecutivo l'Italia è raggruppata con Cipro, Grecia e Malta. L'Etf è poi suddivisa "orizzontalmente" nei vari settori dei trasporti.

La sua delega è trasversale. Questo significa che lei non si occuperà direttamente degli altri settori ma dovrà comunque seguire le vicende che li riguardano.

Esattamente. Sarà fatta una struttura dell'Ufficio internazionale, la quale raggrupperà coloro che stanno seguendo i singoli settori, che all'estero sono organizzati in maniera diversa rispetto a noi. Riporto a titolo di esempio le sezioni in cui è suddivisa l'Etf: inland waterways, ovvero il trasporto fluviale, che in alcuni paesi europei è particolarmente sviluppato; trasporto marittimo; portuali; trasporto su strada, che include logistica, autotrasporto di persone e merci e trasporto pubblico locale; ferrovie; trasporto aereo; comitati europei aziendali; parità di genere e commissione giovani.

Cosa sono i comitati aziendali europei?

Sono organismi rappresentanti dei lavoratori, previsti dalla direttiva europea 94/45/CE, al fine dell'informazione e della consultazione transnazionale dei lavoratori nelle imprese e nei gruppi di dimensioni comunitarie, come ad esempio Alitalia e Autostrade per l'Italia. Sono uno strumento che le aziende hanno sempre osteggiato, perché sono poco propense a condividere le informazioni e spesso vedono i Cae solo come un costo. Ritengo che dobbiamo lavorare per cambiare questa cultura aziendale dannosa e contraria alla normativa europea. Lo scopo del Cae è migliorare l'azienda attraverso la colla-



borazione con il sindacato e questo non va dimenticato. Vogliamo rilanciarli e crearli nelle aziende in cui la legislazione lo permette.

Un altro elemento che emerge guardando le sezioni Etf è che anche in Europa si dà molto spazio ai giovani.

Infatti, in Etf è stato creato un comitato per far crescere i sindacalisti del futuro e anche noi stiamo coinvolgendo sempre più i nostri giovani nelle attività internazionali. Un discorso simile vale anche per le donne. Vogliamo innanzi tutto informarli, sensibilizzarli e coinvolgerli.

L'ufficio internazionale nasce mentre si sta svolgendo la campagna Fair Transport Europe.

Sì, questa campagna è fortemente voluta dall'Etf ed è la conferma di quanto dicevamo prima, ovvero il peso sempre maggiore che ha l'Europa sulle vite dei lavoratori. L'obiettivo di questa iniziativa è quello di porre fine a pratiche commerciali inaccettabili, che si traducono in operazioni di dumping sociale e salariale. Esistono infatti molte aziende, anche nei trasporti, che sono chiamate letterbox companies, cioè imprese-casella postale, che mettono all'estero la loro residenza fit-

tizia, di comodo, allo scopo di eludere le tasse e pagare meno i lavoratori. Questo genera una concorrenza sleale ai danni di quelle aziende che invece rispettano le regole e dei loro dipendenti.

Questa raccolta firme ha quindi il duplice scopo di destare la coscienza di cittadini e lavoratori in tutta Europa e di invitare la Commissione europea a vigilare affinché vi sia una concorrenza leale nei vari modi di trasporto e a garantire la parità di trattamento dei lavoratori nel rispetto del principio della parità di retribuzione e di condizioni di lavoro, indipendentemente dal paese di origine.

Firmare per questa campagna è semplicissimo: basta andare sul sito Fairtransporteurope.eu e inserire i propri dati personali e quelli del proprio passaporto o carta d'identità: un impegno di cinque minuti che può cambiare in meglio le vite di molti lavoratori e aiutare le nostre aziende.

Le persone non si stanno rendendo conto dell'importanza della campagna, invito tutti a firmare e a far firmare.



L'ufficio internazionale si prospetta quindi come molto complesso e strategico.

Sono onorato dell'incarico ricevuto. Garantisco il mio impegno assiduo e cercherò di rappresentare al meglio le istanze e il lavoro che la Federazione sta svolgendo. Per farlo ho bisogno della collaborazione di tutti, dai territori fino ai vertici nazionali.

GD
g.dellepiane@cisl.it

Trasporto aereo

Protesta europea dei dipendenti di Aviapartner

Ancora una volta i dipendenti di Aviapartner hanno protestato contro l'arroganza, la cattiva volontà e l'indisposizione al dialogo sociale della loro azienda. La manifestazione si è svolta nella mattinata del 14 giugno scorso all'aeroporto di Bruxelles sotto gli uffici direzionali della multinazionale dei servizi di handling. Alla presenza degli organi di stampa e di televisione, il sindacato ha esternato le difficoltà d'intesa esistenti nei rapporti con Aviapartner, evidenziando come tale situazione non sia propedeutica al bene della società stessa e dei suoi lavoratori.

Ultimamente i dipendenti dell'azienda hanno incrociato le braccia più volte nell'aeroporto di Bruxelles per il frequente mancato rispetto degli accordi contrattuali sullo stipendio. Le chiare difficoltà economiche dell'azienda - dovute al costante obiettivo perseguito nel mercato dell'handling aeroportuale di acquisire business, riducendo sottocosto le tariffe alle compagnie aeree - hanno portato a far ricadere sui lavoratori questa miope visione commerciale e, di conseguenza, a evitare confronti con il sindacato.

La partecipazione di una delegazione italiana alla protesta ha sottolineato che anche nel nostro Paese ci sono difficoltà che riguardano l'organizzazione, gli investimenti e le applicazioni contrattuali, vedi quelle sulla clausola sociale in questi ultimi mesi.

Questa manifestazione è stata la prima di una lunga serie di iniziative che Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce, metterà in

campo sia a livello europeo che nazionale nei confronti di Aviapartner, se essa continuerà in questo atteggiamento anti-sindacale, che potrà solo nuocere a se stessa e ai suoi lavoratori.

Durante la manifestazione siamo venuti a conoscenza che Laurent Levoux, Amministratore delegato e socio di maggioranza di Aviapartner, ha lasciato la sua carica in favore di Clive Sauvè-Hopkins, continuando comunque a ricoprire il ruolo di Chairman del Board dei Direttori. Hopkins ha già avuto esperienze in questo settore, dalla Swissport a Servisair. Il suo ultimo incarico è stato nella branch Aviation di Qatar. Con questo cambio al vertice ci auguriamo un'inversione di tendenza nelle relazioni sindacali, anche se tra i partecipanti è rimasto un forte dubbio a tal proposito.

Dopo la protesta in aeroporto i componenti del Comitato Etf del personale di terra aeroportuale europeo sono rientrati negli uffici a Bruxelles per iniziare la riunione programmata. All'ordine del giorno vi era la solita discussione sulla volontà della Commissione di continuare a rivedere la direttiva sulla liberalizzazione del mercato dei servizi di handling. Questa storia si ripete costantemente oramai da anni a causa delle forzature da parte delle lobby industriali e politiche nel tentare di aprire ulteriormente il mercato. Fino a ora il sindacato Etf ha bloccato e respinto con tutte le azioni possibili tale obiettivo. Questa volta la Commissione ha posto la discussione dell'argomento in termini di "studio e valutazione" con l'intenzione di produrre a fine anno possibili proposte.

Nell'attesa, Etf sta andando avanti con il progetto lanciato all'inizio dell'anno, con la collaborazione di consulenti e la compilazione di questionari da parte degli affiliati, sulle questioni legali e sociali che vivono gli addetti negli aeroporti europei. Al termine del progetto il sindacato avrà a disposizione molti dati utili a dimostrare alle istituzioni europee la totale contrarietà verso un'ulteriore liberalizzazione che potrà solo generare un peggioramento della qualità del servizio nonché problemi alla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori coinvolti.

Altro tema caldo del dibattito è stato l'inserimento del personale di terra all'interno della revisione delle regole basiche di Easa (Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione civile), con correlata certificazione delle aziende operanti e del relativo staff, in materia di professionalità e addestramento. Tutto questo sarebbe molto qualificante per il personale ed eviterebbe i continui dumping nel settore, innalzando per di più la qualità del servizio ai passeggeri. Il comitato Etf è purtroppo consapevole che le compagnie aeree saranno le prime a osteggiare tale possibilità per evitare ulteriori vincoli che potrebbero incrementare i loro costi sulle tariffe di handling.

La riunione del Comitato Groundstaff si è conclusa con l'appuntamento al successivo incontro programmato per il 20 Settembre in attesa di verificare gli sviluppi sui temi trattati.

Trasporto marittimo

I brillanti risultati dei nostri ispettori

A maggio di quest'anno si è tenuta una riunione dell'Fpc Steering Committee, che è l'organismo preposto a gestire l'ispettorato dell'Irf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, di cui la Fit-Cisl fa parte.

Durante questa riunione sono stati presentati i risultati del lavoro degli ispettori Irf, che attualmente sono 147 - compresi i contact, ovvero sindacalisti di supporto esterno in zone non coperte dall'ispettorato - nei porti di 56 paesi. I dati sono stati suddivisi per area geografica ovvero: Europa, Asia-Pacifico, Nord-Sud America-Caraibi, Africa. In termini generali sono state effettuate 9.652 visite e le navi più visitate (1.900) sono state quelle di bandiera Panamense.

Com'è noto, il compito degli ispettori Irf è quello di effettuare visite di routine (circa 100 all'anno per gli ispettori, 50 per i coordinatori) oppure visitare marittimi imbarcati che hanno qualche problema da risolvere. Il lavoro degli ispettori è molto delicato per gli aspetti legali che potrebbero derivare dalla gestione di una vertenza. Ogni visita deve produrre una serie di documenti della nave che vanno inseriti in un sistema informatico gestito dalla Irf di Londra affinché la visita sia ritenuta valida. Le performance degli ispettori sono monitorate giorno per giorno e quando non viene raggiunto il target previsto l'ispettore può essere sostituito, come successo per due casi avvenuti nel 2015. I Coordinatori hanno l'obbligo di visitare un numero inferiore di navi rispetto agli ispettori ma debbono a loro volta monitorare il lavoro di ispettori e contact sotto il loro

controllo e tenere i rapporti in particolare con le organizzazioni sindacali dei lavoratori portuali per monitorare la corretta applicazione della "dock work clause" contenuta nei contratti Irf, che vieta ai marittimi di svolgere lavoro portuale. Gli ispettori lavorano ed operano a stretto contatto con il Psc (Capitaneria in Italia) anche perché, diversamente dal passato, questi ultimi debbono verificare la corretta applicazione dei contratti sottoscritti dai marittimi, sebbene spesso non siano particolarmente ferrati in questa materia come gli ispettori Irf.

La tipologia contrattuale Irf che migliora i minimi previsti dalla convenzione MLC 2006 è varia. La nave che ha un contratto per il personale approvato dalla Irf riceve direttamente da Londra una certificazione che è il primo elemento che l'ispettore chiede al comandante di visionare non appena accede a bordo. Nel 2015 i contratti dell'Irf di diversa tipologia erano così suddivisi: Ibf su 8089 navi, Tcc su 4175, Standard su 13, Off-shore su 337, Crociere su 191. In totale nel 2015 le navi coperte da contratto Irf erano 12805.

Vediamo adesso le performance dei vari ispettorati nei diversi paesi. Come dicevo, il primo ispettorato al mondo ancora una volta è risultato essere quello italiano: i nostri sette ispettori, incluso il sottoscritto che è Coordinatore, hanno visitato ben 610 navi con un incremento rispetto al 2014 del 11,1%. È bene notare che al secondo posto troviamo gli Usa con 581 navi visitate ma con ben 12 ispettori di cui 3 Coordinatori. Complessivamente gli ispettori hanno raccolto nel mondo salari arre-

trati per i marittimi o compensi per infortuni/malattia eccetera non pagati per un totale di 34.434.000 milioni di dollari. L'ispettorato italiano ha raccolto un totale di 3.847.418 milioni di dollari di cui 1.877.418 su vertenze legate a visita nave e 1.970.000 gestite dalla struttura di Roma (Emanuela Colandrea/Francesco Di Fiore). L'ispettorato secondo in questo confronto è stato quello australiano con 3.669.120 milioni di dollari.

Il fatto di essere risultati al primo posto sia per numero di visite che di owned wages anche per il 2015 è un dato molto importante sia perché dimostra l'impegno spesso poco conosciuto del nostro ispettorato sia perché è elemento di grande attenzione da parte di tutti i sindacati marittimi a livello mondiale. Si diceva pocanzi che compito del Coordinatore è quello di coordinare gli ispettori affinché verifichino che non vi siano casi di navi ove il lavoro portuale è stato effettuato dai marittimi. Questa situazione si è verificata in molti porti del mondo ma non in porti italiani. In Germania si sono avuti 61 casi, in particolare nel porto di Amburgo. La compagnia maggiormente coinvolta in queste situazioni è stata la Marlow cui sono stati contestati 54 casi.

Un ultimo elemento per concludere: nel 2015 sono state trovate 2398 navi perfettamente in regola, un numero maggiore di 98 rispetto al 2014. Questo significa che il contributo dell'ispettorato a contrastare in maniera sempre più decisa la presenza delle famose carrette del mare è ogni anno sempre più positivo.

Generi e generazioni

Le ultime novità dal Comitato giovani Etf

Sono stati due giorni intensi di lavoro, quelli del 3 e 4 maggio a Bruxelles, per il Comitato giovani (Youth Committee) Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui la Fit-Cisl aderisce.

All'apertura dei lavori si è subito partiti con un'analisi dello stato dell'arte del programma lavoro 2013-2017, in quanto il Congresso si avvicina. Sono stati poi brevemente analizzati i risultati dei circa mille questionari online, in cui l'Italia ha totalizzato un ottimo numero di feedback ricevuti, seconda solo alla Gran Bretagna. I questionari riguardavano tre argomenti che sta portando avanti il Comitato giovani nel suo programma lavori 2013-2017 e cioè parità di genere, crisi europea, cambiamenti climatici.

Serviva a sondare le conoscenze e le opinioni dei sindacalisti e degli iscritti ai trasporti sotto i 35 anni. Un'analisi approfondita ed esaustiva con la stesura di un documento di sintesi verrà fatta nei prossimi mesi.

Tra i temi affrontati vi era anche l'elaborazione di una programma per il campo estivo di tre giorni a Sesimbra (Portogallo), organizzata dal comitato giovani e rivolto esclusivamente agli under 35. Sarà un modo per presentare al meglio il lavoro svolto in questi anni dalla Youth Committee Etf e creare una buona rete di contatti tra le strutture sindacali giovanili sparse in Europa. Il mio compito sarà quello di esporre il tema e il lavoro fatto e quello da fare sul cambiamento climatico collegato ai trasporti e alle possibilità che ha il sindacato di intervenire a riguardo.

A seguire i rappresentanti dei vari settori dei trasporti hanno illustrato il lavoro concluso e quello in corso nelle relative sezioni, anche per un fattivo scambio di opinioni tra i diversi modi di pensiero.

La discussione è quindi passata al progetto per i giovani intrapreso dall'Etuc (la Confederazione europea) per un possibile percorso comune in un progetto di raccolta fondi per poter implementare in maniera più efficace politiche di inserimento giovanile nel mondo del lavoro a livello europeo, nazionale ma anche locale. Il progetto si pone inoltre l'obiettivo di analizzare qualitativamente gli strumenti (la famosa cassetta degli attrezzi) a disposizione dei vari sindacati per promuovere l'occupazione. Considerati i tempi stretti, da novembre 2016 a maggio 2018, il percorso è stato visto dal comitato giovani con scetticismo: verranno inoltrati gli opportuni suggerimenti per evitare che si tratti di tempo perso in analisi, con poca concretezza nei risultati.

Altro tema molto sentito, trattato nel corso dell'incontro, riguarda la creazione di un apposito sito internet del comitato giovani, che quindi a breve verrà sviluppato, con notizie "ad hoc" e aggiornamenti costanti dal mondo giovanile sindacale dei vari paesi.

Tra gli altri argomenti ancora affrontati vi sono l'avvio dei preparativi per la Youth Conference, la conferenza giovani, programmata all'interno del Congresso Etf che si svolgerà dal 24 al 26 maggio 2017 a Barcellona. I giovani avranno mezza giornata di spazio, durante il congresso, per le apposite elezioni del futuro comitato. Il pro-

gramma lavori della conferenza giovani sarà preparato nei prossimi mesi dal comitato giovani stesso.

Anche il Comitato ha affrontato la discussione sulla campagna europea dei trasporti (Fair Transport Europe), che si è posta l'obiettivo di raccogliere 1 milione di firme in tutta Europa entro settembre, facendo il punto della situazione insieme al Segretario generale Etf Eduardo Chagas e stabilendo che, anche se non si dovesse arrivare al milione, la campagna continuerebbe ad essere "attiva" perché, nonostante tutto, l'informazione è utile e importante.

La riunione si è chiusa con l'elezione di due nuovi componenti, il russo Artem Boev e il croato Luka Mišić, e del nuovo vice-presidente della sezione, Kamil Butler della Polonia.

Liguria

Il nostro settore è sempre più strategico

Quest'anno la manifestazione nazionale della Festa dei lavoratori il 1 maggio si è tenuta a Genova con la presenza dei tre Segretari generali confederali di Cgil, Cisl e Uil. La manifestazione ha attraversato il cuore della nostra città, partendo da piazza della Vittoria per arrivare in piazza De Ferrari, dove era stato allestito il palco. La partecipazione delle lavoratrici, dei lavoratori e delle loro famiglie è stata molto sentita. Prendendo spunto dall'intervento della nostra Segretaria generale confederale Annamaria Furlan, ritengo doveroso fare un'analisi della situazione che la Fit della Liguria sta vivendo.

Nel trasporto pubblico locale si sta attraversando una situazione di incertezza sulle prospettive future, compreso il destino di Amt. Non si può non sottolineare alcuni fattori che contribuiscono a creare questa condizione: il fatto che Amt abbia deciso unilateralmente di non applicare molteplici accordi aziendali sottoscritti con le organizzazioni sindacali; l'incertezza delle risorse che devono essere garantite dal Comune e dalla Regione per la prosecuzione delle attività del tpl e il cronico ritardo nell'acquisto di mezzi e nell'erogazione del Fondo per il prepensionamento volontario del personale da parte della Regione Liguria.

La stessa situazione vede interessata Atp, con la mancanza di investimenti, quindi il mancato rinnovamento del parco rotabile, delle strutture impianti fissi e logistica. Da questo stato di cose, emerge sempre con maggior forza la spinta alla privatizzazione delle aziende del tpl.

Nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane la

contrattazione è entrata nel vivo. La Segreteria nazionale e i coordinatori d'area sono impegnati su temi importanti quali il rinnovo contrattuale di categoria e il confronto sulla riorganizzazione della Cargo. Per quanto riguarda la logistica, trasporto merci e spedizioni a livello regionale le trattative sono vive e calde più che mai.

Altro argomento importante è la riforma portuale. Le tematiche principali dovranno essere quella di attrarre traffici garantendo standard di sicurezza adeguati e tutelare le condizioni economiche di lavoratori e lavoratrici, evitando deregolamentazioni a livello contrattuale. Traffici, concessioni e lavoro in banchina sono i tre obiettivi importanti che necessitano di un presidente per il porto di Genova per poter essere sviluppati. Sul versante dei traffici si registra una buona performance in tutti i settori merceologici, con la crescita del traffico container e dei passeggeri nel porto di Genova. I container fanno registrare un +4,5%, passando dai 182.36 Teu di marzo ai 190.512 Teu di aprile. Per quanto riguarda il traffico crocieristico, i passeggeri nel primo quadrimestre sono cresciuti del 5,4% superando così quota 1 milione, facendo registrare un +30% rispetto al 2015. Unico dato negativo è il fatto che il Comune di Genova non sia riuscito a valorizzare la propria partecipazione nella società Stazioni Marittime, attualmente pari al 5%. Bisogna affermare con chiarezza, che Msc gruppo di Aponte garantisce 200 "attracchi" e che di fatto il porto di Genova e la società Stazioni Marittime sono diventate hub della compagnia. Vanno confermati investimenti riguardanti la manutenzione, adeguando

l'antincendio nei terminal, preparandosi così all'arrivo delle nuove mega navi di Msc, che necessitano di infrastrutture adeguate.

Nell'Igiene Ambientale pubblico e privato il 30 maggio e il 15 giugno si sono svolti due scioperi nazionali. In questa fase di forte conflitto, ci siamo impegnati per spiegare le ragioni delle proteste, per respingere con forza l'attacco inaccettabile che le imprese intendono infliggere alla libertà e alla democrazia. Non possiamo accettare la precarietà dei lavoratori e la volontà di appaltare il servizio, frantumando così l'integrità del ciclo dei rifiuti.

Autostrade, società che negli ultimi anni ha chiuso con ricavi annuali che vanno dai 700 ai 900 milioni di euro, ha però investito la maggior parte di questi introiti all'estero (Cile, Polonia e Brasile). Ha usufruito di aumenti delle tariffe, che negli ultimi quattro anni hanno avuto un incremento superiore al 10%, ingiustificato visto il periodo di deflazione. Nel primo trimestre 2016 ha già un ricavo netto di 164 milioni e un aumento del traffico sull'intera rete pari al 7%.

Quanto alla regionalizzazione della nostra federazione, il 26 maggio si è sciolta la Fit La Spezia: la nascita del presidio territoriale è il termine di questo cammino. Voglio ringraziare la Cisl di La Spezia per l'accoglienza e la disponibilità.

Ettore Torzetti
Segretario generale Fit-Cisl Liguria

Toscana

Igiene Ambiente-Ato Centro: a che punto siamo?

La Segreteria Fit-Cisl ha fatto il punto sulle questioni ancora aperte rispetto al modello riorganizzativo della raccolta rifiuti nell'area Ato Centro (Firenze, Prato e Pistoia), rispetto ai tempi della gara e della realizzazione del nuovo impianto termovalorizzatore di Case Passerini, a seguito fra l'altro della riunione del 14 aprile con le aziende interessate e le organizzazioni sindacali confederali Cgil, Cisl, Uil e di categoria Fp, Fit, Uilt della Toscana.

Gara per l'assegnazione del servizio

Dobbiamo ripartire dal settembre 2015. Allora sembrava imminente la decisione di Ato Centro di aggiudicare l'appalto per i prossimi 22 anni per lo spazzamento e raccolta rifiuti all'unico soggetto rimasto in gara, espressione delle aziende Quadrifoglio Firenze, Asm Prato, Publiambiente Empoli e Cis Pistoia. Purtroppo le cose si sono complicate: "Sei Toscana", esclusa per motivi amministrativi e burocratici, ha presentato ricorsi che hanno rallentato il lavoro di Ato. Per i lavoratori si presenta una bella sfida: il periodo di affidamento del servizio, 22 anni come si è detto, contribuirà a consolidare certezze in termini di investimenti, crescita generale della qualità e dell'economicità del servizio stesso, ma consentirà anche ai lavoratori interessati di guardare al futuro con un certo ottimismo.

Realizzazione degli impianti per lo smaltimento

Un'altra sfida importante ci attende. Coinvolge non solo i lavoratori ma anche i cittadini: è la costruzione del nuovo termovalorizzatore, presso il sito di Case

Passerini. Questo progetto, di cui si parla ormai da decenni, definito, approvato e cantierabile, ancora oggi sconta assurdi ritardi di natura amministrativa.

Per inquadrare il problema proviamo a dare alcuni dati. Il territorio fiorentino in questo momento è al 54% di raccolta differenziata e l'obiettivo posto dalla Regione Toscana è del 70% entro il 2020. Del restante 30% soltanto un 20% circa dovrà essere destinato al recupero energetico tramite combustione. Con il termovalorizzatore si chiuderebbe in autosufficienza il ciclo dei rifiuti nel territorio di riferimento, producendo fra l'altro energia elettrica equivalente al fabbisogno annuo di circa 50mila abitazioni.

Dobbiamo certamente cambiare le nostre abitudini di vita. I singoli individui, le famiglie, le imprese devono essere coinvolti in questo processo di miglioramento e salvaguardia dell'ambiente; tutti insieme dobbiamo attuare comportamenti virtuosi e ridurre alla fonte la quantità di rifiuti che produciamo, preferire prodotti con poco imballaggio o prodotti sfusi. Occorre differenziare correttamente i rifiuti, per contribuire al miglioramento qualitativo delle successive fasi di raccolta, recupero, riciclaggio e smaltimento.

Queste sono problematiche che orientano da sempre l'azione sociale della Fit-Cisl. Ma sappiamo altrettanto bene che il prodotto di decenni di consumismo fuori controllo non si cancella con un proclama. Dobbiamo continuare a costruire un modo nuovo di pensare l'economia e i consumi, è vero, ma dal momento che un progetto di questa portata rappresenta un nuovo

modello di società (che quindi non si realizza in tempi brevi), dobbiamo evitare, in itinere, di finire sommersi dai rifiuti.

La Fit-Cisl chiede di accelerare i progetti individuati, a partire dalla realizzazione degli impianti previsti, e adeguare e potenziare quelli già esistenti. Come sindacato non siamo contrari alla realizzazione dei termovalorizzatori che, oltre alla creazione dei posti di lavoro, consentono di gestire e trattare i rifiuti là dove vengono prodotti. Dobbiamo sbloccare la questione e partire con la realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini, vigilare affinché tutti gli accorgimenti tecnici e la migliore tecnologia vengano impiegati per creare un impianto all'avanguardia, sicuro e rispettoso dell'ambiente. Per fugare tutti i dubbi proponiamo che venga creato un gruppo di studio e verifica permanente, formato da specialisti tecnici del settore, medici, studiosi dell'ambiente e anche rappresentanti della società civile (immaginiamo un organismo di dieci componenti complessivamente), magari sotto la guida della città Metropolitana di Firenze, che dovrà monitorare i piani di avanzamento, verificare i materiali utilizzati e mettere in atto tutti gli accorgimenti possibili per la sicurezza dell'ambiente di lavoro.

Insomma possiamo e dobbiamo superare le preoccupazioni e rilanciare l'economia del territorio, attraverso un processo industriale che sappia coniugare sviluppo, occupazione e salvaguardia dell'ambiente.

Francesco Chiaravalli
Segretario regionale Fit-Cisl Toscana

Il contributo dei giovani al nostro Pil

Una via italiana per intercettare un nuovo sviluppo dell'economia, un modello alternativo al rigorismo di stampo nordeuropeo è possibile? Al Censis, l'istituto di ricerca socio-economica, l'intero mese di giugno lo dedicano a questo affascinante quesito.

Nel primo dei quattro incontri previsti, "Lo sviluppo dal basso guidato dai soggetti dell'economia reale", si è visto che il Pil per addetto italiano, ad esempio, non è lontano da quello tedesco. La vera differenza è nei tassi di occupazione e nel trattamento della componente più giovane della popolazione, che in Italia fa rima con sfruttamento e frustrazione.

Il modello teutonico. In Germania, il reddito pro-capite è cresciuto tra il 1995 e il 2015 del 29,3% contro il 2,8% dell'Italia. La differenza macroscopica non sta nel Pil per occupato (i due valori sono analoghi: 66.800 euro in Italia, 70.300 euro in Germania nell'ultimo anno), ma nella capacità tedesca di includere meglio nel mercato del lavoro anche addetti con un basso livello di produttività. Nei Paesi in cui è aumentata la produttività (prodotto per occupato), l'economia è cresciuta e la crescita ha compensato l'assorbimento di lavoratori a più bassa produttività (immigrati, giovani, lavoratori in uscita dai processi di ristrutturazione industriale).

Nei Paesi in cui invece si è avuta una riduzione delle attività economiche (come in Italia) si registra anche uno stallo della produttività (prodotto per addetto), perché sono state inglobate quote di lavoratori marginali pressati dalle condizioni sociali

senza poter aumentare l'occupazione complessiva. La crescita della produzione (e quindi della domanda) favorisce dunque la crescita della produttività.

La risorsa giovani ancora buggerata. Se tra gli occupati delle nuove generazioni prevalgono i diplomati e i laureati, in quattro casi su dieci questi si trovano a svolgere un lavoro per il quale è richiesto un titolo di istruzione più basso di quello posseduto. Tra i laureati di 30-34 anni il tasso di occupazione nel 2005 era del 79,5% per divenire del 73,7% nel 2015. In Italia operano circa 192mila titolari di impresa con meno di 30 anni di età (-14,8% rispetto al 2010), ma di questi solo poco meno del 5% lavora nei settori più avanzati della manifattura e dei servizi, il 35,3% nel commercio al dettaglio e all'ingrosso (+7,6% rispetto al 2010) e il 10,3% nelle produzioni e nelle coltivazioni agroalimentari. La dinamica di contrazione dei giovani imprenditori è anche confermata dalla flessione del numero di nuove partite Iva (di cui circa il 46% è riconducibile a giovani fino a 35 anni): complessivamente -10,7% nel 2015 rispetto al 2014 e -2,7% nel marzo 2016 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Le esportazioni tengono. A partire dal 2012, il saldo commerciale di beni e servizi dell'Italia verso il mondo è tornato attivo ed è aumentato progressivamente fino a superare la cifra di 45 miliardi di euro nel 2014, per poi scendere nel 2015 a 41 miliardi. Il miglioramento è attribuibile in parte alla diminuzione del deficit di prodotti energetici, ma anche all'avanzo dell'interscambio manifatturiero, che è

aumentato gradualmente negli ultimi anni, passando dai 53 miliardi di euro del 2007 ai 99 miliardi del 2014, per attestarsi a 94 miliardi nell'ultimo anno: una quota pari al 6,1% del Pil (nel 2007 il saldo manifatturiero era pari al 3,2% del Pil).

In Italia tra il 2011 e il 2015 il rapporto tra esportazioni di beni e servizi e Pil passa dal 26,3% al 30,4%. Questo risultato evidenzia la tenuta delle esportazioni del nostro Paese in un periodo di crescita contenuta del commercio mondiale. E dimostra che, se i grandi numeri delle esportazioni sono certo dati dal contributo delle imprese medie e medio-grandi, queste trainano le imprese minori e tracciano la scia nella quale l'economia reale può trovare spazi autonomi di innovazione e di crescita.

L'economia di filiera per tornare a crescere. Mentre l'attenzione politico-istituzionale sulla ripresa è tutta concentrata sulla leva della politica monetaria (con il rilancio del quantitative easing della Bce) e su una molteplicità di misure ed emendamenti della legge di Stabilità, nella realtà si riaffermano i fondamentali dello sviluppo italiano, che è un processo dal basso e basato sulla piccola impresa e l'economia di filiera.

Geivù

Intervista al Sen. Marco Filippi

«La riforma della portualità è solo un primo passo»

Marco Filippi, livornese, 51 anni, è Capogruppo del Pd nella VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato. È uno dei maggiori esperti di portualità a livello nazionale.



FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. Renato Mazzoncini è ormai insediato da molti mesi alla guida del gruppo anche per gestirne una parziale privatizzazione. Ora si parla anche di una fusione con l'Anas. Come valuta?

Mazzoncini è persona preparata e che conosce il settore. Rispetto al precedente management è sicuramente più in sintonia con il Governo. E questo è un presupposto essenziale. Sull'operazione con Anas ho qualche perplessità, che spero verrà chiarita nei momenti di approfondimento che avremo in sede parlamentare.

PRIVATIZZAZIONE DI FSI. Collocamento in Borsa del 40% del gruppo unitario o preventivo "spacchettamento" con scorporo di Rete ferroviaria italiana e vendita del cosiddetto "spezzatino ferroviario", temuto come esiziale dai sindacati. Quale soluzione prevarrà?

Confido nella visione che sulla materia ha ben rappresentato il Ministro dei Trasporti Graziano Delrio in audizione nelle Commissioni. Occorre un solido progetto industriale per compiere le più adeguate scelte strategiche.

IV PACCHETTO FERROVIARIO. È quasi al traguardo dopo un lavoro di tre anni. L'ultima intesa europea di fine aprile ha approvato il cosiddetto "pilastro mercato" (cioè una nuova direttiva per definire un'area unica europea). Ciò per favorire concorrenza e innovazione nei mercati nazionali di trasporto passeggeri. Sarà così o siamo di fronte all'"ennesima araba fenice" dei burocrati di Bruxelles?

Purtroppo, negli ultimi anni l'Europa è divenuta sempre meno il luogo di reale apertura dei mercati, ma piuttosto il luogo in cui convivono in maniera contraddittoria politiche di dumping e monopoli, non sempre naturali. Il processo migratorio con la chiusura delle frontiere e la sospensione del trattato di Schengen da parte di alcuni Stati ha contribuito a peggiorare la situazione.

Anche in questo senso il valore della liberalizzazione del settore ferroviario e l'interoperabilità delle reti ferroviarie assumono anche un valore simbolico.

ENAC. Il Commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc ha aperto una procedura sulle tariffe aeroportuali, che non dovrebbero più essere gestite da Enac ma dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Inoltre, l'ente non sarebbe "indipendente" ma soggetta allo strapotere di una personalità del calibro di Vito Riggio. Intanto, Delrio ha respinto tutti gli addebiti, difendendo l'ampiezza dei poteri dell'Enac, braccio operativo del Ministero, e i contratti di programma in deroga, nonché le tariffe approvate da dall'ente nei maggiori aeroporti (Roma, Milano, Venezia) anche a "discapito" dell'Art. Come valuta?

Vito Riggio e Alessio Quaranta hanno formato e formano un duo molto affiatato e rodato. Una squadra quella dell'Enac, messa a dura prova in questi anni di crisi economica, non certo facili per

il trasporto aereo, da sempre legato all'andamento dell'economia. Riggio e Quaranta, pertanto, oltre a essere le massime autorità nel settore, hanno dimostrato di essere una risorsa per lo Stato mostrando affidabilità e intelligenza. Certo, la costituzione dell'Art, essendo un soggetto nuovo e con ampi poteri, comporta inevitabilmente la ridefinizione dell'architettura istituzionale della governance e dei ruoli di ciascuno.

PIANO NAZIONALE AEROPORTI. In Consiglio dei Ministri è stato approvato, in esame definitivo (previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni) uno schema di decreto del Presidente della Repubblica che individua 10 bacini di "traffico omogeneo", 38 aeroporti di "interesse nazionale" e 3 "intercontinentali". Come valuta? Anche i precedenti Ministri dei Trasporti avevano predisposto i loro Piani...

Il Piano è stato approvato dal Cdm e il Parlamento con le Commissioni di merito ha espresso un articolato parere positivo. A Delrio va indiscutibilmente il merito di non aver fatto retorica, ma di averlo fatto approvare. Oggi abbiamo un Piano degli Aeroporti! Le azioni di Governo corrispondenti sono in corso...

ALITALIA-SAI. Come valuta i primi risultati (sostanziali o di facciata) del nuovo assetto che vede ai vertici Luca di Montezemolo come Presidente e Cramer Ball come Amministratore delegato gradito, secondo taluni commentatori, all'azionista forte Etihad? Gli arabi la fanno da padroni?

A breve audiremo Alitalia in Commissione al Senato per espressa disponibilità dei vertici della nuova compagnia. È un fatto positivo perché è un atto non dovuto, essendo una compagnia privata al 100%. La mia impressione è che gli arabi non la facciano da padroni.

RIFORMA DELLA PORTUALITA'. Approvata in Cdm, prevede la trasformazione delle vecchie autorità portuali in autorità di sistema, con un "taglio" da 24 a 15. In pratica, l'aggiornamento della mitica legge 84 del 1994.

Alcune autorità accorpate lamentano di aver perso la loro centralità. Le Regioni avrebbero ottenuto la possibilità di una moratoria di 36 mesi prima di procedere agli accorpamenti. Come stanno le cose?

Lo schema di decreto legislativo in questione non è la riforma della portualità o della legge 84/94 ma solo un suo primo step. Nel merito affronta la delicatissima questione della riforma della governance. Il nostro sistema portuale è il secondo in Europa per volumi di merci dopo quello inglese. Eppure, singolarmente i nostri scali non sono e non saranno mai in grado di competere con quelli del Nord Europa. Occorre allora che il nostro Paese non investa sulle singole realtà ma sull'intero sistema, costituito da sottosistemi logistici. Per rendere questo possibile, occorre un Governo e un Ministro più forte, ma anche realtà portuali più

forti sui territori. È questo l'intento che si propone tale primo pezzo di riforma. Circa la volontà di dilatare i tempi di attuazione della riforma, credo che l'eccezione riguardi solo la realtà campana.

SPORTELLINO UNICO DOGANALE. Con la riforma dell'ordinamento portuale è stato previsto lo "Sportello unico doganale e dei controlli" allo scopo di favorire il recupero della competitività degli scali nazionali, velocizzando il processo di sdoganamento. Come valuta questa innovazione?

Ci saranno benefici per le aziende importatrici, con una drastica riduzione dei tempi di sdoganamento e una completa tracciabilità delle merci in arrivo, cosa che consente loro di ottimizzare il ciclo aziendale integrando gli adempimenti doganali con le proprie procedure logistiche. E benefici diretti anche per l'Agenzia delle Dogane: la tracciabilità delle merci lungo tutto il percorso produce, infatti, sostanziali riduzioni dei costi di gestione collegati al controllo della regolarità dell'operazione in capo all'amministrazione doganale.

BATTAGLIA NAVALE TRA ONORATO e GRIMALDI. Continua lo scontro tra gli armatori Vincenzo Onorato (Moby e Tirrenia) ed Emanuele Grimaldi (Grimaldi Group), che è anche Presidente di Confitarma. Il primo ha accusato il secondo di condurre una politica contraria all'armamento nazionale che colpirebbe anche l'occupazione dei marittimi italiani. Grimaldi ha replicato che semmai la "colpa" è della Commissione europea. Chi ha ragione?

Quando si estremizzano le posizioni e si punta il dito verso l'altro reciprocamente non c'è da dare ragione a nessuno. La "battaglia" rischia di trascinare tutti in un vortice il cui esito rischia di essere un disastro per l'armamento italiano provocandone una diaspora. Per questo recentemente abbiamo rimesso una specifica delega sulla legge di recepimento comunitario direttamente al Ministero competente per dirimere le questioni. Cosa di cui sono assolutamente fiducioso.

ANCORA SULLA BATTAGLIA NAVALE. Il Gruppo Grimaldi ha presentato una denuncia all'Antitrust per abuso di posizione dominante nelle rotte per la Sardegna da parte di Cin-Tirrenia e di Moby. Come stanno le cose?

Anche qui, il punto di vista per la politica e per il Governo non può essere quello di una compagnia armatoriale piuttosto che di un'altra, ma la tutela dei diritti dei cittadini esposti a un rischio di marginalità conseguente alle condizioni di svolgimento di un servizio di continuità territoriale. Da questo punto di vista tutta l'operazione Cin non ci ha mai convinto e su questo manteniamo le nostre riserve.

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

Noi avvocati per i diritti dei senzatetto

«Siamo lo studio legale più grande d'Italia e quello che fattura di meno. Chi ci dà il 5 per mille finanzia non una, ma tante buone cause». **Antonio Mumo**, Presidente dell'associazione **Avvocato di Strada**, spiega così, con un sorriso, l'attività di più di mille volontari in giro per l'Italia. Tutti avvocati a disposizione gratis di chi non ha una dimora.

Davvero i senzatetto hanno bisogno di un legale?

Sì, hanno fame anche di diritti, perché sono privi di quelli fondamentali, a causa degli effetti perversi della nostra legislazione. Senza l'ausilio di un avvocato non riescono a lasciare la strada. Faccio un esempio che è una nostra battaglia ancora oggi: quando uno sfrattato finisce in mezzo a una strada, la sua casa viene data a un altro, il quale vi prende la residenza. Lo sfrattato quindi perde la residenza nella sua vecchia abitazione, cioè viene cancellato dalle liste anagrafiche del comune. Ma a questa iscrizione sono collegati dei diritti fondamentali: senza residenza non si può fare la carta di identità e quindi non si può lavorare, non si può scegliere il medico di base e ci si può rivolgere solo al pronto soccorso in casi di emergenza. Questo è tragico soprattutto per le persone con malattie croniche, siano grandi o piccini. Non si può avere nemmeno una prestazione previdenziale. Si perdono anche i diritti politici, il diritto al voto attivo e passivo.

La legge dice che i comuni devono dare la residenza alle persone che si trovano sul loro territorio, ma gli enti cercano escamotage per evitare quello che per loro è solo un costo.

Oltre a questo ci sono tanti altri diritti ne-



gati ai senza dimora. L'anno scorso ne abbiamo difesi 3.475 in tutta Italia.

Molti senzatetto dicono di vivere per strada per scelta: è davvero possibile migliorare le loro vite?

In realtà la stragrande maggioranza delle persone se potesse non vivrebbe per strada. Fino a dieci anni fa i senza fissa dimora erano in media persone con problemi di salute, tossicodipendenti, alcolisti, malati psichici. Oggi con la crisi la situazione è diversa: ci sono donne e uomini anche sani e che non avrebbero mai pensato finire in strada. Per loro è una sconfitta totale. Lavoratori licenziati, imprenditori falliti eccetera. Sono persone che vorrebbero un'altra opportunità ma da soli non ce la fanno.

Aiutate anche prostitute, bimbi e immigrati?

Sì. Aiutiamo le vittime della tratta che de-

cidono di denunciare. Ci è capitato già diverse volte. A Bologna abbiamo creato un gruppo di sole avvocatesse che si occupano esclusivamente di questi casi, in modo che le prostitute possano sentirsi sicure nell'affidarsi a professioniste donne specializzate.

Quanto ai bimbi, la legge prevede che siano tolti ai genitori e presi in carico dai servizi sociali, ma questi ultimi talvolta non fanno il loro lavoro benissimo. Normalmente viene attivata la procedura di adottabilità e i genitori non sapranno mai più che fine ha fatto il loro bambino. Noi abbiamo avuto dei casi in cui abbiamo impugnato i decreti di adottabilità a sconosciuti e ottenuto di dare i bambini ai nonni o altri parenti. In un caso che abbiamo seguito, i nonni non sapevano nemmeno di essere nonni e i servizi sociali non li avevano neppure contattati.

Ovviamente aiutiamo anche gli immigrati: i nostri "clienti" sono per il 56% extracomunitari.

E fate tutto questo gratis.

Esatto. Se vinciamo la causa e ci vengono pagate le spese legali, da statuto dobbiamo devolverle all'associazione, che è anche un mezzo di autofinanziamento perché non chiediamo soldi a nessuno, anche perché possono essere controparti e così evitiamo conflitti di interesse.

Per noi è un valore che ogni cittadino sia davvero uguale davanti alla legge, perché oggi molte volte non è così. Chi vuole aiutarci può visitare il nostro sito Avvocatostrada.it.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi

della rete ferroviaria italiana - Soc. Coop.

Associato a Confcooperative, attraverso le 50 cooperative consorziate, opera su tutto il territorio nazionale con oltre 4000 addetti.



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 e specializzazioni acquisite nell'erogazione di servizi ferroviari.

Il Sistema di Gestione Integrato CNCP è certificato per le Norme:

UNI EN ISO 9001 Qualità
UNI EN ISO 14001 Ambiente
BS OHSAS 18001 Sicurezza
SA 8000 Etica

Tel. **06.400.48.20** – Fax 06.85 40 292 E-mail: segreteria@cncp.net
Via Salaria, 89 Roma (00198)

Sedi operative Via Fara Gustavo, 39 **Milano** (20149)
Via Sommacampagna, 63 H **Verona** (37137)

Polizza Convenzione INFORTUNI

INFORTUNI Dipendente (Polizza n. IU7/350114488)

- € 35,00 Indennizzo per ogni giorno di infortunio
- € 105.000,00 Indennizzo per invalidità permanente
- € 115.000,00 Capitale per morte
- € 25.000,00 Massimale per invalidità permanente (≥60%) a seguito di infarto o ictus
- € 7.500,00 Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a seguito di infortunio
- € 12.500,00 Rendita vitalizia per IP da infortunio ≥100%
- € 20.000,00 Indennità per stato di coma a seguito di infortunio
- € 4.000,00 Spese sostenute per rientro sanitario dall'estero
- € 15.000,00 Rimborso spese adeguamento abitazione a seguito di grave infortunio (invalidità permanente ≥60%)

GARANZIE AGGIUNTIVE

- Salvaguardia piani di investimento INA.
- Maggiorazioni capitali: Invalidità Permanente: 60%=100% - 100%=200%
- Morte: 1,5 il capitale se risulta coniugato/a o convivente (more uxorio), 2 volte se ha figlio/i minori o permanentemente inabili al lavoro.

TUTELA LEGALE (Polizza D.A.S. Spa n. 196394)

- € 3.000,00 Indennizzo per sinistro ed illimitato per anno
 - € 150,00 Massimale per rimborso spese sostenute per recupero punti patente perduti
- Ad integrazione delle garanzie previste, la Società garantisce un servizio di consulenza legale telefonica.
- € 43,00 Premio assicurativo mensile

**NOVITÀ
2016**

**ANCORA PIÙ COMPLETA
E CONVENIENTE CON LE NUOVE
GARANZIE DI TUTELA LEGALE**



IL PIANO SANITARIO

Polizza RICOVERI Dipendenti

€ 25,00 Premio assicurativo mensile
FAMILIARI € 22,50 Premio assicurativo mensile.

La stessa polizza può essere estesa ai componenti del nucleo familiare conviventi del dipendente e con uno sconto del 10% sul premio di ciascun familiare assicurato.

Polizza Ricoveri formula **LIGHT** Dipendenti e Familiari

€ 12,50 Premio assicurativo mensile per Dipendenti e Familiari

Tutta la sicurezza della Polizza Ricoveri Standard ma con premi e garanzie esattamente al 50% per consentire una copertura dagli imprevisti a costi "light".

Garanzia aggiuntiva: Indennità per Interventi Chirurgici e Diaria da Convalescenza

€ 18,00 Premio assicurativo mensile
€ 15.000,00 Massimale annuo

NUOVA

Questa nuova ed innovativa garanzia prevede due tipi di copertura:

- **Copertura indennitaria per Interventi Chirurgici:** prevede il pagamento di un indennizzo in caso di intervento chirurgico effettuato in regime di ricovero, day hospital o day surgery. Tale indennizzo è forfettario stabilito per intervento chirurgico ed è indipendente dalle spese eventualmente ed effettivamente sostenute dall'assicurato. Tutti gli interventi sono codificati secondo il sistema internazionale ICD9-CM e sono divisi in 7 classi ognuna con un indennizzo secondo lo specchio sotto riportato.
- **Copertura Diaria da convalescenza post intervento chirurgico:** prevede il pagamento di una indennità giornaliera nel periodo di convalescenza a seguito di intervento chirurgico erogabile a partire dal giorno di dimissione ospedaliera per importi e durate variabili secondo la classe di intervento come da tabella a lato.

Cl. di intervento	Indennizzi in € per interventi chir.	Diaria di convalescenza
I	400,00	30 per max 7 gg
II	550,00	35 per max 10 gg
III	900,00	40 per max 12 gg
IV	1.150,00	50 per max 16 gg
V	2.150,00	50 per max 25 gg
VI	4.500,00	60 per max 35 gg
VII	9.000,00	90 per max 50 gg

NOTA BENE la suddetta garanzia è vendibile solo in abbinamento alle attuali polizze ricoveri INAT o alla nuova polizza Ricoveri LIGHT.

Responsabilità civile danni causati dal conducente ad automezzi del datore di lavoro

Il risarcimento dei danni causati dal lavoratore per sua colpa all'automezzo da lui condotto di proprietà dell'azienda, sono oggi coperti dalla nostra polizza di Responsabilità Civile. **L'INAT è stata, è e sarà sempre al fianco del lavoratore per tutelare ogni sua esigenza.** È da questo principio che oggi nasce questa polizza. Una copertura assicurativa pensata dall'INAT proprio **per tutelarti in questo ulteriore momento di necessità.** La copertura opera nei termini contenuti nel CCNL del Trasporto Pubblico Locale e nelle modalità previste dall'accordo sottoscritto tra Organizzazioni Sindacali ed Aziende.

Il premio annuo per ogni assicurato è articolato secondo il numero di abitanti della città dove opera l'Azienda di Trasporti, secondo il seguente schema:

- **Trasporto extra-urbano o periferico**premio mensile € 15,83
- **Città < 500.000 abitanti**premio mensile € 18,33
- **Città > 500.000 e < 800.000 abitanti**premio mensile € 20,00
- **Città > 800.000 abitanti**premio mensile € 25,00*

* Quotazione da confermare sulla base della sinistrosità aziendale dell'ultimo biennio.

Polizza Incendio e Furto Abitazione

NUOVA

Premio mensile a partire da € 17,00

Prodotto creato appositamente per mettere al riparo il proprio patrimonio dai piccoli e grandi incidenti della vita di ogni giorno.

Tuteliamo il diritto alla serenità, anche nei momenti più difficili.



Largo Salinari, 18 • 00142 Roma
info@inat.it • www.inat.it

Ufficio Sinistri:
Tel 06.51574.1 • F.S. 970.65130
Fax F.S. 970.65104

Assistenza clienti:
Tel. 06.51574.1 • F.S. 970.65105
Fax 06.5137841



agenzia speciale
FL