

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti

La VOCE dei Trasporti 11/12

LXVI anno dalla fondazione

Novembre-dicembre 2016

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

Foto di Fran&Andiver



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 *Referendum: ripartiamo dalla democrazia (e dalla responsabilità)*

Attualità

4 *Al via la nostra campagna "Sono Stato io"*

Mobilità ferroviaria

6 *Nel nuovo piano industriale di Trenitalia si intravedono le prime ombre sul servizio universale*

8 *Importanti novità sul sistema di controllo dell'attività di condotta del macchinista*

10 *Rfi e i nodi fermi al pettine*

11 *Come sta cambiando il rilascio di patenti e certificati*

13 *Chiediamo risposte a Trenitalia sulla manutenzione rotabili*

Sindacato e Strategie

15 *Servizi ambientali. Più tutele per i lavoratori negli appalti di Hera*

16 *Autotrasporto merci - Logistica. Il ccnl arranca, le parti datoriali restano spaccate*

18 *Mobilità tpl. Cstp di Salerno rinasce con Busitalia grazie alla Fit*

20 *Trasporto marittimo. Gli esami non finiscono mai e si rischia anche di ripeterli*

22 *Trasporto marittimo. Io, Comandante della Tirrenia, vi racconto la mia vita per mare*

Politiche Sociali

23 *Trasporto marittimo. Buone notizie dal Fanimar, il fondo sanitario dei marittimi*

24 *In arrivo altre modifiche al Jobs Act mentre la mobilità va in pensione*

Formazione

26 *Nel 2016, in 600 hanno partecipato ai corsi della Fit nazionale*

Generi e Generazioni

27 *Prenditi cura di te: non rimandare a domani*

29 *I giovani nella Fit al lavoro verso il XI Congresso*

Via Po

30 *Che tipo di sindacato vuole il Paese*

Fit International

32 *Trasporto aereo. Siglato memorandum di cooperazione tra Fit-Cisl e Prospect Atco's Branch*

33 *Trasporto aereo. Sesar 2020: il futuro del traffico aereo*

35 *Trasporto aereo. Come è cambiato il mercato nell'ultimo quarto di secolo?*

37 *Mobilità ferroviaria. Siglato accordo di cooperazione tra Fit-Cisl e il sindacato greco Pep TrainOSE*

39 *Fit-Cisl stringe alleanza con il sindacato belga Acv/Csc Transcom*

40 *Formazione dei giovani dai giovani: si può!*

41 *Generi e generazioni. «Noi, ragazzi con un bagaglio pieno di entusiasmo»*

Regioni

43 *Puglia, Toscana*

Opinioni e Colloqui

45 *L'antropocene e i danni all'ambiente*

46 *Intervista al Sen. Salvatore Margiotta*

48 *L'Ordine di Malta: una leggenda vivente*

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

N. 11-12 - Novembre Dicembre 2016

LXVI anno dalla fondazione

Autorizzazione del Tribunale di Roma n.350 del 16.6.1987
Proprietà La Rotaia S.r.l.

Direttore: **Antonio Piras**

Direttore Responsabile: **Ubaldo Pacella**

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

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 13/12/2015

Finito di stampare nel mese di Dicembre

Tiratura: 28.000 copie

Referendum: ripartiamo dalla democrazia (e dalla responsabilità)



Ha vinto la democrazia e la volontà del popolo sovrano. Questo è l'unico risultato della votazione sul referendum del 4 dicembre; per il resto, non ci interessano le letture strumentali. D'altra parte la Fit, nella partecipazione al dibattito, aveva insistito, su contenuti e motivazioni dei diversi punti della riforma costituzionale, per facilitare una puntuale informazione dei lavoratori e la consapevole decisione nel segreto dell'urna.

Non ci siamo arroccati su una scelta pregiudiziale, insistendo sempre sulla libera decisione. Questo è avvenuto, con una così ampia partecipazione, come avevamo auspicato, che taglia la strada ad ogni possibile lettura di parte.

Si apre decisamente un nuovo scenario, denso di impegnativi passaggi, verso una

transizione che troverà probabilmente in una ravvicinata tappa elettorale il suo decisivo momento di sbocco. La speranza, per evitare la paralisi del Paese, è che sulle spinte e contropunte delle differenti forze politiche prevalga il buon senso e la responsabilità, affinché si arrivi in tempi brevi ad una necessaria convergenza, che ponga fine ai contrasti, troppo spesso avvilenti, ai quali i cittadini sono costretti ad assistere.

Si prenda atto che è calato il sipario sul desolante spettacolo che ci è stato offerto dalla lunga campagna referendaria. Ne abbiamo sentite di tutti i colori, tanto che parlare di "desolante" spettacolo è un gentile eufemismo. È mancata una vera dialettica, a sostegno di pur legittime diverse posizioni. Ha prevalso sulle motivazioni l'urlo aspro, la logica dello scontro a prescindere.

Il referendum ci restituisce due grandi certezze e un importante interrogativo. La prima certezza è la clamorosa affluenza ai seggi, dovuta sostanzialmente a due motivi: il primo è l'importanza del referendum che trattava di modifiche alla Costituzione ed il secondo la volontà di molti elettori di mandare a casa il governo Renzi. In ogni caso, dopo anni di elevato astensionismo, si tratta di un riavvicinamento dei cittadini alle istituzioni, elemento che la classe politica deve valorizzare affinché non rimanga un caso isolato. La seconda grande certezza è la schiacciante vittoria del no con rilevanti

differenze tra il nord e il sud del Paese e tra le giovani generazioni e il resto della popolazione.

L'interrogativo che ora si pone è se oggi sia attuale in Italia parlare di riforme costituzionali. Noi, come Fit, pensiamo ancora che la riforma del titolo quinto resti imprescindibile e che il bicameralismo paritario non sia adeguato ad un moderno Paese democratico. E ciò anche tenendo presente le discordanze tra il partito del no, ovvero tra coloro che consapevolmente hanno scelto di esprimere il proprio diniego alle modifiche referendarie e la maggioranza dei votanti che si è schierata per motivi esclusivamente politici o perché auspicava riforme più radicali.

Sarà capace la politica di cogliere compiutamente i segnali che sono emersi dalle urne? Visto il clima incandescente che traspare dai commenti, resta qualche dubbio. Gli schieramenti contrapposti continuano nella loro pantomima, pur invischiati in paradigmi di ragionamento che tentano di interpretare il voto popolare. Eppure c'è solo un vincitore: la democrazia. Ed è bene che tutti, a partire dai responsabili politici, abbandonino la suggestione del palco, si rassegnino e prendano atto che il nostro futuro passa attraverso una più ampia condivisione delle scelte.

Nello scenario più generale la "campagna" referendaria ha tentato di strumentalizzare ogni evento, a partire dal referendum di fine giugno in Gran Bretagna, il risultato delle elezioni presidenziali negli Usa e l'Europa senz'anima che di-

fende l'insostenibile "austerità", attanagliata da tante instabilità, incertezze e paure, che finiscono per alimentare pericolosamente un processo di declino, forse lento quanto inarrestabile, e quindi il trionfo del populismo più becero e il riemergere dell'onda carsica dei nazionalismi.

Per arginare questa deriva, il vecchio continente deve superare gli attuali bizantinismi della burocrazia e ritrovare la sua traiettoria orientata alla crescita dell'occupazione. L'Europa deve riannodare i fili di un serio confronto, che possa trovare nel rilancio del dialogo sociale la linfa per sostenere e dare un nuovo slancio alla sua originale identità. Una ripresa, dunque, del disegno europeo che auspichiamo trovi, nella programmata manifestazione del 60° anniversario del Patto di Roma del prossimo anno, il terreno fertile per il rilancio dei suoi valori più alti, della sua tradizione democratica e civile. Un'"Europa sociale" quale robusta cerniera per l'unità economica e politica del nostro continente. Si tratta di un deciso cambio di passo, indispensabile a dare continuità ed efficacia al suo ruolo nello scenario globale, anche rispetto agli altri agguerriti competitori, piegando le stesse regole dei mercati alle esigenze delle persone, poiché la valenza sociale non è un sottoprodotto dell'economia, quanto la condizione della sua efficacia.

Ed è in questo scenario, da convinti europeisti quali siamo, che continua a dipanarsi il nostro impegno, anche all'interno dell'organizzazione sindacale europea. Stiamo lavorando intensamente perché dal prossimo congresso, programmato a Barcellona nel prossimo maggio, emerga un segnale forte sull'impegno di tutto il nostro comparto, oggettivamente strategico, per dare senso e direzione ad un profondo cambiamento della politica economica dell'Europa. A sostegno di questa linea, stiamo sviluppando un dialogo proficuo con le nostre omologhe organizzazioni degli altri paesi, con le quali puntiamo a formalizzare precisi protocolli di

intesa. Lo abbiamo già fatto con le organizzazioni della Grecia, della Gran Bretagna e del Belgio. Ne abbiamo in programma altri nei prossimi mesi.

Per stare poi alla specifica situazione del comparto nel nostro Paese, alcune novità. La riforma dei servizi pubblici locali, con investimenti molto significativi per l'ammmodernamento dei servizi su rotaia e su gomma (treni ed autobus), e con la fissazione di nuovi criteri per l'affidamento dei servizi è per noi molto importante. Ne esamineremo tutti i diversi aspetti, avendo ben fermo l'obiettivo di una migliore efficienza e qualità del trasporto pubblico, che allarghi le fasce di utenza e migliori le condizioni di lavoro, anche attraverso un adeguato ampliamento degli organici. Auspichiamo che nella legge di Bilancio venga recuperato l'emendamento sulla detrazione fiscale dell'abbonamento. Sarebbe un segnale positivo per venire incontro alle esigenze della famiglie e per stimolare un più ampio utilizzo dei mezzi pubblici, con effetti positivi sullo stesso miglioramento della qualità della vita delle nostre comunità, a partire dalle grandi città.

Interessanti, inoltre, le misure contenute nel Def, approvato dalla Camera ed ora al Senato, sul progetto, molto ambizioso quanto necessario, Italia Sicura e Casa Italia, che si affrontano con una programmazione solida ed estesa nel tempo, perché è sempre meglio prevenire che fare i conti con le possibili e non sempre prevedibili emergenze, connesse alle calamità naturali. I fatti recenti del terremoto e delle inondazioni lo confermano. Si imbrocca una strada virtuosa, nella quale coinvolgere, con le comunità, le organizzazioni sociali. Siamo pronti ad offrire il nostro contributo.

Altre significative novità del Documento sono: la detassazione dei premi di risultato e gli interventi a sostegno del welfare di origine contrattuale; gli incentivi alle assunzioni a tempo indeterminato, anche con contratto di apprendistato, con specifiche favorevoli misure per le imprese che

operano nelle regioni del Sud; una diversa gestione delle crisi aziendali. Sono segmenti che scaturiscono dall'avviato confronto tra Governo ed organizzazioni sindacali, che deve proseguire, con il nuovo esecutivo, per meglio articolare le diverse iniziative finalizzate ad un organico disegno di crescita, così come auspicato dalle convergenze sindacati-Confindustria.

Siamo in un momento molto impegnativo di transizione e ci stiamo velocemente avviando alla conclusione dell'anno. La nostra iniziativa è concentrata alla positiva conclusione delle vertenze ancora aperte. Mi riferisco, in particolare ai contratti delle attività ferroviarie, merci e logistica e Anas.

Da quanto emerge dai tavoli negoziali, i segnali al momento sono favorevoli e puntiamo a sottoscrivere le conseguenti intese a breve. Sarà il modo migliore per chiudere questo 2016, vivere in serenità il Santo Natale e quindi affrontare, con rinnovata energia, i numerosi impegni che ci aspettano nel prossimo anno. Ne richiamo due: il confronto sul piano industriale delle Ferrovie; il nostro congresso nazionale, la cui tappa finale è prevista per le fine di maggio. Avvieremo, in proposito, fin da questo mese, la macchina organizzativa, indicando le possibili piste per l'avvio del confronto, magari attraverso l'invio delle proposte per il dibattito congressuale.

Proviamo tutti nelle prossime festività a staccare la spina? Proviamoci. Ritroviamo momenti di tranquillità e saggezza per valorizzare gli affetti ed il calore delle nostre case. È quanto auguro a Voi e alle Vostre famiglie, a nome mio e di tutte le nostre articolazioni organizzative.

Con un cordiale ed affettuoso abbraccio A U G U R I di Buon Natale e di un sereno e proficuo 2017.

**Segretario generale Fit-Cisl*

Al via la nostra campagna Sono STATO io

Il concorso a premi mira a educare al rispetto dei mezzi pubblici

È cominciata. Il Ministero dell'Istruzione ha dato il via alla campagna della Fit-Cisl "Sono Stato io - Insieme contro il maltrattamento dei mezzi pubblici" diramando una circolare in tutte le scuole elementari, medie e superiori.

La campagna è realizzata non solo con la collaborazione del dicastero di Stefania Giannini, ma anche con la partecipazione di Cisl Scuola, il patrocinio del Ministero dei Trasporti e l'adesione di Federmobilità, Azienda Trasporti Milanesi (Atm), Ferrovie dello Stato Italiane (Fsi) e Consorzio Trasporti e Mobilità (Ctm) e consiste in un concorso a premi per educare bambini e ragazzi al rispetto di autobus, tram e treni.

Il concorso prevede che gli studenti creino fumetti, spot audio o video, saggi e mini-book fotografici con i quali potranno esprimere la loro percezione della cosa pubblica attraverso una maggiore sicurezza e legalità nel settore del trasporto pubblico.

Le produzioni saranno valutate da una commissione composta da un rappresentante a testa per Fit-Cisl e Cisl Scuola, oltre che per i Ministeri, Federmobilità e le aziende che aderiscono all'iniziativa.

In palio ci sono tablet e buoni libri riservati ai cinque studenti più bravi delle tre categorie in cui è suddiviso il premio: scuole elementari, medie e superiori. In più i tre primi classificati, accompagnati da un genitore e da un insegnante, saranno premiati il 29 maggio a Chia (CA) in occasione

del XVIII Congresso della nostra Federazione. Inoltre gli Istituti scolastici di provenienza delle migliori 8 produzioni, due per ciascuna tipologia di scuola, riceveranno un personal computer.

Dichiara Antonio Piras, Segretario generale della Fit-Cisl e ideatore della campagna: «"Sono stato io" è uno slogan, il nostro slogan, un gioco di parole che non vuole essere né l'attribuzione di un merito né un'ammissione di responsabilità, ma è dire: "Io sono lo Stato", perché tutti quanti insieme lo siamo. Siamo gestori della cosa pubblica e innanzi tutto, nel nostro caso, dei mezzi di trasporto.

Lo scopo del concorso è sensibilizzare gli studenti al buon uso della cosa pubblica, facendo una giornata di educazione civica nelle scuole italiane per evitare atti di violenza, aggressioni ai lavoratori, vandalismi.

GUARDIAMO I MEZZI PUBBLICI CON ALTRI OCCHI

ANCHE I MEZZI PUBBLICI HANNO UN'ANIMA

Se ci sono come i mezzi pubblici, sono tuoi amici. Ogni giorno ti accompagnano a scuola, a casa, dagli amici. Ma troppo spesso vengono umiliati e maltrattati, con scritte, estrusioni, biglietti non pagati e vandalismi, oltre che con offese e violenze agli operatori. Un danno che fa male ai trasporti ma soprattutto ai cittadini che ne sono colpiti. Oggi, grazie all'impegno di Fit-Cisl e dei lavoratori del comparto, puoi dare la tua per sensibilizzare gli altri su un uso corretto, legale e sicuro di autobus, tram, treni e metropolitana.

UNA CORRETTEZZA CHE TI PREMIA

Con i tuoi disegni, spot audio o video o il tuo mini-book potrai partecipare al concorso "Sono STATO IO" e vincere un premio per te e per la tua scuola.

Scopri come partecipare al concorso su www.sonostatoio.com

SONO STATO IO INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

DI LA TUA ANCHE SU FACEBOOK E YOUTUBE

Partners: FIT-CISL, CISL, Federmobilità, Azienda Trasporti Milanesi (Atm), Ferrovie dello Stato Italiane (Fsi), Consorzio Trasporti e Mobilità (Ctm).

I mezzi di trasporto sono un bene comune e ciascuno di noi deve essere chiamato a riconoscere il valore che rappresenta ogni risorsa che vi lavora, ogni mezzo, ogni bene strumentale.

La maggior parte dei cittadini afferma che lo stato in cui versano treni, tram, autobus

e metropolitane è eloquente e non induce al rispetto della cosa pubblica. Certo è facile puntare il dito contro la politica, ma troppo semplice. E se fossimo noi, tutti quanti noi i protagonisti della cosa pubblica?

L'attività sindacale della Fit-Cisl già da tempo ha scelto di dare risposte a questa domanda attraverso le proprie scelte politiche e il continuo dialogo con le realtà di riferimento all'interno del settore dei trasporti.

È fondamentale, in un'ottica di coinvolgimento delle diverse parti sociali e dei diversi soggetti, confrontarsi con le nuove



generazioni, con i giovani di oggi, con i lavoratori e i cittadini di domani. È sfidante e strategico, quindi, 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. Vogliamo indurre una riflessione

sul tema dell'iniziativa, ma anche possibili strumenti di soluzione al problema culturale in questione».

Tutte le informazioni e il bando sono pubblicati sul sito www.sonostatoio.com.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it


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

Alle Istituzioni Scolastiche di ogni ordine e grado

E p.c. Ai Direttori generali degli Uffici Scolastici Regionali I.ORO SEDI

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Bolzano Bolzano

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Trento Trento

All'Intendente Scolastico per la Scuola in lingua tedesca Bolzano

All'Intendente Scolastico per la Scuola località Ladine Bolzano

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

OGGETTO: CONCORSO NAZIONALE "SONO STATO IO - INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI".

FIT-CISL, con la partecipazione di CISL Scuola, nonché la collaborazione del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca ed il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, indice il Concorso Nazionale "SONO STATO IO - INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI", con l'obiettivo di sensibilizzare le giovani generazioni sulla necessità di rianimare l'impegno civile e di promuovere una nuova cultura della cosa pubblica nel settore dei trasporti.

Viale Trastevere, 76/A - 00153 Roma - Tel. 06 5849-2792 Fax 06 5849-2471


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

Possono partecipare al concorso gli studenti e gli alunni delle scuole di ogni ordine e grado di istruzione, in forma individuale, i quali dovranno scegliere una delle forme espressive previste all'art. 3 del regolamento.

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

Maggiori informazioni sono contenute nel bando allegato alla presente.

Le SS.LL. sono pregate di assicurare la più ampia diffusione della presente presso le Loro istituzioni scolastiche.

Si ringrazia per la collaborazione.

IL DIRIGENTE
ERRO

Firmato digitalmente da
GIUSEPPE PURO
C - MINISTERO ISTRUZIONE
UNIVERSITA' E RICERCA
PEC: g.puro@istruzione.it

Viale Trastevere, 76/A - 00153 Roma - Tel. 06 5849-2792 Fax 06 5849-2471

Nel nuovo piano industriale di Trenitalia si intravedono le prime ombre sul servizio universale

In arrivo tagli che penalizzano gli utenti meno abbienti e incentivano il trasporto su strada

Nell'ambito del confronto sulle azioni previste dal nuovo piano industriale di Trenitalia, che non si è ancora concluso, si è svolta una sezione di approfondimento su una delle divisioni commerciali di Trenitalia: la Divisione passeggeri long haul (Dph), che gestisce il servizio di trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza e opera principalmente in due settori: nel cosiddetto servizio a mercato, esercitato in piena autonomia economica e commerciale da parte della stessa Trenitalia, la quale è unico soggetto su cui ricade il rischio di impresa, e nel cosiddetto servizio universale passeggeri regolato invece da un contratto di servizio in virtù del quale Trenitalia, per effetto di una disposizione di democrazia dei trasporti, riceve un corrispettivo dallo Stato al fine di garantire, su tutto il territorio nazionale, anche il trasporto degli utenti ubicati in aree Paese meno redditizie in termini di investimenti commerciali, dando loro la possibilità di utilizzare almeno un set minimo di servizi.

La normativa vigente (per i cultori del diritto l'art. 38 della legge n. 166/2002, come modificato dal decreto legge n. 159/2007, convertito con legge 29.11.2007, n. 222), prevede infatti che «I servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico sono regolati con appositi contratti da sottoscrivere almeno tre mesi prima della loro entrata in vigore, di durata

<p>FILT CGIL</p>	<p>FIT CISL <i>Segreterie Nazionali</i></p>	<p>ULTRASPORTI</p>
<p>Roma, 17 novembre 2016</p>		
<p>Dott. Antonio Parente Resp.le Direzione Generale del Trasporto Ferroviario R O M A antonio.parente@mit.gov.it</p>		
<p>Prot. n. 248/SG/TF/ar</p> <p>Oggetto: Richiesta incontro</p>		
<p>Le scriventi Segreterie Nazionali, preso atto delle possibili evoluzioni relative al Contratto di Servizio tra MIT e la Società Trenitalia del Gruppo FSI riguardanti il Servizio Universale per il quadriennio 2017-2021, formulano con la presente la richiesta di un incontro urgente.</p>		
<p>Distinti Saluti</p>		
<p>FILT CGIL Alessandro Rocchi</p> 	<p><i>I Segretari Generali</i> FIT CISL Antonio Piras</p> 	<p>ULTRASPORTI Claudio Tarlazzi</p> 

non inferiore a cinque anni, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali». Sempre in base alla normativa sopra richiamata, «il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affida, nel rispetto della normativa comunitaria, i contratti di servizio con i quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi corrispettivi, nell'ambito delle risorse iscritte nel bilancio pluriennale dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla società fornitrice». Tali contratti di servizio sono sottoscritti, per l'amministrazione, dal Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere del Cipe, il Comitato interministeriale per la Programmazione economica.

un incontro con Trenitalia per discutere delle problematiche relative alle soppressioni di alcuni treni Intercity e alle riduzioni di composizioni dei materiali del servizio universale, avvenute nel corso delle precedenti settimane.

La società ha confermato, in tale occasione, le carenze di personale già comunicate alle organizzazioni sindacali spingendoci a rinnovare la richiesta di nuovi apporti nel settore, già presentata nel 2015, al fine di coprire dette carenze che, secondo i dati, si attestavano attorno al 9%. È stata quella l'occasione in cui abbiamo ribadito all'azienda che non è nostra intenzione discutere di modifiche contrattuali che peggiorino le condizioni di lavoro.

malmente sottoscritto.

L'offerta commerciale di Trenitalia attualmente comprende: servizi Intercity Giorno (IC) con 40 coppie ordinarie e 3 coppie periodiche; servizi Intercity Notte (ICN) con 11 coppie ordinarie e 1 coppia periodica; servizi Bus con 3 coppie (Puglia/Calabria). Le relazioni di traffico servite dagli IC e ICN sono: Tirrenica Nord, Tirrenica Sud, Dorsale Adriatica, Roma – Ancona/Perugia, Reggio Calabria - Taranto, Roma – Sicilia. A rimanere esclusa dal servizio universale è oggi la Trasversale padana.

L'offerta dal 15 gennaio 2017 prevede una riduzione sensibile nell'ambito dei treni notte con conseguente diminuzione del 7% del numero dei posti offerti che desta non poche preoccupazioni. L'impresa ferroviaria giustifica la riduzione con l'esigenza di garantire l'equilibrio economico-finanziario del servizio.

Inoltre, a partire dal 2022 si prevede la soppressione dei treni notte. Ipotesi che, se confermata, oltre a privare il Paese di un servizio indispensabile per la parte meno abbiente, determinerebbe un disastroso esubero di personale a livello nazionale e provocherebbe l'incremento del trasporto sostitutivo su gomma con tutte le implicazioni, non ininfluenti, in termini di inquinamento e congestione del traffico stradale. Una scelta in controtendenza con tutte le indicazioni europee in materia di "decarbonizzazione".

Preso atto delle intenzioni dei vertici di Trenitalia, abbiamo ritenuto opportuno richiedere un confronto con la direzione del Mit competente in materia, per approfondire la questione e proporre soluzioni per garantire un servizio che, nella fase di stagnazione economica che sta attraversando il Paese è, a nostro avviso, indispensabile.

**Segretario nazionale Fit-Cisl*



Il contratto di servizio di media e lunga percorrenza sottoscritto da Trenitalia e Mit-Mef, già scaduto il 31 dicembre 2014 e successivamente rinnovato agli stessi termini e condizioni per un anno, scadrà definitivamente il 31 dicembre 2016. Già nel giugno del corrente anno, su richiesta unitaria delle Segreterie nazionali, si è tenuto

Alla luce della decisione assunta dal Mit di procedere all'affidamento diretto del servizio a Trenitalia per il tramite di un nuovo contratto di servizio per gli anni 2017-2021, lo scorso 16 novembre è stato presentato alle organizzazioni sindacali nazionali il contenuto del summenzionato nuovo contratto di servizio non ancora for-

Importanti novità sul sistema di controllo dell'attività di condotta del macchinista

*I test fatti dai ricercatori e le nostre proposte
a vantaggio dei lavoratori*

Il decreto 4/2012 dell'Ansf, l'Agenzia nazionale per la sicurezza nelle ferrovie, ha imposto la reintroduzione del sistema di vigilanza a bordo dei rotabili, decretando la fine della sospensione attivata con la "Direttiva Bianchi" del 2006.

A questo proposito, già nell'incontro dello scorso mese di gennaio, Trenitalia ci ha informato di aver avviato un programma di re-inserimento della funzione "vigilante" sui propri mezzi con una più moderna funzione di reiterazione, che superasse le criticità ergonomiche e di affaticamento dei sistemi "Vigilante" di prima generazione. Il programma messo a punto da Trenitalia prevede che l'attrezzaggio dei rotabili in esercizio con reiterazione avvenga entro la seconda metà del 2017, su 38 tipologie di cabine di guida, con un investimento di circa 40 milioni di euro.

A oggi c'è stato comunicato che risultano attrezzati gli Etr 500, gli Etr 1000, i Jazz e, in parte, le 464 e le semi pilota media distanza.

Negli approfondimenti avuti, è stato evidenziato che la funzione di reiterazione riduce significativamente la necessità di intervento del macchinista sul pedale, in particolare nel caso di servizi regionali in misura pari all'80-90% e comunque di un ordine del 50% anche per treni a lunga percorrenza come Etr 500 o Etr 600.

La società ci ha anche comunicato che i primi ritorni dall'esercizio, valutati attraverso interviste mirate ai macchinisti, mostrano un miglioramento rispetto alla situazione precedente.

Nel programma di Trenitalia la catena degli organi di vigilanza (pedale, pulsanti vari, leve di trazione, leve del freno e via elencando) è stata suddivisa in due parti: la catena cosiddetta «sicura» con grado di Sil4 comprende unicamente il pedale e il pulsante, mentre per il resto dei dispositivi non è stato dato alcun requisito di sicurezza (Sil 0).

A questo proposito c'è da dire che il pedale è utilizzato all'atto partenza (Rap) e nel caso di esercizio nelle modalità operative non completamente protette dal Ssb, come ad esempio la predisposizione Cmt.

Questa distinzione permette di poter integrare sulla catena della reiterazione a Sil 0 anche altri "dispositivi innovativi che possano rilevare lo stato di vigilanza del macchinista". Questo concetto è stato fatto inserire da Trenitalia anche nelle specifiche tecniche a livello internazionale, come nella Standard Uic-Irs 50641.

Successivamente è stato avviato lo studio di inserimento di sensori innovativi nella catena di reiterazione, con l'obiettivo di integrare le funzioni di reiterazione già implementate. La prima parte dello studio è

stata fatta con la collaborazione del Politecnico di Milano per la selezione della tipologia di sensori più adatti allo scopo. La sperimentazione è stata eseguita partendo dallo stato dell'arte della tecnologia ed effettuando delle corse prova su Etr 1000 e Jazz, vale a dire un treno per servizi ad Alta Velocità e uno per servizi regionali, per verificare sul campo la praticabilità della soluzione e la sua efficacia.

Coi test effettuati dal politecnico di Milano sono state misurate le seguenti grandezze: deformazione, estensimetri e sensori resistivi montati sul sedile; celle di carico (misura del peso) sul sedile; sistemi di visione web-cam per caratterizzazione movimenti del macchinista; sensori Ir sotto il sedile e sul banco per rilevazione movimento del corpo.

Dalla sintesi dei risultati dei test illustratici da Trenitalia, è stato evidenziato che il rilevamento del movimento del macchinista tramite celle di carico sul sedile e infrarossi è troppo influenzato dalle naturali oscillazioni del treno.

Trenitalia, quindi, anche su sollecitazione delle organizzazioni sindacali, ha rivolto l'attenzione verso un sistema di visione che monitora in maniera continuativa e in tempo reale i movimenti facciali del macchinista. Questo tipo di osservazione non viene influenzata dalle oscillazioni del

treno e risulta essere, quindi, più attendibile, determinando una non invasività del sistema che porterebbe al superamento di quelle criticità evidenziate negli ultimi anni.

Dai test effettuati, dunque, si è riscontrata una maggiore efficacia dei sistemi basati sulla rilevazione visiva, dovuta in particolare all'elevata efficacia rispetto ai sistemi tradizionali, sia perché sono facilmente installabili e manutenibili, sia perché sono direttamente collegabili ai sistemi di segnalamento Scmt / EtcS ed Ssc e non vi è intrusività nella condotta.

1000.

Le ipotesi di tecniche di analisi non invasive riguardano in particolare la chiusura degli occhi, i movimenti della muscolatura facciale, il movimento delle ciglia, la direzione dello sguardo e l'orientamento della testa. È importante anche evidenziare che il sistema di visione non registrerà in alcun modo nessuna immagine e nessun dato.

Le nostre osservazioni, come organizzazioni sindacali, hanno riguardato innanzitutto il fatto che, rispetto all'attuale sistema con i punti di reiterazione, non

realizzato in modo "passivo", cioè con il passaggio sulla posizione 0, e venga invece installato lo stesso sistema oggi utilizzato sugli Etr 1000, quindi un sistema "attivo" che legga anche la minima variazione della posizione delle leve.

Per quanto riguarda l'attivazione del soccorso primario e il relativo protocollo per la gestione del soccorso al macchinista, Trenitalia ha risposto che stanno definendo tali procedure di sicurezza con Rfi e che tutti i cab-radio sono già predisposti per inviare la chiamata di emergenza automatica.

In merito alla gestione del guasto dei punti di reiterazione del sistema di vigilanza attualmente utilizzato, verranno al più presto emanate specifiche normative e verrà data una informativa al personale di macchina sulle varie installazioni. Trenitalia si è dichiarata, altresì, disponibile a eseguire le modifiche proposte dalle organizzazioni sindacali inerenti le macchine elettroniche. Per l'implementazione del nuovo sistema di vigilanza innovativa in tutte le cabine di guida si prevede un tempo di circa 36 mesi.

A breve sarà effettuata una verifica del sistema di visione installato su

una Aln 663 con una commissione mista con la partecipazione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Mobilità ferroviaria*

Dai risultati è emerso, quindi, che i sensori più adatti sono quelli di visione e con l'infrarosso (telecamere).

Nel corso degli approfondimenti Trenitalia ci ha comunicato che per procedere con la fase operativa è stato attivato un contratto con la scuola superiore Sant'Anna di Pisa, specialista a livello mondiale in robotica e sistemi di visione avanzata. I mezzi individuati da Trenitalia per fare l'applicazione sperimentale sono le Aln 663 e gli Etr

sono state emanate norme che disciplinano il degrado del sistema nel caso in cui uno o più punti di reiterazione risultino guasti. Parimenti non esiste una normativa specifica per l'individuazione preventiva (check) del funzionamento di tutto il sistema vigilante così come è stato concepito. In aggiunta a ciò abbiamo evidenziato che è necessario che su tutte le macchine elettroniche venga eliminato il sistema di reiterazione delle leve di banco,



Rfi e i nodi fermi al pettine

Come ben noto il confronto contrattuale catalizza tutte le attenzioni; conseguentemente i tavoli con le società ripartiranno a valle della definizione di questa partita

Tavoli che saranno molto probabilmente influenzati dai contenuti del piano industriale del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, su cui la Fit Cisl si è fatta promotrice del coinvolgimento del Ministro dei Trasporti per poter entrare nel merito in maniera più dettagliata.

Sono tanti i temi e gli spunti che da una prima analisi si ricavano: sarà molto importante la loro declinazione, società per società. La privatizzazione e l'integrazione di Anas è l'elemento più rilevante di cui vedremo l'evoluzione, sapendo che è un percorso complessi che richiede cautela.

Altro tema non secondario è quello che attiene alle ferrovie ex concesse, che impatta direttamente su Rfi oltre all'attuazione della cosiddetta "cura del ferro", annunciata più volte dal Ministro dei Trasporti e che individua in Rfi il soggetto deputato per portarla avanti. Presto ne conosceremo tempi e modi e potremo valutare le conseguenti implicazioni, sapendo che bisogna sciogliere alcuni nodi, tra i quali quello che riguarda il personale e tutte le relative problematiche. Altri aspetti sono quelli riferibili all'applicazione dell'accordo nazionale dell'8 di luglio 2015 e ai vari approfondimenti richiesti per alcuni importanti segmenti, quali Sanitario, Diagnostica mobile, Officine nazionali, Direzione tecnica.

Resta comunque attuale la questione riferibile alla riorganizzazione del settore Cir-

colazione, con tutte le implicazioni del caso e su cui la posizione della Fit-Cisl è nota da tempo. L'auspicata conclusione della trattativa contrattuale potrà liberare la ripresa di tale confronto.

Bisognerà anche fare una definitiva chiarezza su alcune tematiche, liberandoci da qualche ambiguità, altrimenti il confronto rimarrà comunque viziato e non rivestirà quell'auspicata efficacia di cui il tavolo necessita.

In particolare è necessario effettuare la verifica dell'accordo dell'8 di luglio, sia per definire le questioni rimaste in sospeso sia per cercare di azzerare tutte le interpretazioni bizzarre che costantemente si materializzano nei territori. L'accordo citato, come abbiamo più volte affermato, in particolar modo per la Fit-Cisl rappresenta una vera e propria scommessa, che ha al suo interno tutti gli ingredienti per raggiungere determinati obiettivi, uno su tutti l'internalizzazione delle attività pregiate, contribuendo a traghettare Rfi verso un ruolo molto più specialistico. Questo percorso va accompagnato dalle altre strutture, come ad esempio Direzione tecnica, nell'ambito del processo di ricerca e sviluppo. Ciò presuppone l'introduzione e l'utilizzo consistente di nuove tecnologie e non è un caso che, nel piano industriale talune questioni, che in passato venivano risolte con interventi infrastrutturali, oggi abbiano un diverso tipo di risposta, più di tipo tecnologico.

Ne consegue la necessità di avere personale nella quantità e della formazione adeguata. Se Rfi ha anche esempi di eccel-

lenza per quanto riguarda la formazione, pur necessitando di un adeguamento strutturale, quando si parla di quantità di personale invece cominciano i distinguo, che si propagano finanche al più piccolo nucleo fondamentale, che è la Squadra di manutenzione.

L'accordo in questione prevede criteri ben precisi per la composizione delle varie strutture, in termini quali-quantitativi, senza bisogno di alcuna interpretazione. Inoltre l'accordo, pur con tutte le possibili valutazioni, si applica in maniera omogenea in tutto il territorio nazionale: piaccia o non piaccia, non sono ammesse deroghe. La trattativa dovrebbe liberare solamente alcune integrazioni, in particolar modo in alcune Unità manutentive, per sopperire alle loro consistenti diverse complessità, dando una risposta a quelle che sono troppo estese, come anche la cronaca quotidiana ci riporta. La carenza di personale, in particolar modo in talune realtà, fa sì che si sono amplificati notevolmente i tempi di spostamento del personale, con tutte le conseguenze del caso. Inoltre il tablet che doveva eliminare talune incombenze al momento non è pienamente funzionante, come a oggi non è completato il percorso di copertura delle posizioni previste, sapendo che le procedure per individuare i tecnici sono ferme. Una dovuta riflessione va fatta anche sulla tematica Dote e Coordinatori Infrastrutture, dando poi le opportune risposte.

Il prossimo futuro ci permetterà di affrontare e concretizzare talune proposte nell'ottica di uno sviluppo funzionale dell'accordo nazionale di settore.

Come sta cambiando il rilascio di patenti e certificati

Un panorama in continua evoluzione e su più fronti. È quello che riguarda l'Ansf, Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, a partire dal contesto europeo dove si va completando il cosiddetto recast ferroviario, nei due pilastri, tecnico e politico, una parte del quale riguarda il ruolo e le funzioni sia a livello europeo sia a livello nazionale, per quanto riguarda il campo della sicurezza ferroviaria.

Un altro aspetto, invece, coinvolge la tematica delle ferrovie ex concesse, per cui rimandiamo allo specifico decreto ministeriale – e anche questo è un quadro di non semplice composizione con le sue numerose implicazioni.

Inoltre vi è la tematica della vigilanza sugli operatori ferroviari, intendendo come tali sia il gestore infrastruttura sia l'impresa ferroviaria, con tutti i mille risvolti, sapendo che in taluni casi si registra una fatica immane nel recepire a pieno il decreto 04/2012/Ansf, i cui effetti - non ci stancheremo mai di ripeterlo - ancora non si sono manifestati compiutamente. A tal proposito sarà curioso vedere la gestione del decreto sanzioni, da parte di Ansf.

Sui temi di cui sopra faremo uno specifico approfondimento a breve, ma vogliamo utilizzare questa occasione, in vista della prossima scadenza stabilita dal Decreto Legislativo 247/2010, per fare un riepilogo sul sistema abilitativo dei macchinisti.

Il d.lgs. 247/2010 di recepimento della direttiva 59/2007/UE prevedeva tre momenti temporali: l'entrata in vigore il 14 gennaio 2012, un periodo transitorio dal 15 gennaio 2012 al 13 gennaio 2017 e infine il termine ultimo, il 14 gennaio 2017, in cui si chiudeva definitivamente con il precedente sistema di riferimento.

Nel periodo transitorio si concentra l'atti-



rità di conversione delle patenti esistenti, con percorsi distinti a seconda del tipo di licenza. Per le patenti F, C, E la conversione è un atto formale; per le B e D avviene a seguito di un percorso formativo e un esame per comprovare l'acquisizione delle competenze di cui all'allegato V del d.lgs. 247/2010.

Innanzitutto va detto che tale decreto legislativo non interviene solamente su un aspetto, ma riguarda anche i requisiti psico-fisici da rispettare che, ricordiamo, al momento per i soli macchinisti non sa-

ranno più quelli di cui alla disposizione 55/2006 di Rfi.

Inoltre, come di seguito riportato nella tabella, il sistema delineato dalla disposizione 31/2000/Rfi prevedeva una certificazione unica rappresentata con lettere da A a F, in cui la F riguardava la cosiddetta "patente da macchinista". Macchinista, o per meglio dire agente di condotta, che poteva essere adibito alla conduzione dei treni viaggiatori oppure merci, tenendo conto dell'abilitazione alla linea e al mezzo di trazione interessato.

Il nuovo quadro di riferimento, delineato dalla direttiva europea, prevede diverse novità di non poco conto. Innanzitutto non abbiamo solamente una certificazione unica, ma una licenza europea, di proprietà del titolare, valida in tutta Europa e che attesta il possesso dei requisiti medici, psicologici, la formazione scolastica e la competenza professionale generale, richiesti dalla stessa direttiva europea. Tale documento è rilasciato dalle varie agenzie nazionali, in Italia da Ansf.

A ciò si deve aggiungere un certificato complementare che è rilasciato dall'operatore ferroviario, da cui dipende il personale titolare della Licenza, purchè tale operatore sia in possesso di licenza ferroviaria, rilasciata dal Ministero dei Tra-

sporti, e del certificato di sicurezza rilasciato da Ansf. Il certificato complementare indica le linee sulle quali il titolare può circolare ed i veicoli a cui è autorizzato a condurre.

sicurezza dell'operatore ferroviario da cui dipende.

Come rinvenibile nella tabella, vi sono diverse categorie di certificato, ma comun-

terminando malumore in alcuni contesti, anche a seguito di un'opera di strumentalizzazione portata avanti da chi, giocando sulla complessità della materia, persegue altri fini.



È da sottolineare che il certificato Complementare è di proprietà dell'operatore ferroviario che lo ha rilasciato, mentre la licenza europea è unica, quindi un agente di condotta (Adc) può essere in possesso di una sola licenza ma di più certificati, ad esempio nel caso di linee italiane e di linee ferroviarie di un altro Stato europeo.

Un Adc per acquisire un certificato complementare deve soddisfare alcuni requisiti. Più precisamente: essere in possesso di una licenza europea valida; possedere conoscenze linguistiche di adeguato livello riferite all'infrastruttura su cui è abilitato a circolare; superare un esame che attesti le conoscenze e competenze professionali relative alle infrastrutture e una certificazione conseguente al superamento di un esame che attesti le conoscenze e competenze professionali relative al mezzo per il quale è richiesto il certificato ed infine essere formato sul sistema di gestione della

que riconducibili a due matrici principali, tipo A e tipo B. Le attività riconducibili alla categoria A, che a sua volta si articola in A1, A2, A3, A4 e A5, permettono la conduzione di mezzi, che non siano classificabili come treni commerciali e limitatamente in taluni ambiti, mentre la categoria B permette la conduzione di treni viaggiatori (B1) e merci (B2).

Un effetto pratico di ciò è che ogni operatore ferroviario, in funzione del tipo di licenza e certificato di sicurezza posseduto, nonché delle tipologie di servizio effettuato, determina la tipologia di certificato complementare che ogni Adc alle sue dipendente, può conseguire.

Il sistema non vieta la possibilità a un macchinista di acquisire entrambe le tipologie, B1 e B2. Requisito fondamentale è la classificazione del certificato di sicurezza in possesso dell'operatore ferroviario. L'applicazione di questo meccanismo sta de-

Un aspetto non certamente secondario è il mantenimento delle competenze, che non riguarda solamente quelle riconducibili agli Adc di cui abbiamo parlato finora, ma investe tutto il personale che svolge attività di sicurezza. Tale meccanismo, delineato dal decreto 04/2012/Ansf, focalizza le abilitazioni che ogni addetto deve possedere, rapportandole all'attività che deve svolgere. Conseguentemente il sistema, che in alcuni contesti permetteva di "collezionare" abilitazioni che poi, anche se non utilizzate, rimanevano nel curriculum dell'interessato, è stato superato. Ciò determina che non è sufficiente conseguire l'abilitazione (o le abilitazioni) specifica per l'attività svolta, ma bisogna mantenere dette abilitazioni, come stabilito all'interno del sistema di gestione della sicurezza di ogni operatore ferroviario - e il tutto ovviamente va tracciato in modo puntuale. I riflessi di quanto sopra sono facilmente intuibili.

Attualmente il quadro è quello descritto, ma in ambito europeo vi è un costante dibattito anche su alcune modifiche nel campo della certificazione delle competenze, evidenziando le differenze tra i sistemi dei vari Stati membri, ma anche le diverse richieste di modifica che in taluni casi rispondono a interessi economici e non certamente a una spiccata attenzione a principi più nobili. D'altra parte le profonde differenze tra la realtà dell'autotrasporto e quella ferroviaria, determinano un divario troppo ampio che si scarica sulle condizioni di lavoro del personale coinvolto e su cui le istituzioni europee in primis devono intervenire, non certamente livellando verso il basso le condizioni di lavoro di chi ha maggiori tutele.

Massimo Luca Malvisi

Chiediamo risposte a Trenitalia sulla manutenzione rotabili

A distanza di un anno dall'insediamento del nuovo management del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non è stato ancora possibile avere un confronto con i responsabili della società Trenitalia in merito alla manutenzione dei rotabili, uno dei settori maggiormente interessato dai profondi cambiamenti che stanno avvenendo in azienda.

Permangono, pertanto, tutte quelle incertezze sul futuro del settore derivanti dal consistente rinnovo della flotta che, come abbiamo già evidenziato nei primi mesi del corrente anno, sta di fatto modificando l'operatività negli impianti di manutenzione.

In ambito della divisione Passeggeri Long Haul continua la consegna dei nuovi Frecciarossa 1000, tanto che a oggi sono ben 34 gli esemplari in servizio e che, da quanto si rileva dalla documentazione della ripartizione dei prossimi servizi del personale mobile del cambio orario di dicembre, oltre a incrementare l'attuale offerta andranno a sostituire ulteriori quattro collegamenti tra Milano e Venezia effettuati con materiali Frecciabianca.

Con il completamento della fornitura dei 50 nuovi Etr 1000, prevista nel corso del 2017, andrà a definirsi gradualmente il piano di redistribuzione della flotta nei vari prodotti e la dismissione dei 28 treni più datati, attualmente utilizzati nel Servizio universale, che verranno inviati a demolizione.

Anche nel trasporto pubblico regionale continua il programma di rinnovamento dei mezzi con la consegna nei prossimi mesi su tutto il territorio nazionale dell'ultima tranche della commessa dei nuovi treni Vivalto, Jazz, Swing e Flirt, a iniziare da quelle realtà in cui sono stati sottoscritti i contratti di servizio.

E per il futuro nelle regioni è previsto l'arrivo di ulteriori 500 nuovi treni a seguito del bando emanato da Trenitalia del valore di 4 miliardi di euro dove sono risultati aggiudicatari per la fornitura di 300 convogli di alta capacità la società Alstom e per 150 di media capacità la società Hitachi Rail Italy, mentre per i rimanenti 50 treni a trazione diesel l'assegnazione è rimasta ancora sospesa.

L'arrivo dei nuovi treni, in gran parte con contratto di manutenzione affidata alle imprese costruttrici, sta accrescendo gli squilibri all'interno del reticolo delle officine, in cui complessivamente vanno sempre più a ridursi le lavorazioni affidate ai manutentori ferroviari.

Anche se da parte aziendale a inizio anno sono state date rassicurazioni in merito al mantenimento all'interno dei volumi di attività esistenti, attraverso l'internalizzazione di lavorazioni affidate ad altri operatori, a oggi non si rilevano azioni concrete in quella direzione. Anzi sembra che ci siano ripensamenti sull'impegno più volte dichiarato di affiancare i Tecnici di Trenitalia al personale delle aziende costruttrici per acquisire le competenze ne-

cessarie, per poter poi subentrare alla scadenza del periodo di garanzia dei nuovi treni.

Ad accrescere il clima d'incertezza, inoltre, si aggiungono le anticipazioni del piano industriale relative alla privatizzazione delle Freccie e dei servizi effettuati con gli Inter-city da realizzarsi con la costituzione di una nuova società, che come Fit-Cisl stiamo con forza contestando, in quanto la presenza di altri soggetti nella proprietà potrebbe apportare modifiche all'attuale assetto produttivo e, di conseguenza, anche nell'ambito del settore della Manutenzione.

Chi può garantire, ad esempio, che sia affidata al personale di Direzione Tecnica la manutenzione di tutto il materiale oggi in capo alla divisione Dplh quando questo apparterrà a un'altra società?

Necessita, pertanto, chiarire al più presto quale siano realmente le intenzioni aziendali sulle prospettive di questa importante e strategica attività che, per quanto ci riguarda, come da tempo sosteniamo, deve essere mantenuta tutta all'interno e svolta dal personale di Trenitalia che da sempre ha dimostrato grande professionalità e garanzia di efficacia negli interventi.

Servizi ambientali

Più tutele per i lavoratori negli appalti di Hera

Grande risultato del sindacato: ancora una volta includiamo nel cerchio dei diritti

Dopo mesi di trattativa, il 26 ottobre scorso è stato firmato un innovativo protocollo sulle regole per gli appalti con la multiutility emiliano romagnola Hera spa. Le nuove regole riguarderanno circa 7 mila addetti che lavorano in appalto e sub appalto alle dipendenze di imprese private e cooperative, anche sociali.

Il valore del protocollo

Se si considera che il personale diretto di Hera è quantificabile in circa 8.500 dipendenti, si comprende l'importanza di uniformare tutele e diritti per l'altra metà di addetti indiretti, che prevalentemente svolgono mansioni con basse professionalità, esposte a rischi di sicurezza e legalità.

L'intesa, sottoscritta da tutte le categorie sindacali dei settori Ambiente, Energia, Gas e Acqua presenti nella multiutility, è la prima nel suo genere sottoscritta sul territorio nazionale e apre un nuovo percorso di tutele comuni in settori diversi per storia ma uguali per missione: fornire una rete di servizi pubblici locali universali indispensabili per i cittadini.

Il protocollo tiene conto del nuovo Codice degli appalti (d.lgs. n. 50/2016) ma è il frutto di un lungo confronto avviato dalla categorie sindacali regionali e nazionali dell'ambiente, in sinergia con le rispettive confederazioni, che ha visto la prima tappa lo scorso 29 giugno, con la definizione del protocollo in materia di appalti ed esternalizzazioni di servizi tra gli enti locali soci di Hera e Cisl, Cgil e Uil nazionali.

Successivamente, con il protocollo regionale relativo alle procedure di affidamento del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani sottoscritto il 22 aprile con Atersir (Agenzia territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi idrici e Rifiuti), dove si è convenuto che il sistema degli affidamenti esterni e appalti di attività va regolamentato secondo principi di trasparenza, equità e imparzialità, le gare in particolare saranno attivate con capitolati che escludano fenomeni di dumping salariale e rispettino le condizioni di legalità, di tutela contrattuale e di salute e sicurezza dei lavoratori.

I contenuti del protocollo

Il documento appena firmato prevede l'istituzione di un tavolo tecnico di discussione, confronto e analisi sulle prossime gare regionali sui servizi ambientali, gas e ciclo idrico integrato; tavolo che è finalizzato a individuare, attraverso il monitoraggio e l'evoluzione della normativa legislativa regionale e nazionale, obiettivi comuni per l'assetto dei servizi strategici e di core business nell'ambito della gestione dei cicli integrati, dei settori su citati, come ad esempio: esercizio, conduzione e gestione impianti di qualsiasi tipo; officine e manutenzioni; reperibilità e operatività di primo intervento e messa in sicurezza di impianti, reti e ambiente; studi di fattibilità e progettazione; direzione lavori; spazzamento, raccolta, trasporto e recupero di tutte le tipologie e modalità dei rifiuti; gestione delle attività esternalizzate; settori

tecnici - amministrativi e lavoratori.

Lo scopo, in sintesi, è la condivisione di tutele in materia di occupazione, sicurezza, diritti e applicazioni contrattuali negli appalti, con l'attuazione di ogni misura finalizzata a evitare fenomeni che rischiano di diventare elementi di alterazione delle regole di mercato, perché introdurrebbero fattori degenerativi che stravolgono i normali rapporti economici e concorrenziali, che possono mettere a rischio la realizzazione e la qualità dei servizi in appalto, con ripercussioni in materia di condizioni di lavoro e di sicurezza.

A tal fine, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 30 comma 4 del Codice degli appalti, gli appaltatori saranno tenuti ad applicare ai propri dipendenti i contratti collettivi nazionali di lavoro di settore, nonché la eventuale contrattazione collettiva territoriale in vigore nella zona nella quale si svolge l'appalto, sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale. Quindi gli aggiudicatari garantiranno: l'applicazione del ccnl servizi ambientali (Utilitalia ex Federambiente) nelle attività di spazzamento, raccolta, anche differenziata, e trasporto dei rifiuti urbani; l'applicazione del ccnl gas-acqua nelle attività di letture consumi e attività ausiliarie al contatore; l'applicazione del ccnl Fise per le attività di spurgo/pozzi neri.

Nei capitolati di gara verrà previsto che, qualora nel corso della prestazione si ac-

certasse il venir meno dei requisiti previsti dal protocollo in capo all'appaltatore o a eventuali subappaltatori e alle imprese consorziate esecutrici dei lavori, ne verrà richiesto l'immediato ripristino. In caso di mancata regolarizzazione saranno applicate le penali previste nel contratto, compresa la risoluzione del contratto.

A tal fine l'azienda vincitrice dell'appalto esporrà giornalmente in cantiere l'elenco dei dipendenti che operano nel cantiere stesso, sia propri che delle eventuali imprese subappaltatrici.

Il vincitore avrà l'obbligo, di far pervenire ad Hera la documentazione comprovante l'avvenuto pagamento dei trattamenti economici e normativi previsti dai ccnl applicati e dei relativi oneri contributivi, fiscali, assicurativi, nonché quelli comprovanti il corretto adempimento delle prescrizioni tutte in materia di sicurezza e tutela del personale dipendente.

Sarà cura della stazione appaltante verificare il corretto pagamento dei trattamenti economici e normativi del personale delle aziende appaltatrici. A valle di tale verifica, la stazione appaltante provvederà al pagamento dei corrispettivi oneri di capitolato.

Le organizzazioni sindacali avranno accesso alle informazioni sulla regolarità contributiva e retributiva.

Ferme restando le garanzie previste dai ccnl dei servizi ambientali in tema di clausole sociali, per gli altri settori, ovvero energia, gas e acqua, il nuovo aggiudicatario sarà tenuto a formulare un'offerta di lavoro coerente con le condizioni in essere al momento del cambio appalto per tutelare il personale assunto a tempo indeterminato e impiegato direttamente e prevalentemente nelle attività oggetto dell'appalto, in forza presso il gestore cessante nel periodo dei 90 giorni antecedenti l'avvio della nuova gestione.

Saranno escluse dall'aggiudicazione le offerte che prevedano un costo medio orario del lavoro inferiore a quello previsto dai ccnl di settore.



L'aggiudicazione degli appalti sarà effettuata secondo il principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, avendo a riferimento le linee guida dell'Anac, l'Agenzia nazionale anti-corruzione, inserendo elementi tecnico-qualitativi adeguati alla natura e all'oggetto del contratto. A questo scopo le offerte di gara basate su tale sistema non potranno essere condizionate dal peso del costo del lavoro poiché lo stesso è conseguente all'indicazione del ccnl da applicare contenuta negli atti di gara.

Riguardo alla composizione degli elementi tecnico-qualitativi delle offerte si terrà conto: del contenimento dell'impatto ambientale delle tecnologie, dei mezzi e delle attrezzature offerti, con particolare attenzione al risparmio energetico o all'utilizzo dei materiali riciclati (cosiddetti "acquisti verdi"); del rispetto dell'impegno sociale, anche attraverso l'inserimento di personale svantaggiato nella gestione dei servizi; della qualità delle prestazioni, attraverso una valutazione del know-how posseduto dall'impresa appaltatrice.

Inoltre sarà richiesto il rating di legalità, in coerenza con quanto sarà attuato in applicazione dell'art. 83 c. 10 del Codice degli appalti.

Preventivamente alla pubblicazione del bando di gara, l'azienda renderà disponibili a Rappresentanze sindacali unitarie e organizzazioni sindacali l'oggetto sintetico dell'appalto e la parte normativa dei capitolati standard e, dopo la stipula dei contratti di appalto, la denominazione e ragione sociale della ditta aggiudicataria; l'indirizzo della sede legale; il ccnl applicato al personale; la parte normativa dei capitolati; il numero dei dipendenti in organico impegnati nell'appalto, con evidenza del personale svantaggiato in base all'art. 4 l. 389/95.

Le stesse informazioni saranno rese disponibili alle organizzazioni sindacali anche in caso di eventuali subappalti.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Servizi ambientali*

Autotrasporto merci - Logistica

Il ccnl arranca, le parti datoriali restano spaccate

Continua il nostro lavoro per superare divisioni non di sostanza

Come procede il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori della logistica, trasporto merci e spedizione? Sta avanzando, ma lentamente e tra un po' la vertenza "compirà" un anno.

nale non viaggiante e degli appalti, in sede di Anita per gli autotrasportatori, e in sede di cooperazione per il mondo che rappresenta la parte storica della cooperative.

Ormai sono agli sgoccioli questi tecnicismi

cliente finale e nella consegna è incluso anche l'ultimo miglio, operazione considerata fino a qualche anno fa di pertinenza esclusiva dei corrieri espressi. Lo stesso discorso vale per lo spedizioniere che, oltre alla propria tipica attività, segue la supply chain della logistica, magari occupandosi in proprio anche dei trasporti. Infine, il medesimo ragionamento vale anche per la multinazionali dei corrieri espressi, sempre più integrati a tutto tondo nella filiera della logistica.

Queste riflessioni sono necessarie per dire che diventa sempre più difficile trovare argomenti di mera pertinenza delle singole controparti, ma piuttosto tutti gli argomenti discussi e trattati sono trasversali a tutti quanti.

Gli appalti, tanto per fare un esempio, riguardano tutti gli operatori logistici che hanno esternalizzato la gestione dei magazzini. Il lavoro svolto dal facchino è lo stesso che venga fatto per conto di un autotrasportatore oppure di uno spedizioniere o di un corriere. Lo stesso vale per le consegne dell'ultimo miglio, la distribuzione urbana: le problematiche sono sempre quelle.

È sempre più evidente quanto sia politica la scelta delle controparti di non voler affrontare insieme in un unico percorso il rinnovo contrattuale come, del resto, è sempre stato fatto. Sarà grazie alle organizzazioni sindacali se avverrà l'unificazione. Ripeto, forse mi sono dilungato un po' troppo sul problema, ma è essenziale che si capiscano gli equilibrismi che fino

Il problema è l'esistenza dei tre tavoli separati: potrebbe sembrare ripetitivo ricordarlo e tuttavia giova, perché questo è il vero peccato originale che ha generato tutta la distorsione della trattativa in essere.

Come sindacati stiamo compiendo lo sforzo massimo per mantenere l'unicità del contratto di filiera che, seppur nelle sue specificità, dovrà continuare a comprendere gli autotrasportatori, i corrieri, gli spedizionieri e il mondo della cooperazione o comunque quello degli appalti legato alle attività esternalizzate della gestione dei magazzini e della distribuzione urbana.

Mentre sto scrivendo siamo alla vigilia di importanti incontri in sede di Confetra per la parte riguardante il mondo del perso-

e tatticismi basati su tavoli dai nomi diversi (politico, commissione tecnica): sono alibi non credibili per provare a giustificare trattative separate.

Tolte le specificità vere e proprie degli autisti dei mezzi pesanti, i cosiddetti bisonti della strada, insomma i Tir, sta diventando sempre più evidente come, passatemi il termine, tutti quanti alla fine facciano lo stesso mestiere. La globalizzazione ha determinato una fusione di attività tale che ormai si parla di operatori della logistica. L'autotrasportatore, tanto per fare un esempio oltre ai Tir nominati poc'anzi, possiede anche i magazzini nei quali la merce arriva; inoltre si effettuano tutta una serie di servizi che vanno ben oltre la semplice consegna dopo aver preso in carico un container: la merce viene lavorata e preparata per essere consegnata al



ad oggi abbiamo dovuto sostenere per non spaccare i fronti, ben consci che i nodi stanno venendo al pettine e, probabilmente, presto si capirà chi vuole realmente rinnovare il contratto di lavoro e chi no.

Riassumiamo quanto sta avvenendo nei tre tavoli negoziali aperti. In Confetra all'ordine del giorno ci sono gli appalti, tema che come ben sapete è uno dei più importanti della nostra piattaforma rivendicativa.

I fatti degli ultimi tempi, purtroppo anche di cronaca nera - sono passati circa due mesi dal tragico episodio di Piacenza - continuano a evidenziare come, oltre a norme contrattuali stringenti, servirebbe anche un occhio più severo da parte del Ministero dell'In-

terno e delle forze dell'ordine in generale. Non è possibile che in questo Paese passi il messaggio che la lotta violenta paghi più della contrattazione e che il tutto passi sotto gli occhi, sicuramente non compiacenti, ma certamente tolleranti del prefetto di turno.

Per la parte che ci compete, ovvero la contrattazione, come organizzazioni sindacali ci siamo posti diversi obiettivi sulla riscrittura del capitolo appalti con la consapevolezza e l'impegno di provare a contrastare l'illegalità diffusa nel mondo della logistica, attraverso ogni strumento atto a garantire il rispetto della normativa e della disciplina della materia.

Tra gli obiettivi principali del nuovo articolato contrattuale ci sono, pertanto, la riduzione della filiera attraverso un unico affidamento, dire basta ai sub appalti; una maggior qualità dei fornitori scelti, che

siano società di capitali o società cooperative; la previsione di una procedura ben definita per il cambio appalto che permetta alle organizzazioni sindacali di effettuare in tempi certi quello che potremmo definire l'esame congiunto; l'applicazione piena del ccnl logistica, trasporto merci e spedizione; la clausola sociale. Riguardo a quest'ultima, non è più rinviabile la sua introduzione nel nostro settore.



Per il personale viaggiante, in Anita, la commissione tecnica sta portando avanti un ragionamento che vuole differenziare il lavoro svolto non soltanto rispetto al camion che viene guidato, ma anche in base alla patente di guida posseduta e alla mansione realmente svolta. Oggi va ricordato che la discontinuità - quando cioè l'impegno lavorativo ha dei tempi di attesa - e i conseguenti accordi cosiddetti di forfetizzazione dello straordinario e delle trasferte sono materia prettamente degli autisti inquadrati nel 3 livello super. Si sta ragionando su una nuova declaratoria più specifica e che tenga conto dei requisiti summenzionati.

L'autotrasporto, non bisogna dimenticarlo, sta vivendo la concorrenza sleale dei paesi dell'est Europa; in attesa delle proposte che arriveranno da Bruxelles, sebbene non sappiamo ancora sotto quale forma, se di-

rettiva, regolamento o solo correzioni delle norme esistenti. Intanto gli stati si stanno attrezzando e anche l'Italia sembra intenzionata a seguire l'esempio, anche se il ministro Delrio non ha specificato in quali ambiti.

Il contratto collettivo di lavoro deve dare quelle certezze professionali, normative e anche economiche, certamente non rapportate ai costi degli autisti dell'est, affinché le nostre aziende possano continuare a investire in Italia evitando delocalizzazioni e quant'altro.

E veniamo al tavolo della cooperazione. Questo è sicuramente il più difficile da analizzare. Ci sono cooperative che operano all'interno della filiera con committenti che applicano il contratto collettivo della logistica e ce ne sono

altre che agiscono al di fuori della filiera con committenti che applicano contratti di lavoro diversi.

Lo stato delle cose a oggi è questo. Si infittiscono gli incontri e si parlerà sempre più di merito. Si spera di riuscire finalmente a dare la sferzata necessaria per parlare, nei prossimi numeri de La Voce, di superamento dei blocchi oggi esistenti, in modo che, finalmente, dopo quasi un anno si possa arrivare al dovuto rinnovo del contratto.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl Autotrasporto merci e Logistica*

*Mobilità tpl***Cstp di Salerno rinasce con Busitalia grazie alla Fit***L'azienda salernitana era dichiarata insolvente, ma ora riparte anche grazie alla Federazione cislina*

L'azienda salernitana di trasporto pubblico locale Cstp passa a Busitalia, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Lo scorso 2 settembre è stata notificata alle organizzazioni sindacali nazionali e territoriali e alle rappresentanze sindacali aziendali (Rsa) una lettera da parte di Cstp e Busitalia Campania Spa per l'avvio formale della procedura dell'articolo 47 della legge 428/1990 e successive modifiche e integrazioni per la cessione di ramo di azienda.

Ci sono voluti ben due mesi di trattativa serrata per giungere a un accordo sindacale, che ha permesso il passaggio dell'azienda salernitana a Busitalia Campania, ma finalmente l'obiettivo è stato raggiunto e indubbiamente è iniziata una nuova era del trasporto pubblico locale nella città di Salerno.

Andando con ordine, successivamente alla disponibilità di tutte le organizzazioni sindacali all'esame congiunto, cioè di Fit-Cisl, Filt-Cgil, UilTrasporti, Faisa-Cisal e Ugl Trasporti, la prima novità è stata la costituzione della società Busitalia Campania, creata evidentemente ad hoc da parte della controllante Busitalia Sita Nord Srl per l'operazione di Salerno.

Cstp era caduta in uno stato di insolvenza dichiarato dal Tribunale di Salerno con la sentenza n. 54/2013 e la sua vendita era stata autorizzata con il successivo decreto

del Ministero dello Sviluppo economico del 28 maggio 2015. La procedura vede come unico partecipante, attraverso un'offerta vincolante, proprio Busitalia e questo lasciava peraltro presagire che, qualora non si fosse giunti alla conclusione della procedura di acquisizione, non vi sarebbe stata altra strada per Cstp che quella del fallimento.

Sin dal primo incontro, al quale abbiamo partecipato come Segreteria nazionale unitamente alla Segreteria regionale della Campania, territoriale di Salerno e la Rsa, consapevoli della complessità dell'esame congiunto, abbiamo ascoltato le pregiudiziali messe in atto da Busitalia per arrivare a conclusione dell'operazione e cioè che la procedura si doveva chiudere con un accordo sindacale e che i lavoratori subentranti nella nuova società non avrebbero dovuto avere nessuna pretesa rispetto alla passata gestione attraverso la sottoscrizione di apposito atto conciliativo. Si è quindi provveduto a effettuare una proroga dei tempi rispetto a quelli previsti dalla legge.

Anche se sin da subito le dichiarazioni della società cessionaria si riferivano all'acquisizione della totalità dei 483 lavoratori coinvolti, le preoccupazioni della parte sindacale e le difficoltà della trattativa si sono evidenziate in tutta la loro complessità.

La questione fondamentale che va sottolineata è che, nonostante lo stato di insolvenza di Cstp, tutti i lavoratori nel corso del tempo, anche attraverso l'importante lavoro di Rsa e Segreterie territoriali, avevano adottato uno "status" lavorativo rispetto alla normativa che non si può certo collocare all'interno di una situazione di organizzazione del lavoro con margini di recupero. Al contrario, i meccanismi di saturazione dell'orario ed eliminazione degli sprechi erano già stati attuati attraverso indubbi sacrifici, che hanno portato a evidenziare una situazione di stabilità finanziaria riferita almeno all'ultimo periodo.

Questa condizione ha evidentemente pesato sul primo approccio avuto da Busitalia che, non avendo margini di recupero rispetto all'operazione finanziaria in merito alla normativa e sull'organizzazione del lavoro, ha impostato l'acquisizione basandosi anche sul recupero di somme economiche presenti nella retribuzione di Cstp, usando come compensazione l'applicazione della parte economica del ben conosciuto contratto aziendale di Busitalia. Purtroppo questa compensazione non andava a colmare le differenze economiche venutesi a creare nella comparazione e alcuni lavoratori rischiavano una perdita di reddito importante al netto della retribuzione. Un elemento, questo, che ha minacciato più volte di rompere la trattativa. Era impensabile, infatti, da parte nostra con-



dividere un percorso che prevedesse in partenza una perdita di reddito per i lavoratori, anche se la stessa applicazione del contratto aziendale ha certamente margini di incremento del reddito attraverso l'espletamento di alcune mansioni.

Proprio durante la fase più critica della trattativa è nata dalla nostra organizzazione l'idea di spostare il confronto su un tavolo tecnico, dove dar modo ai nostri rappresentanti territoriali e aziendali di far emergere tutte le criticità, ma anche, perfettamente nello spirito dei nostri dirigenti sindacali, l'opportunità di fare proposte costruttive che potevano tener conto delle esigenze dei lavoratori e nello stesso tempo delle esigenze economico finanziarie di chi stava effettuando l'operazione.

In questi numerosi, faticosi e produttivi tavoli tecnici si è trovata con Busitalia una condivisione sugli elementi economici. Non è stato affatto facile, infatti, trovare la strada che portasse all'applicazione del

contratto aziendale di Busitalia contestualmente all'eliminazione di due istituti economici presenti nella retribuzione di Cstp, individuando un trattamento economico individuale non riassorbibile "ad personam", che andrà a compensare il gap economico negativo per le diverse figure professionali e i diversi inquadramenti.

Nella tarda serata dell'11 ottobre, le segreterie nazionali di Fit, Filt, Uilt e Faisa - Ugl non ha sottoscritto l'accordo in coerenza con la linea intrapresa dal contratto aziendale di Busitalia - unitamente alle segreterie territoriali e Rsa hanno sottoscritto un accordo che non si può che valutare positivamente, perché garantisce i livelli occupazionali e retributivi di tutti i lavoratori, dando alla città di Salerno la prospettiva di un servizio stabile ed efficiente, anche attraverso l'acquisto di nuovi bus e l'assunzione di trenta nuovi autisti andando a effettuare una selezione da una graduatoria esistente rispetto a chi avesse operato

in passato con Cstp attraverso prestazioni temporanee.

La partenza di Busitalia avverrà dal 1 dicembre 2016, termine prorogato rispetto a quello inizialmente previsto sull'accordo, a conclusione delle conciliazioni che ogni lavoratore coinvolto dovrà sottoscrivere con la società. Le organizzazioni sindacali firmatarie lo scorso 26 ottobre hanno effettuato un'assemblea unitaria molto partecipata dove, al termine dell'esposizione del contesto in cui si è svolta la trattativa e dei termini previsti sull'accordo, hanno raccolto la condivisione da parte dei lavoratori per il lavoro svolto.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Mobilità tpl*

Trasporto marittimo

Gli esami non finiscono mai e si rischia anche di ripeterli

Ecco come procedono le certificazioni

A ridosso della scadenza, ossia la fine del 2016, ci si è resi conto che sarebbe stato impossibile adeguare le certificazioni di tutti i marittimi italiani a quanto previsto dagli ormai famosi emendamenti di Manila 2010 alla convenzione Stcw (Standard Training Course of Watchkeeping). A ciò si aggiunge che non esistono tuttora dati ufficiali sul numero dei marittimi italiani.

In questo clima di attesa e verifica con incontri ufficiali e ufficiosi con vari uffici dell'amministrazione, con la circolare del 13 ottobre 2016 è arrivata la tanto sospirata "deroga" che estende, limitatamente al personale impiegato su rotte nazionali, la data ultima per l'adeguamento delle certificazioni Stcw al 31 marzo 2017, rendendo possibile a chi non ha ancora frequentato i corsi l'imbarco, previa dimostrazione tramite dichiarazione aziendale o del centro di formazione di essere "in lista di attesa" per frequentare quanto previsto. Stesso discorso per il personale che ha già frequentato i corsi e non ha avuto la possibilità di registrarli. Purtroppo le lungaggini delle Capitanerie di Porto nel registrare le certificazioni sono un altro problema che si è aggiunto ai non pochi che già stanno affliggendo il popolo marittimo.

Nella stessa circolare al punto successivo, il 4.2, si conferma quanto già scritto nella circolare sui rinnovi dei C.o.C., Certificati di competenza, relativamente alla obbliga-

torietà dei corsi direttivi per comandanti e direttori di macchina; questo punto ha provocato una levata di scudi da parte di tutti, inclusi i non interessati al problema.

La pubblicazione della suddetta circolare ci ha portato a richiedere un incontro urgente al Ministero dei Trasporti per verificare la sua applicabilità a tutti i detentori dei titoli di comandante e direttore di macchina, ribaltando completamente quanto la stessa amministrazione aveva normato con la circolare del 5 giugno 2014 esentando gli stessi dal frequentare i corsi direttoriali, che rimanevano invece validi per chi doveva ancora conseguire l'abilitazione.

Come prevedibile l'amministrazione ha difeso le sue decisioni anche con una certa veemenza, che però non ha fatto desistere il sindacato dalle proprie posizioni. Il Mit ha cercato di difendere il proprio operato tirando in ballo una procedura di infrazione, fatta dall'Emsa (European Maritime Safety Agency) qualche anno fa e che denunciava una carenza nel percorso formativo degli ufficiali italiani, cosa ritenuta dal sindacato solo in parte vera in quanto la verifica dell'Emsa è avvenuta prima della riforma Gelmini che ha finito di "snaturare" il percorso formativo, trasformando il diploma da aspiranti naviganti a periti. Unica nota positiva è la possibilità per i marittimi che hanno ottenuto l'abilitazione negli anni 2011 e 2012 di poter pre-

sentare tale requisito entro il 31 dicembre 2018.

Dopo le frizioni del primo incontro il Mit ha adottato un atteggiamento più "diplomatico" allargando la discussione anche alle due associazioni datoriali, Confitarma e Fedarlinea, e cercando con l'aiuto e la mediazione del Comando generale delle Capitanerie di Porto di aprire entro dicembre un tavolo tecnico che affronti programmi e tempi previsti dai corsi direttivi.

Sul problema sopraindicato si sono buttati a pesce i movimenti nati negli ultimi tempi tra il popolo del diporto; purtroppo la mancanza di chiarezza nelle certificazioni del diporto ha creato non pochi problemi ai lavoratori del settore e, come purtroppo accade, qualcuno, per interessi personali, si è messo a capo del malcontento organizzando anche una manifestazione sotto il Ministero accusando il sindacato di cordardia e di disinteresse verso i lavoratori. La manifestazione c'è stata e, purtroppo per gli organizzatori, i numeri non sono stati quelli dichiarati alla vigilia. Invece delle migliaia di persone si sono presentati in circa duecento, il che dimostra che non sempre dietro i "mi piace" ci siano marittimi.

Con l'atmosfera ancora rovente per la suddetta circolare siamo arrivati all'assemblea pubblica di Confitarma tenutasi il 24 ottobre. Nel suo discorso il Presidente di Con-



fitarma Manuel Grimaldi, come da prassi, ha snoccolato una serie impressionante di numeri, dal calo delle navi, alla tenuta del tonnellaggio, al numero più che positivo degli allievi imbarcati sulle navi in registro internazionale, rimarcando la validità dell'accordo firmato con le organizzazioni sindacali a luglio dello scorso anno. E fin qui tutto bene, salvo che nelle conclusioni esternava il suo punto di vista sull'ormai famoso decreto Cociancich, che vuole rimettere in discussione alcuni benefit per gli armatori impegnati nei collegamenti di cabotaggio con le isole. Inutile dire che le conclusioni sono state più lunghe di tutto il resto del discorso, con l'attenzione di tutti rivolta alla replica del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

Questi, molto abilmente, ha solo sfiorato il problema spostando l'attenzione sulla riforma dei porti, ancora calda, e ha dimenticato anche di dire che fine ha fatto la medaglia d'oro alla bandiera della Marina mercantile promessa con tanta enfasi durante l'assemblea dell'anno scorso. Come dire: passata la festa gabbato il santo!

Notizie sono invece arrivate dalla Sottosegretaria Simona Vicari che, intervenendo all'Euromed Convention del gruppo Grimaldi, ha annunciato che le modifiche al registro internazionale appena approvate dal Consiglio dei Ministri con la formula "solo comunitari nei collegamenti con le

isole" entreranno in vigore solo dopo l'approvazione da parte della Commissione europea, come suggerito da Confitarma. La Sottosegretaria ha anche rivelato di volersi adoperare per creare una sorta di meccanismo che consenta uno svecchiamento la flotta, soprattutto i traghetti. Noi ci auguriamo che ciò avvenga presto, anche perché l'età media dei traghetti battenti bandiera italiana cresce in maniera vertiginosa e questo svecchiamento speriamo attinga alle nuove tecnologie sulla cresta dell'onda, come la propulsione dual fuel, Lng eccetera. Sperando che questo interessante progetto non faccia la fine della medaglia alla bandiera promessa da Delrio.

Altra questione che in ottobre ha avuto un picco preoccupante è quella relativa all'estensione dei benefici pensionistici dell'articolo 31 della legge 413/84 ai Comandanti imbarcati come unico operatore Goc (General operator certificate), in quanto, a seguito della richiesta dell'attestato previsto dall'Inps da parte di un nostro militante al proprio armatore, c'è stato il rifiuto da parte di questo e il "temporeggiamento" da parte dell'Assorimorchiatori, che si è trincerata dietro alla scusa di non poter rilasciare dichiarazioni false, in quanto per il personale in regime di 272 bis del Codice della navigazione nei periodi di imbarco sono compresi anche i riposi e le ferie. Purtroppo a oggi la nostra

richiesta all'Inps di poter utilizzare l'estratto matricolare come già accade per il personale di macchina e i radiotelegrafisti è ancora lettera morta e il problema è ancora nelle mani degli armatori: ché se un marittimo è particolarmente "fedele" rilasciano quanto richiesto dall'Inps e magari diventa Comandante d'armamento anche essendo pensionato.

Mentre scrivo queste note la segreteria di Assorimorchiatori mi informa che ha appena dato indicazioni alle società associate su come evadere le richieste di dichiarazioni ai fini pensionistici.

Ultima ma non per importanza ricordiamo la lunga e annosa trattativa per il rinnovo del contratto integrativo aziendale dei Rimorchiatori spezzini: dopo vari stati di agitazione e due scioperi qualcosa si muove; il tavolo pare sia stato "salvato" e si sta trattando su una nuova organizzazione del lavoro che permetta al personale di avere un'attività lavorativa meno stressante ed economicamente più gratificante.

**Coordinatore nazionale Fit-Cisl
Trasporto marittimo*

Trasporto marittimo

Io, Comandante della Tirrenia vi racconto la mia vita per mare

Era il lontano 1972 e avevo solo diciotto anni quando, per la prima volta, misi piede su una nave; da pochi mesi avevo conseguito il diploma dell'istituto nautico "Nino Bixio" di Piano di Sorrento.

Rammento con esattezza la data del mio primo imbarco perché era l'antivigilia di Natale e, mentre le case già profumavano di cannella e di zucchero caramellato, io partivo con la mia valigia stretta in una mano e il cuore gonfio di nostalgia. Ricordo ancora mia madre quando mi disse: «La Madonna ti accompagna», frase che, in tutti questi anni, mi ha ripetuto ogni qualvolta sono andato a salutarla prima di ripartire.

I primi tre imbarchi sulle navi passeggeri Guglielmo Marconi ed Europa e su quella da carico Cellina del Lloyd Triestino, con il grado di Allievo, hanno costituito la mia "gavetta", quella che oggi ai giovani Allievi Capitano viene negata a causa dei tagli del personale. Il severo inquadramento ricevuto nei primi anni con il Lloyd è stato prezioso: il rispetto delle regole e il discernimento comportamentale verso i superiori e i subalterni hanno contribuito alla mia formazione professionale e umana, bagaglio indispensabile per l'esercizio di un lavoro tanto particolare qual è quello di noi "uomini del mare".

Dal '75 al '79 ho navigato in qualità di 3° Ufficiale con le compagnie degli armatori Lauro e D'Amico, poi anche con la Span e la Msc e queste ulteriori esperienze hanno contribuito ad accrescere il bagaglio di co-

noscenze che avevo acquisito.

Nel 1979 sono approdato alla Tirrenia di Navigazione spa – così si chiamava Tirrenia all'epoca. Quell'anno fu decisivo per me e la mia famiglia: nasceva la mia prima bambina e proprio il giorno prima, mentre mio suocero riponeva fra i ricordi la sua divisa da 1° Commissario di bordo di Tirrenia, con i gradi luccicanti e la memoria delle campagne di guerra, io imbarcavo, con il grado di 3° Ufficiale. Avrei tanto voluto vivere quell'emozione irripetibile accanto alla mia giovane sposa, ma l'opportunità di ottenere la continuità di rapporto di lavoro (Crl) mi ha spinto a preferire la nave alle gioie familiari. Nel 1994, a soli quarant'anni, raggiungevo il massimo della carriera con il mio primo imbarco da Comandante sul mototraghetti Sicilia.

In quegli anni nasceva l'Auti, l'Associazione degli Ufficiali di Tirrenia che, attraverso la formazione di uno spirito di gruppo forte e coeso, ricopriva il ruolo di forza trainante e di portavoce, affinché fossero garantiti gli accordi sindacali e migliorate le tutele della categoria.

Interessi personali e sciocchi atteggiamenti individualisti videro però cadere in frantumi le aspettative e i nobili ideali. Della storica flotta pubblica mercantile, considerata da molti l'Alitalia dei mari, oggi non resta più nulla. Privatizzata dopo anni di attese, incomprensioni e controverse, è passata sotto il controllo della Compagnia di Navigazione Italiana (Cin). Già congelato da tempo, il regolamento

organico, per il quale noi della vecchia guardia ci eravamo tenacemente battuti, andrà via via estinguendosi con il raggiungimento dell'età pensionabile.

È oggi svilita e svuotata nei contenuti la figura del Comandante, che nella marineria da sempre è stato per l'equipaggio un punto di riferimento insostituibile, un "pater familias" su cui, nel rispetto della gerarchia, contare e in taluni casi anche affidare la propria vita e che costituiva altresì un valido collaboratore nel quale l'armatore della flotta riponeva la massima stima e fiducia.

Per 22 anni ho ricoperto il ruolo di Comandante e nella mia lunga carriera di "uomo del mare", ho speso gli anni della giovinezza e della maturità, ho cullato speranze e sofferto delusioni, ai miei subalterni ho dato sempre fiducia e rispetto e ne ho ricevuto altrettanto, in un clima di serena e umana collaborazione.

Oggi che, dopo una lunga carriera sul mare, ripongo la mia divisa, pur vivendo in tempi difficili, raccomando ai giovani che cominciano professionalità e tenacia, coraggio e intraprendenza, ma soprattutto solidarietà e spirito di corpo affinché la categoria degli uomini del mare rifiorisca e torni ad essere un vanto così come lo era nei tempi passati.

Nicola Grimaldi

Trasporto marittimo

Buone notizie dal Fanimar, il fondo sanitario dei marittimi

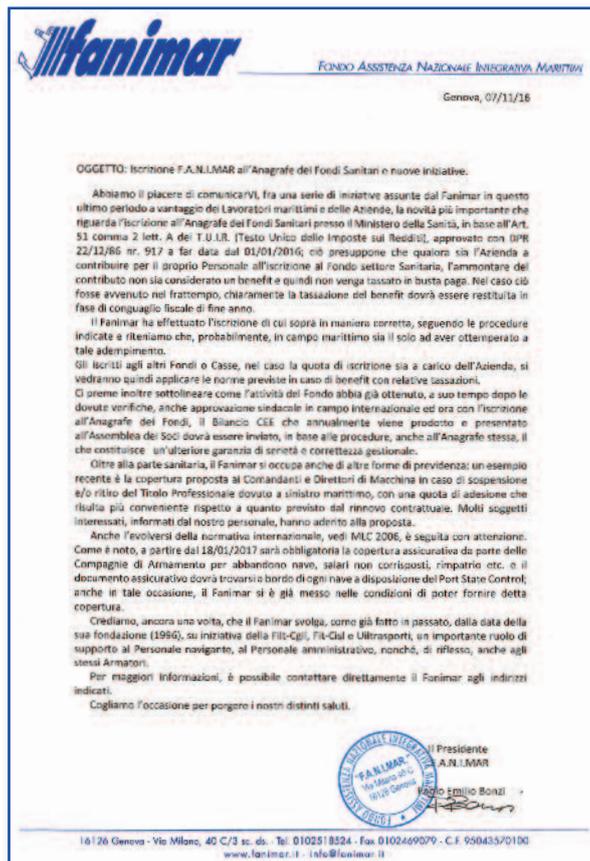
Paolo Bonzi, Presidente di Fanimar, il fondo sanitario dei marittimi, scrive:

Abbiamo il piacere di comunicarVi, fra una serie di iniziative assunte dal Fanimar in questo ultimo periodo a vantaggio dei lavoratori marittimi e delle Aziende, la novità più importante che riguarda l'iscrizione all'Anagrafe dei Fondi Sanitari presso il Ministero della Sanità, in base all'art. 51 comma 2 lett. A del T.U.I.R. (Testo Unico delle Imposte sui Redditi), approvato con DPR 22/12/86 nr. 917 a far data dal 01/01/2016; ciò presuppone che, qualora sia l'azienda a contribuire per il proprio personale all'iscrizione al Fondo settore Sanitaria, l'ammontare del contributo non sia considerato un benefit e quindi non venga tassato in busta paga. Nel caso ciò fosse avvenuto nel frattempo, chiaramente la tassazione del benefit dovrà essere restituita in fase di conguaglio fiscale di fine anno.

Il Fanimar ha effettuato l'iscrizione di cui sopra in maniera corretta, seguendo le procedure indicate e riteniamo che, probabilmente, in campo marittimo sia il solo ad aver ottemperato a tale adempimento.

Gli iscritti agli altri fondi o casse, nel caso la quota di iscrizione sia a carico dell'azienda, si vedranno quindi applicare le norme previste in caso di benefit con relative tassazioni.

Ci preme inoltre sottolineare come l'atti-



ività del fondo abbia già ottenuto, a suo tempo, dopo le dovute verifiche, anche approvazione sindacale in campo internazionale e ora, con l'iscrizione all'Anagrafe dei Fondi, il Bilancio Cee che annualmente viene prodotto e presentato all'Assemblea dei Soci dovrà essere inviato, in base alle procedure, anche all'Anagrafe stessa, il che costituisce un'ulteriore garanzia di serietà e correttezza gestionale.

Oltre alla parte sanitaria, il Fanimar si occupa anche di altre forme di previdenza:

un esempio recente è la copertura proposta ai Comandanti e Direttori di Macchina in caso di sospensione e/o ritiro del Titolo Professionale dovuto a sinistro marittimo, con una quota di adesione che risulta più conveniente rispetto a quanto previsto dal rinnovo contrattuale. Molti soggetti interessati, informati dal nostro personale, hanno aderito alla proposta.

Anche l'evolversi della normativa internazionale, vedi Mlc 2006, è seguita con attenzione.

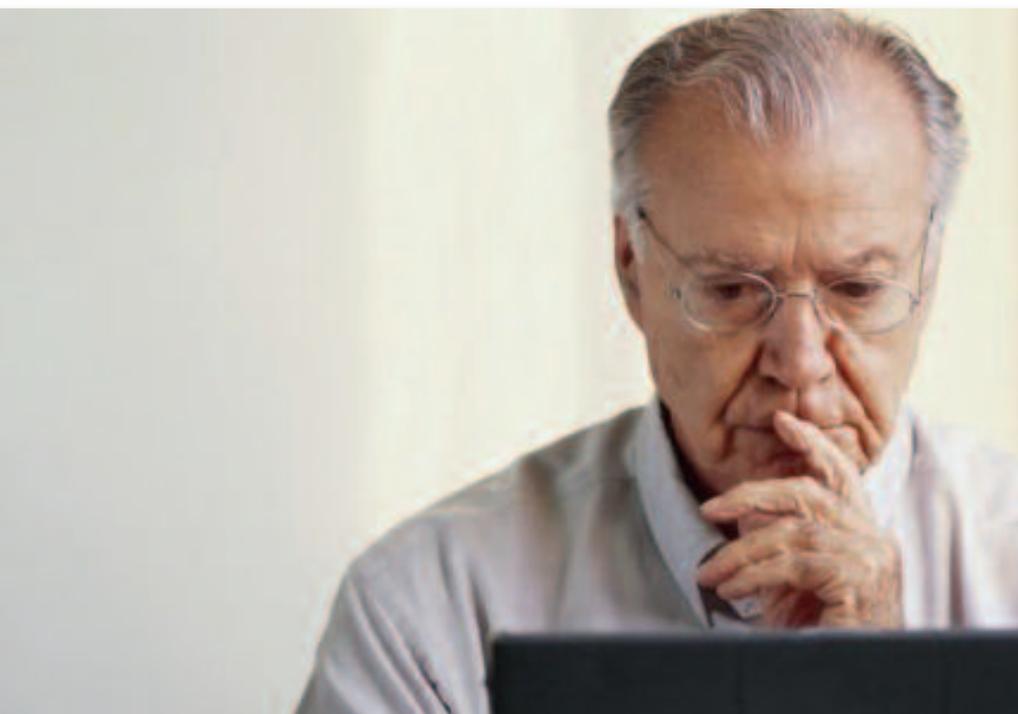
Come è noto, a partire dal 18/01/2017 sarà obbligatoria la copertura assicurativa da parte delle compagnie di armamento per abbandono nave, salari non corrisposti, rimpatrio etc. e il documento assicurativo dovrà trovarsi a bordo di ogni nave a disposizione del Port State Control; anche in tale occasione il Fanimar si è già messo nelle condizioni di poter fornire detta copertura.

Crediamo, ancora una volta, che il Fanimar svolga, come già fatto in passato, dalla data della sua fondazione (1996), su iniziativa della Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, un importante ruolo di supporto al personale navigante, al personale amministrativo, nonché, di riflesso, anche agli stessi armatori.

Per maggiori informazioni, è possibile contattare direttamente il Fanimar agli indirizzi reperibili sul sito Fanimar.it.

Cogliamo l'occasione per porgere i nostri distinti saluti.

In arrivo altre modifiche al Jobs Act mentre la mobilità va in pensione



Il cantiere delle modifiche al Jobs Act non smette di produrre novità. Con il decreto legislativo n. 185/2016, sono state apportate delle modifiche all'indennità di disoccupazione Naspi, alla cassa integrazione straordinaria per i lavoratori nelle aree di crisi, alla tracciabilità dei voucher e sono state inserite sanzioni più pesanti per i datori che non rispettano le quote d'obbligo. Tra le novità già introdotte che serve ricordare, in quanto gli effetti decorreranno dal primo gennaio 2017, c'è l'abolizione della mobilità che sarà completamente sostituita dalla Naspi. Iniziamo a vedere cosa prevedono le nuove norme partendo dal venir meno della mobilità.

L'abrogazione dell'ammortizzatore sociale

destinato ai lavoratori delle imprese con più di 15 dipendenti era stato previsto dalla legge n. 92/2012. Interessati dalla modifica saranno tutti i lavoratori delle grandi aziende licenziati dal 31 dicembre 2016 che non potranno più essere collocati in mobilità ordinaria. Nulla cambia per chi è già in mobilità o ci entrerà entro la fine dell'anno, che continuerà, pertanto, a fruire dell'indennità secondo le regole attuali anche dopo il 2016, fino all'esaurimento del periodo di assistenza.

Sempre in tema di ammortizzatori sociali il decreto legislativo n. 185/2016 conferma la possibilità di trasformare i contratti di solidarietà "difensivi" in contratti di solidarietà "espansivi", al fine di favorire

l'incremento degli organici e l'inserimento di nuove competenze. È stata introdotta la possibilità per le imprese di rilevante interesse strategico per l'economia nazionale, che abbiano concluso accordi in sede governativa entro il 31 luglio 2015, di richiedere la reiterazione della riduzione contributiva per la durata stabilita da apposita commissione istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e comunque entro il limite di 24 mesi.

Altri correttivi riguardano la cassa Integrazione. Viene consentito alle imprese che fanno domanda di cassa integrazione guadagni ordinaria per eventi oggettivamente non evitabili, di inoltrare le domande entro la fine del mese successivo a quello in cui si è verificato l'evento. Ciò per evitare, nei casi di eventi che si ripetono a breve distanza di tempo, come quelli meteorologici, la presentazione di più domande successive in un arco temporale di breve durata. Per la cassa integrazione guadagni straordinaria si prevede che la sospensione o la riduzione dell'orario concordata tra le parti abbia inizio entro trenta giorni dalla data di presentazione della domanda.

Altre modifiche riguardano l'ampliamento, per l'anno 2016, della percentuale (dal 5% al 50%) delle risorse finanziarie non spese che le regioni e le province autonome possono utilizzare per la concessione degli ammortizzatori sociali in deroga. In alternativa, è prevista la possibilità per le regioni e province autonome di destinare le risorse non spese ad azioni di politica attiva. Resta comunque confermata la soppressione degli ammortizzatori sociali in

deroga alla fine di quest'anno. Nel decreto si prevede l'aumento del finanziamento destinato al pagamento della cassa integrazione straordinaria per le imprese sequestrate o confiscate alla criminalità organizzata o destinatarie di interdittiva antimafia, nonché la possibilità di autorizzare un ulteriore intervento di integrazione salariale straordinaria per le aziende operanti nelle aree di crisi complessa già individuate. La prestazione può essere concessa per non più di 12 mesi. Per accedere alla misura le imprese devono presentare un piano di recupero occupazionale che prevede appositi percorsi di politiche attive del lavoro concordati con la regione e finalizzati alla rioccupazione dei lavoratori.

Per quanto concerne la Naspi è previsto un piccolo correttivo in favore dei lavoratori stagionali dei settori del turismo e degli stabilimenti termali che abbiano perduto involontariamente l'occupazione nel corso del 2016. I soggetti interessati potranno usufruire di un mese in più di Naspi, fino a un massimo di 4 mesi, nel caso in cui, per i tre anni degli ultimi quattro anni, abbiano attivato rapporti di lavoro stagionale.

La stretta sull'abuso dell'utilizzo dei voucher riguarda i committenti imprenditori non agricoli o professionisti. Tali soggetti dovranno comunicare preventivamente, almeno 60 minuti prima dell'inizio della prestazione lavorativa, alla sede territoriale competente dell'Ispettorato nazionale del lavoro, mediante sms o posta elettronica, i dati anagrafici o il codice fiscale del lavoratore, il luogo e la durata della prestazione.

I committenti imprenditori agricoli, invece, dovranno comunicare esclusivamente i dati anagrafici o il codice fiscale del lavoratore, il luogo e la durata della

prestazione con riferimento a un arco temporale non superiore a 7 giorni. Un successivo decreto del Ministro del Lavoro dovrà individuare le modalità attuative di tale obbligo di comunicazione e ulteriori modalità di assolvimento in funzione dello sviluppo delle tecnologie. In caso di viola-



zione scatteranno sanzioni amministrative da 400 a 2.400 euro, in relazione a ciascun lavoratore per cui è stata emessa la comunicazione.

Il decreto contiene altri interventi che riguardano il collocamento obbligatorio dei disabili, la procedura telematica per le dimissioni dal lavoro, l'utilizzo di strumenti e impianti audiovisivi installati in azienda.

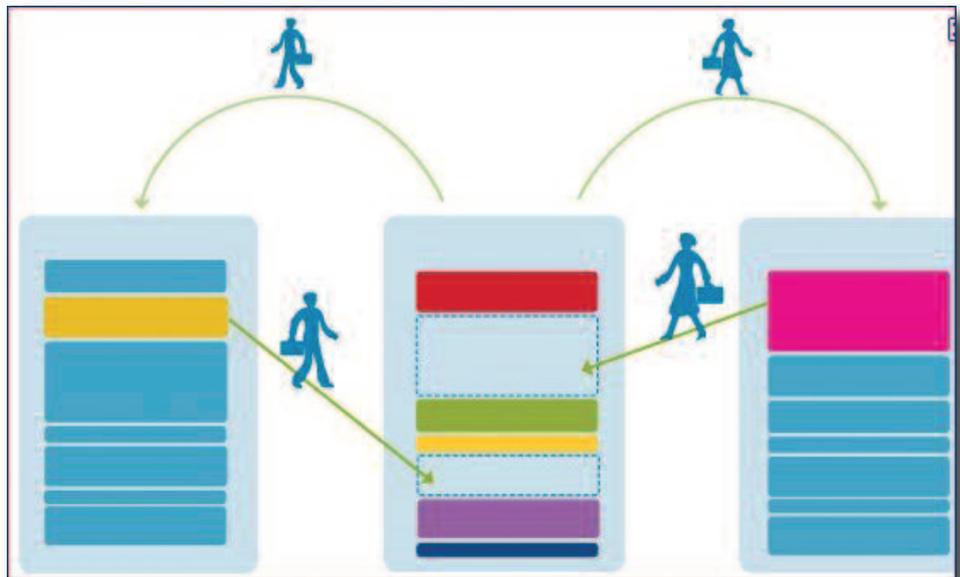
Per quanto concerne il collocamento dei lavoratori disabili con riduzione della ca-

pacità lavorativa pari (non solo superiore) al 60%, è previsto che vengano computati in «quota di riserva», anche se non sono stati assunti tramite collocamento obbligatorio. Di converso sono previste sanzioni più consistenti per le imprese che non rispettano la quota d'obbligo.

In tema di dimissioni volontarie, viene chiarito che la procedura telematica per le dimissioni e/o la risoluzione consensuale del rapporto di lavoro non trova applicazione nei rapporti di lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni; inoltre viene estesa ai consulenti del lavoro e alle sedi territoriali dell'Ispettorato nazionale del lavoro la possibilità per il lavoratore di farsi assistere nella procedura.

In fine, nel decreto si precisa che gli impianti e strumenti audiovisivi possono essere installati in azienda, se non c'è accordo sindacale, previa autorizzazione dell'ispettorato nazionale del lavoro (sede territoriale o centrale), che decide in via definitiva.

Per quanto concerne il collocamento dei lavoratori disabili con riduzione della ca-



Nel 2016, in 600 hanno partecipato ai corsi della Fit nazionale

La Formazione si conferma una scelta strategica in cui crediamo e investiamo

Anche il 2016 si conferma un anno intenso per le risorse economiche e umane impegnate dalla Fit-Cisl nella formazione.

Alcuni numeri possono offrire un'idea dell'impegno sostenuto. Nelle quasi 2.500 giornate d'aula, sono stati circa 600, tra delegati, quadri e dirigenti, coloro che hanno avuto l'occasione di partecipare a un corso organizzato e/o gestito direttamente dalla formazione della struttura nazionale, per una spesa complessiva di diverse centinaia di migliaia di euro.

Questo è stato l'anno non solo in cui è stato garantito il supporto alla formazione per delegati e operatori delle Federazioni regionali, ma anche l'anno durante il quale sono stati formati tutti i delegati Rsu (Rappresentanze sindacali unitarie) e Rls (Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza) eletti nelle aziende del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, le donne, i dirigenti ai più alti livelli e si è svolta la seconda edizione del Corso lungo Cisl Reti.

Tutto questo è avvenuto nell'anno in cui la Fit nazionale ha cambiato il Segretario generale. A Giovanni Luciano, che è entrato a far parte della Segreteria confederale, nello scorso mese di giugno, Antonio Piras è subentrato alla conduzione della Federazione. Va ricordato altresì che questo è stato anche l'anno in cui Pasquale Paniccia ha assunto la guida della formazione nazionale.

Non è assolutamente banale evidenziare che, nonostante siano cambiate le persone e le responsabilità, quello che si conclude è stato un altro anno di grande impegno per la formazione dei delegati e dei dirigenti.

È vero che la formazione appartiene al

DNA della Cisl, ma è altrettanto vero che il livello di impegno della Fit nazionale non è comune a tutte le federazioni e a tutte le strutture confederali. Del resto sono gli uomini che guidano le organizzazioni a rendere concrete le idee con le scelte quotidiane e a realizzare con coerenza ciò che propongono negli organismi.

L'importanza ed il ruolo della formazione possono essere capiti - e gli si può affidare il valore e il compito che gli spetta - solo da chi l'ha sperimentata e ne ha compreso l'importanza. Il sapere non è un tesoro che va custodito gelosamente, ma che va proposto e offerto a coloro che vogliono vivere l'esperienza dell'impegno sindacale, per offrire loro gli strumenti per affrontare le sfide che attendono ogni giorno il mondo del lavoro.

Il prossimo anno sarà quello del Congresso, l'anno in cui si individueranno gli uomini e le donne che nei prossimi anni guideranno la nostra Federazione verso le nuove sfide; e tra queste dovremo affrontare non solo i problemi, ormai cronici, della difficile situazione economica del no-

stro Paese e delle sue aziende, ma dovremo anche verificare il nostro assetto organizzativo, anche in rapporto a Cisl Reti, e cominciare a riflettere su ciò che succederà nel mondo del lavoro.

Dovremo infatti fare i conti con "Industry 4.0". Questa, che è definita la quarta rivoluzione industriale, modificherà non solo il modo di produrre i beni e i servizi, ma comporterà stravolgimenti nel modo di intendere il lavoro, dove i lavoratori saranno addetti a funzioni completamente differenti da quelle che abbiamo conosciuto. L'ulteriore evoluzione tecnologica e l'utilizzo della rete offriranno nuove opportunità, ma comporteranno anche conseguenze, al momento non del tutto conosciute sull'occupazione.

Senza dubbio la formazione si conferma la ricetta indispensabile per aiutare i delegati e i quadri sindacali a guardare alle sfide del futuro non con rassegnazione, ma con coraggio, forti delle competenze che avranno acquisito.

**Responsabile nazionale Fit-Cisl
Formazione*



Prenditi cura di te: non rimandare a domani

Ecco la campagna della Fit-Cisl per la prevenzione dei tumori femminili

Il Coordinamento nazionale donne Fit ha avviato la campagna **“Prenditi cura di te: non rimandare a domani”** per promuovere la prevenzione dei tumori femminili. L’iniziativa si realizzerà attraverso la diffusione, presso tutte le strutture e i luoghi di lavoro dei trasporti, di un opuscolo informativo elaborato dal Coordinamento stesso e ha l’obiettivo di ricordare a tutte le donne che ogni azione conta e ciascuna può fare la sua parte per sconfiggere il tumore al seno, sottoponendosi puntualmente, senza rimandare a domani, agli esami e agli screening consigliati perché la diagnosi precoce è fondamentale e può salvare la vita.

Cos’è il tumore al seno

Il tumore del seno consiste nella formazione di tessuto costituito da cellule che crescono in modo incontrollato e anomalo all’interno della ghiandola mammaria. La malattia può essere localizzata o diffondersi ai tessuti circostanti e ad altre parti del corpo.

Le possibilità di cura e di guarigione dipendono dallo stadio in cui la neoplasia si trova al momento della diagnosi e dalle sue caratteristiche biologiche: tipi diversi di cancro della mammella, infatti, presentano caratteristiche di crescita e reazioni diverse alle terapie.

Poco si conosce ancora sulle cause del tumore al seno, ma alcuni fattori di rischio sono stati collegati alla probabilità di ammalarsi, così come esistono dei fattori che esercitano un effetto protettivo e che sono individuati come fattori di protezione.

Fattori di rischio

- **Età:** la maggior parte dei tumori al

seno è diagnosticata dopo i 50 anni e dopo la menopausa.

- **Cambiamenti ormonali:** avere il primo ciclo mestruale prima dei 12 anni oppure la menopausa dopo i 50 anni.
- **Ereditarietà:** la presenza di casi di tumore in parenti prossimi, specie se compaiono in giovane età.
- **Altri fattori:** sovrappeso e obesità, stile di vita sedentario, fumo, abuso di alcol, dieta povera di frutta e verdura.

Fattori di protezione

- **Nutrizione e stili di vita:** corretta alimentazione ed esercizio fisico.
- **Gravidanza:** avere avuto figli e avere avuto la prima gravidanza intorno ai vent’anni.
- **Allattamento al seno:** permette alla cellula mammaria di maturare e completarsi e la rende quindi più resistente. Quanti più mesi si è prolungato l’allattamento, tanto più appare ridotto il rischio di ammalarsi.

Vincere il tumore al seno: Miglioramento delle terapie e diagnosi precoce

In Italia viene diagnosticato un tumore al seno a circa 48mila donne ogni anno, l’80% delle quali ha un’età superiore ai 50 anni. Se la malattia è diagnosticata in uno stadio precoce la sopravvivenza successiva ai 5 anni dalla diagnosi raggiunge il 98%. Negli ultimi 20 anni i casi di guarigione sono raddoppiati grazie al miglioramento delle terapie e all’anticipazione diagnostica. Una diagnosi precoce è possibile soprattutto per la diffusione su larga scala

dei programmi di screening mammografico.

Le cure attualmente disponibili includono la chirurgia, la radioterapia, la chemioterapia, l’ormonoterapia e le terapie biologiche. La chirurgia oncologica mammaria ha compiuto passi da gigante, con un numero sempre maggiore di interventi conservativi rispetto a quelli mutilanti, soprattutto se dall’esame citologico il linfonodo sentinella risulta negativo. Oggi è possibile fra l’altro la ricostruzione del seno già durante l’intervento, evitando alla paziente lo stress di una nuova operazione e garantendo un miglior recupero.

Cosa sono i tumori all’utero e alle ovaie?

Anche gli altri organi dell’apparato riproduttivo femminile possono essere colpiti da un tumore.

Collo dell’utero

Il collo dell’utero è il canale che unisce l’utero alla vagina. In Italia il tumore al collo dell’utero colpisce 3.500 donne ogni anno, di cui quasi la totalità dei casi sono causati da un’infezione da Papillomavirus umano (HPV). Il tasso di guarigione è altissimo (solo 1 per mille delle donne malate non guarisce) grazie agli screening di diagnosi precoce.

Corpo dell’utero

I tumori che colpiscono l’utero si manifestano in genere dopo i 50 anni. Non esiste uno strumento efficace di screening per la diagnosi precoce. È necessario non sottovalutare sintomi come sanguinamento anomalo dalla vagina non legato al ciclo mestruale, perdite vaginali maleodoranti, dolori alle pelvi o alla schiena, perdite re-

pentine di peso senza cause apparenti.

Ovaie

Il tumore alle ovaie colpisce ogni anno in Italia circa 4.800 donne, con una sopravvivenza ai 5 anni dalla diagnosi compresa tra il 37 e il 50% a seconda dello stadio a cui è diagnosticato.

Attualmente non esiste uno strumento efficace di screening per la diagnosi precoce. Spesso non dà segnali in fase iniziale. In caso di sintomi prolungati come addome gonfio, aerofagia, bisogno di urinare frequente è bene consultare il proprio medico di fiducia.

come spinaci, cicoria, bietola e lattuga.

Limita al massimo il consumo di sale, utilizza gli insaporitori naturali, come le spezie e le erbe aromatiche.

Per condire i tuoi piatti scegli l'olio d'oliva extravergine. Evita le bevande zuccherate e gasate.

I cereali non devono mai mancare dalla tua tavola: pasta, riso, orzo, farro e così via, meglio se integrali.

Limita il consumo di carne ed evita gli insaccati. Preferisci legumi e pesce.

Frutta e verdura sono alimenti indispensabili per mantenerti in salute. Consumane più porzioni ogni giorno, anche per assicu-

rarti l'apporto corretto di vitamine, sali minerali e fibre.

Stile di vita

Pratica regolarmente attività fisica: è sufficiente dedicare 30 minuti al giorno al movimento, ma con regolarità.

Non fumare e limita il consumo di alcool.

Esami da fare

Scoprire un tumore in fase precoce può aumentare considerevolmente le possibilità di guarigione, con trattamenti efficaci e poco invasivi.

Per questo, oltre alla prevenzione primaria costituita da uno stile di vita corretto, è necessaria la prevenzione secondaria, cioè sottoporsi con regolarità agli accertamenti prescritti dal proprio medico, secondo l'età e la storia personale.

L'autopalpazione non sostituisce in alcun modo la visita senologica o l'esame strumentale (ecografia e mammografia). È importante, infatti, che l'eventuale presenza del cancro venga rilevata ancor prima che sia palpabile. Ogni donna, però, deve imparare a conoscere il proprio corpo, senza ansie, per individuare eventuali cambia-

menti e rivolgersi al medico in caso di segnali insoliti.

I controlli

Tra gli 11 e i 12 anni

Per il tumore al collo dell'utero si può fare prevenzione primaria: la vaccinazione contro i ceppi più pericolosi del Papillomavirus (HPV) protegge dall'infezione, causa principale del tumore.

Viene offerta gratuitamente dal Servizio sanitario nazionale alle ragazze di 11-12 anni, ma può essere fatta anche dopo, previo consulto col proprio medico di fiducia.

Dai 25 ai 40 anni

Autopalpazione del seno (tra il 2^a e il 3^a giorno dopo ogni ciclo mestruale).

Almeno una volta visita senologica. Ecografia mammaria e visita ginecologica con almeno una volta ecografia transvaginale, da ripetere secondo il parere del medico di fiducia.

Pap test e HPV DNA test per la prevenzione del tumore al collo dell'utero (ogni 2-3 anni).

Dai 40 ai 50 anni

Autopalpazione del seno (tra il 2^a e il 3^a giorno dopo ogni ciclo mestruale).

Visita senologica, mammografia ed ecografia mammaria e visita ginecologica con ecografia transvaginale (ogni 1-2 anni).

Pap test e HPV DNA test per la prevenzione del tumore al collo dell'utero (ogni 2-3 anni).

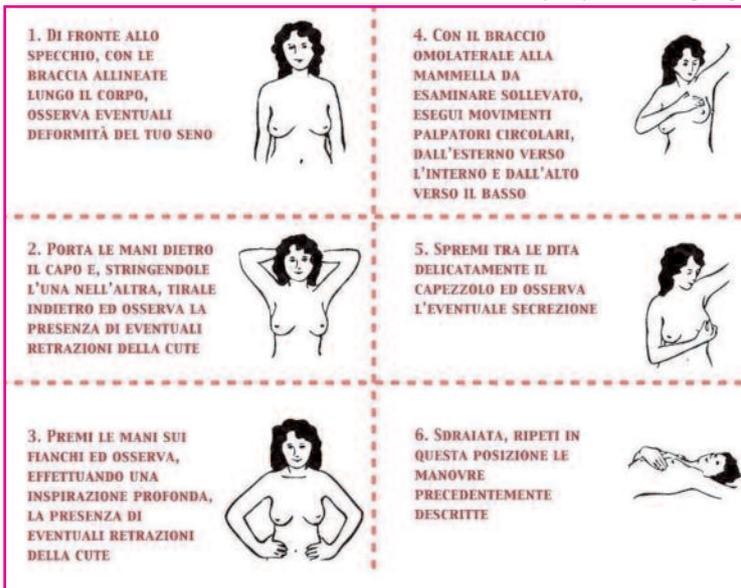
Oltre i 50 anni

Autopalpazione del seno (una volta al mese).

Visita senologica, mammografia ed ecografia mammaria, visita ginecologica con ecografia transvaginale (ogni anno).

Pap test e HPV DNA test per la prevenzione del tumore al collo dell'utero (ogni 2-3 anni).

**Responsabile nazionale
Coordinamento donne Fit-Cisl*



Prevenzione

Alimentazione e stili di vita

Come dicevamo, il primo passo della prevenzione è uno stile di vita sano. Controllare il peso corporeo, curare l'alimentazione associandola all'esercizio fisico influenzano le probabilità di sviluppare un tumore nel corso della vita.

Alimentazione

In generale, è bene ridurre il consumo di grassi animali e aumentare quello di legumi, cereali e verdure. Fra gli alimenti che svolgono un ruolo protettivo nei confronti dello sviluppo del tumore al seno vi sono gli ortaggi a foglia, sia cotti che crudi,

I giovani nella Fit al lavoro verso l'XI Congresso

Moltiplichiamo le iniziative per coinvolgerli e supportarli Eccole spiegate

Sulla base di quanto realizzato e del progetto nazionale "I giovani nella Fit", l'impegno della Segreteria nazionale, relativo alla partecipazione dei giovani sindacalisti alla vita della Federazione, riparte dal documento consegnato dai giovani partecipanti al progetto agli atti del precedente Congresso e riconfermato nel documento conclusivo dell'Assemblea organizzativa nazionale.

Proseguendo il cammino così tracciato, due sono gli obiettivi da realizzare per affermare e rendere concreta la partecipazione dei giovani nelle attività della Federazione.

Per i giovani della Fit: costituire a livello sperimentale un "Laboratorio giovani Fit" e aumentare, già a partire dal prossimo Congresso, la presenza di giovani sindacalisti under 35 tra i delegati e i componenti degli organismi.

Per i giovani non occupati: avviare il progetto "Il Faro", un servizio/percorso di orientamento al lavoro, diretto a strutturare un canale di incontro tra domanda e offerta di lavoro nei trasporti.

Costituzione del Laboratorio nazionale Giovani Fit: Il Laboratorio avrà natura sperimentale e sarà costituito: da uno staff organizzativo composto da quattro giovani sindacalisti under 35; da un Responsabile che coordinerà i lavori del Laboratorio; da un referente under 35 per ogni regione.

I compiti del Laboratorio si articoleranno sui seguenti aspetti:

Comunicazione: una delle priorità sarà quella di sviluppare una rete di comunicazione tra i giovani, che interfacci la strut-

tura nazionale con quelle regionali e territoriali (aggiornamento pagina Facebook già esistente, attivazione account Twitter giovani Fit, sviluppo area giovani del sito Fit nazionale);

Partecipazione e proselitismo: il Laboratorio potrà elaborare progetti e proposte, mirati al rafforzamento della partecipazione dei giovani negli organismi della Fit e diretti al coinvolgimento sempre maggiore di giovani lavoratori;

Politiche contrattuali: supportare l'attività delle aree contrattuali attraverso l'individuazione di proposte a sostegno dell'elaborazione delle piattaforme per i rinnovi contrattuali;

Il Faro: collaborare alla realizzazione del progetto il Faro, servizio di orientamento al lavoro.

Ma la prima attività, su cui il neo costituito Laboratorio Giovani si sta già impegnando, è l'aggiornamento della banca dati degli under 35 della Fit già presenti e attivi, attraverso la quale individuare e valutare la loro presenza negli organismi della Federazione a tutti i livelli, oltre ai ruoli rivestiti, le competenze possedute, nonché le aree contrattuali in cui svolgono la loro attività.

L'aggiornamento della banca dati fornirà gli strumenti utili per affermare e rendere più concreta la partecipazione dei giovani nella vita della Federazione a partire dal prossimo Congresso, anche per la necessità di prevedere un'adeguata percentuale di delegate e delegati giovani under 35, in ottemperanza a quanto previsto dalle modifiche al regolamento di attuazione dello Statuto confederale.

Ma sicuramente il compito più innovativo, su cui si metterà alla prova il Laboratorio, sarà la realizzazione del progetto il Faro. Per la prima volta la Segreteria nazionale, attraverso i giovani componenti del Laboratorio, si occuperà di strutturare un canale di comunicazione tra domanda e offerta di lavoro nei trasporti rivolgendosi così l'attenzione verso quelli non occupati.

Tale progetto nazionale, come suggerisce lo stesso nome, vuole essere un punto di riferimento sul territorio, uno strumento di orientamento al lavoro nei trasporti, con l'obiettivo di migliorare la domanda e l'offerta di lavoro a livello nazionale.

Saranno costruite due banche dati: una relativa alla domanda di lavoro a livello nazionale delle aziende con maggior rilevanza sul territorio e la seconda relativa all'offerta di lavoro. I referenti regionali del Laboratorio lavoreranno a diretto contatto con i giovani non occupati della propria regione, dei quali acquisiranno le informazioni personali che saranno poi trasmesse allo staff organizzativo che provvederà ad inserire le informazioni raccolte nella banca dati. Allo stesso tempo, lo staff organizzativo raccoglierà le informazioni relative alle opportunità occupazionali presenti sul mercato e fornirà tutti gli strumenti necessari a supporto dei referenti regionali. In sintesi, i giovani sindacalisti, attraverso una rete di collaborazione strutturata, si impegneranno per supportare i tanti giovani in cerca di occupazione.

Francesca Di Felice
Responsabile nazionale Fit-Cisl
Coordinamento giovani

Che tipo di sindacato vuole il Paese



Si contestano spesso i comportamenti ai sindacati confederali rispetto agli scioperi e a prese di posizioni forti da parte dell'opinione pubblica, di contro troppo spesso lo stesso sindacato è contestato dagli iscritti e dai lavoratori accusato di troppa "debolezza"

Di seguito, a valle di accordi nazionali stipulati tra associazioni datoriali della logistica con i Cobas le riflessioni del Segretario Confederale Luciano indirizzate a Dario Di Vico del Corriere della Sera che spesso si è occupato della vicenda "accusando" il sindacato di non governare il settore della logistica e la risposta di quest'ultimo.

Lettera aperta

Caro Di Vico,

più volte in passato ho letto sue considerazioni sul fatto che i sindacati confederali non controllano più la situazione nei magazzini della logistica. Il settore è in mano ai Cobas.Vero. Non siamo riusciti ad incidere rispetto ad una situazione che, per responsabilità non tutte nostre, è diventato una sorta di Far West.

Forme di sfruttamento pesante, etnie organizzate verticalmente, cooperative che chiudono e riaprono sotto altri nomi, infiltrazioni malavitose, blocchi dei magazzini, episodi di violenza. In questa situazione non siamo riusciti a rompere uno schema, sempre più asfissiante, neanche con il tentativo di far funzionare un tavolo della legalità dedicato. Tavolo insediato al Ministero del lavoro con la presenza del Ministero degli interni, sindacati e parti datoriali. Firmammo un documento all'epoca del Governo Monti, poi le successive reiterate richieste sono cadute nel vuoto col Governo attuale. Si sono girati dall'altra parte. Invece serviva e serve un'azione congiunta in quel settore da parte dei Ministeri del lavoro e degli interni, un tavolo, appunto, della legalità.

In Italia, quando i sindacati scioperano, in particolare nei servizi pubblici, l'alzata di scudi mediatica contro la lesione dei diritti dei cittadini è immediata e veemente. Si punta l'indice accusatore, qualche volta a ragione, contro i vigili urbani, contro i macchinisti delle metropolitane, contro i piloti, contro i ferrovieri, contro i professori e così via. Tutti si indignano, senza mai chiedersi perché c'è lo sciopero. Per chi lo subisce non c'è comprensione per un diritto di chi sciopera, ma lo considera un "privilegio" odioso che lo danneggia in quel momento e che odia profondamente.

Pochi sanno di come sia rigida la legge italiana che contempera il diritto allo sciopero con gli altri garantiti dalla Costituzione, è la legge più rigida d'Europa in materia. Un vero campo minato di procedure che prevede tempi lunghissimi, tanto da rendere lo sciopero spesso fuori tempo e fuori luogo rispetto alla vertenza specifica. Altro che referendum preventivo. Moltissimi lavoratori, da tempo, imputano a noi sindacati confederali la "colpa" di questa legge, figlia delle nostre autoregolamentazioni degli anni precedenti al 1990, frutto della nostra responsabilità.

La responsabilità paga? Personalmente l'ho sempre praticata. Non vorrei però che qualche dubbio cominciasse a venirmi. Quando le controparti e le amministrazioni non sono all'altezza non meriterebbero responsabilità. Questa situazione di responsabilità mal ripagata nei trasporti ha prodotto l'indebolimento del sindacato confederale e la proliferazione di moltissimi sindacati autonomi o di base.

A vedere cosa è successo recentemente nei magazzini della Logistica c'è da chiedersi se sia il caso di ripensare almeno venti anni di politica sindacale nei trasporti e non solo. Gli effetti della crisi lunghissima e dell'abbattimento dei prezzi dei beni sullo scafale si sono scaricati su spedizionieri e facchini. Un sistema di cooperazione, troppo spesso sleale, ha generato un clima incandescente che ha prodotto dei rinnovi di contratto dai tempi lunghissimi e, quando faticosamente raggiunti, poco o per niente applicati dalle aziende.

Le proteste e gli scioperi del sindacato confederale sono sempre presi di mira. Le merci sono state recentemente considerate rientranti nella normativa sullo sciopero e quindi quest'ultimo sog-

getto a vincoli e cavilli che producono sanzioni o precettazioni. Noi non ci possiamo quasi muovere, ad altri è concesso tutto. Picchettaggi, violenza, blocchi con presenza di centri sociali, polizia che evita scontri mentre la merce marcisce sui camion o nei magazzini. Quale legalità, quale rispetto delle regole?

Ora, la recente firma di accordi di valenza nazionale tra la Fedit ed i Cobas che modifica in meglio il Contratto nazionale è la testimonianza che la violenza paga? Sembrerebbe di sì. Se si sciopererà per provare a chiudere il rinnovo del contratto fermo da anni saremo tacciati di irresponsabilità perché fermeremo la consegna dei pacchi natalizi e la Commissione di garanzia magari ci sanzionerà perché Babbo Natale si è arrabbiato. Se facessimo a botte con la polizia davanti a un magazzino bloccato, invece, saremmo eroi romantici.

Quale sindacato si vuole in questo Paese? Responsabile o violento? Ma perché uno scatto di livello nel contratto non si riesce a smuoverlo da 30 a 28 mesi al tavolo di rinnovo del contratto nazionale, ma in accordi nazionali coi Cobas lo si porta a 18? Da 30 a 18! Fanno bene a esultare i Cobas, tanto di cappello. Ma poi,

gli stessi datori di lavoro che con loro firmano polizze assicurative sugli infortuni, e non un Fondo contrattuale trasparente, sono quelli che negano anche le virgole quando si contratta con Cgil, Cisl e Uil?

Caro Di Vico, ho venti anni di esperienza sindacale nazionale nei trasporti; sono uno di quelli che ha firmato qualche proclamazione di sciopero nazionale, dalle ferrovie, al trasporto locale, al trasporto aereo. Ogni volta le tentavo tutte ma proprio tutte per evitarlo e l'ho fatto sempre quando proprio non c'era alternativa. Però non è giusto lottare con mani e piedi legati contro controparti irresponsabili e poi vedere che la violenza paga nel silenzio di tutti, ad iniziare dalla stampa.

Noi non siamo violenti e non lo saremo mai, ma questa virtù non deve essere scambiata per debolezza da parte di controparti disinvolute.

Penso che una riflessione profonda su questo tema vada fatta prima che sia troppo tardi. Forse già comincia ad esserlo.

Logistica, dove i datori sono colombe con i Cobas e falchi con i Confederali

Di Dario Di Vico

Mi è capitato più volte di richiamare l'attenzione su quanto accade nel mondo della logistica e della movimentazione merci, dove non esistono corretti rapporti sindacali, la composizione della forza lavoro è sbilanciata a favore degli stranieri, e dove sono all'ordine del giorno scontri ed episodi di violenza. Nelle stesse occasioni ho sottolineato i ritardi e le amnesie di un sindacalismo confederale incapace di leggere la realtà di questa "terza classe operaia" e di rappresentare un argine al diffondersi del caporalato etnico e di pratiche ugualmente scorrette. Al peggio però non c'è mai limite. A denunciarlo stavolta è la Cisl che chiede di valutare un re-

cente accordo stipulato tra una delle principali organizzazioni datoriali (la Fedit-Confetra) e, sorpresa i Cobas. A giudizio della Cisl gli imprenditori del settore stanno attuando un doppio standard: al tavolo contrattuale con i confederali tengono una linea rigorosa attenta alle compatibilità aziendali e ai costi che non lascia margini di mediazione, quando invece la controparte ha il volto dei Cobas i falchi si trasformano improvvisamente in colombe e riconoscono al sindacalismo d'assalto quello che il giorno prima avevano negato a Cgil-Cisl-Uil. Per la Cisl in questo modo si legittima un'azione sindacale fatta di blocchi selvaggi e di intimidazioni e si stringe in una tenaglia il sindacalismo confede-

rale, costretto a promettere ai lavoratori solo lacrime e sangue. L'unica spiegazione razionale di un comportamento datoriale di questo tipo sta nell'esigenza di dover tutelare full time l'attività delle aziende e il regolare flusso delle merci. Specie in una fase in cui il successo dell'e-commerce sta generando un aumento dei volumi. In questo modo però si creano i presupposti di uno scenario di relazioni industriali in cui la conflittualità border line la farà da padrona e le colombe nel lungo periodo saranno costrette ad addolcirsi sempre di più.

(dal Corriere della Sera del 24 novembre 2016)

E' evidente quanto sia ancora aperto questo problema e come sarà necessario lavorarci molto anche nelle aule del parlamento come è stato già fatto per l'agricoltura con la legge contro il caporalato.

Trasporto aereo

Siglato memorandum di cooperazione tra Fit-Cisl e Prospect Atco's Branch

La Fit-Cisl stringe alleanza con il sindacato inglese Prospect a vantaggio dei controllori di volo. L'11 novembre si è tenuto presso la sede nazionale di via Musa un incontro tra i nostri rappresentanti e una delegazione di Prospect per la firma di un memorandum of understanding.



settori del trasporto, tra cui anche l'aviazione civile e il controllo del traffico aereo, e in altre realtà quali le telecomunicazioni, l'energia, la sanità, ma anche altri settori per noi solitamente più distanti dal mondo sindacale quali ad esempio lo sport.

La firma di simili accordi è una pratica diffusa tra le organizzazioni a diverso livello e, pur non avendo valore vincolante, stabilisce e conferma una convergenza di prospettive sui medesimi argomenti e sulle linee d'azione che si intendono adottare.

Nel nostro caso il partner inglese ha, come la nostra organizzazione sindacale, un ruolo e un'importanza strategica nel proprio Paese e gode di ampia credibilità presso i principali interlocutori europei. Il risultato raggiunto rappresenta pertanto un significativo traguardo e allo stesso tempo un valido punto di partenza per lo svolgimento di attività e la promozione di iniziative future.

Prospect è un sindacato inglese, democratico e senza riferimenti politici, che rappresenta migliaia di lavoratori nei diversi

L'evento è stato inaugurato dal Segretario generale Antonio Piras, che ha dato il benvenuto e ha illustrato i nostri ambiti di attività e i nostri più recenti successi sindacali. La presenza e il ruolo della Fit-Cisl a livello europeo in seno a Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, sono stati identificati dallo stesso Segretario generale come uno dei nostri punti di forza, ribadendo anche la rilevanza del continuo e attento lavoro dei nostri rappresentanti, capaci di individuare le tematiche portanti condivise a livello europeo. In un'ottica di reciproco arricchimento le stesse tematiche sono poi riportate e contestualizzate in risposta alle peculiarità italiane, come ad esempio il recente accordo sull'osservatorio di garanzia di Enav.

Piras si è congratulato per l'intesa raggiunta e ha tenuto a sottolineare come

questa firma confermi la posizione della nostra federazione all'interno di Etf, consentendo alla Fit-Cisl di mantenere un ruolo di leadership. La sigla dell'11 novembre costituisce un notevole passo avanti per noi ed è frutto dell'attività svolta dai nostri rappresentanti in maniera coerente, con determinazione e competenza nel corso degli ultimi anni in squadra con i colleghi inglesi e francesi, con i quali viene condiviso ad esempio il chair team del settore Atm.

La stessa visione positiva è stata condivisa anche dalle parole di Paul Winstanley, Chair di Prospect Atco's Branch, che ha individuato nell'ufficializzazione della collaborazione tra le due sigle la promessa di un'ulteriore collaborazione e un incremento delle nostre relazioni a livello internazionale. L'attività di stretta cooperazione tra i due sindacati è già cominciata, ad esempio, sul dossier della privatizzazione di Enav, anche considerato che la realtà inglese è stata la prima a vedere privatizzato il settore del controllo del traffico aereo e che Prospect ha quindi acquisito negli anni una notevole esperienza in materia.

A tal proposito l'incontro è stato utile anche per consolidare l'agenda e la road map per l'anno prossimo visto che sono già cominciati i lavori, in collaborazione con Etf e Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, per l'organizzazione a Roma a Maggio di una conferenza mondiale sul tema della privatizzazione e la commercializzazione dei servizi legati al traffico aereo.

Marcello Di Giulio

Trasporto aereo

Sesar 2020: il futuro del traffico aereo

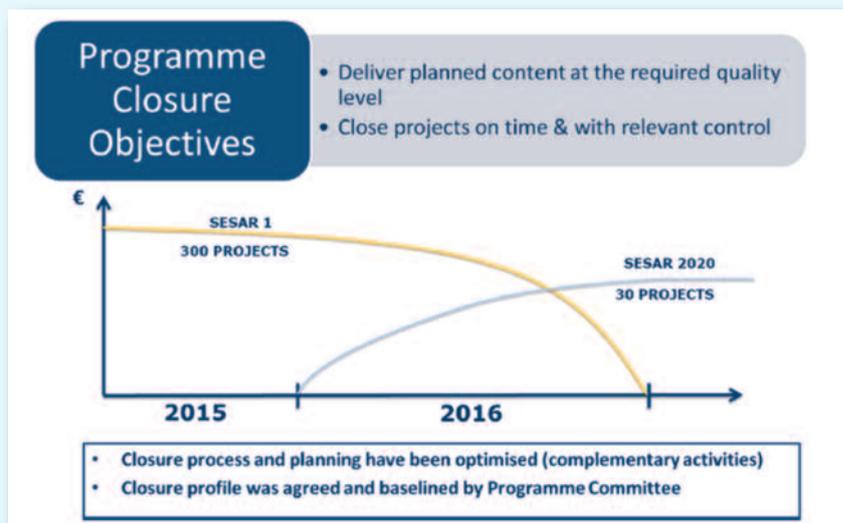
Fa nuovi passi avanti Sesar 2020, il programma europeo pensato per migliorare il trasporto aereo attraverso l'efficiamento del controllo del traffico aereo.

Ma partiamo dall'inizio. Nel sistema del trasporto aereo europeo le principali cause dei ritardi nei voli sono la congestione dello spazio aereo, l'esistenza di rotte non dirette dall'aeroporto di origine fino a quello di destinazione e la ridotta capacità di ricezione aeroportuale dovuta a limiti strutturali.

Per rendere il sistema del traffico aereo più efficiente è stato studiato un ambizioso progetto per il Single European Sky (Ses), introdotto nel 2004 e in seguito, nel 2009, modificato con l'introduzione di un secondo pacchetto di misure orientato alla tutela dell'ambiente e all'efficiamento dei costi, chiamato Ses II.

Il contesto legislativo del Ses è composto da quattro regolamenti europei, sulla base dei quali la Commissione europea ha adottato e implementato una vasta e completa legislazione attuativa allo scopo di assicurare l'interoperabilità di tecnologie e sistemi.

Ulteriori sviluppi sono stati possibili grazie al vasto coinvolgimento degli stakeholder della comunità Atm: partner industriali, fornitori dei servizi della navigazione aerea (Ansp), competenti autorità nazionali (Nsas), sindacati dei lavoratori (grazie al dialogo sociale), autorità aeroportuali, autorità militari, autorità di certificazione e accresciuta cooperazione con Eurocontrol. Tra questi attori spiccano i sindacati - nel caso della Fit-Cisl tramite Etf (European



Transport Workers Federation) a cui aderiamo – i quali da sempre rivestono un ruolo di interlocutori non solo nelle materie strettamente sociali, ma anche nel settore dell'innovazione tecnologica e partecipano ai principali progetti del settore del trasporto aereo e in particolar modo di quello dei servizi legati al controllo del traffico aereo.

La tecnologia richiesta per il futuro "Cielo Unico" è fornita direttamente dal programma Sesar, il quale ha lo scopo di modernizzare le infrastrutture e aumentare l'efficienza ottimizzando la capacità, permettendo così al Cielo Unico europeo di diventare realtà.

Sesar è il pilastro tecnologico di Ses. Ha lo scopo di migliorare la performance dell'Air Traffic Management, modernizzando e armonizzando i sistemi Atm attraverso la definizione, lo sviluppo, la validazione e la distribuzione di soluzioni operative e tecniche innovative. Queste soluzioni innovative costituiscono il fulcro delle operazioni

di Sesar. Gli obiettivi sono da sempre molto ambiziosi: triplicare la capacità dello spazio aereo, ridurre i ritardi, migliorare la sicurezza di un fattore 10, ridurre l'impatto ambientale del 10% e dimezzare il costo dei servizi Atm.

Il percorso di innovazione è definito nel Master Plan Atm europeo, ovvero la roadmap che collega le attività di ricerca e sviluppo in ambito Atm con gli scenari di distribuzione, per raggiungere gli obiettivi di prestazioni previsti dal Ses, e che definisce anche i cambiamenti operativi necessari e la strada per la loro implementazione; tali innovazioni sono sviluppate e validate dal Sesar Joint Undertaking (Sju). Le modifiche operative essenziali convalidate vengono distribuite attraverso progetti ad hoc. Tutti e tre questi processi - definizione, sviluppo e distribuzione - sono i componenti di un ciclo di vita virtuale che coinvolge attivamente le parti interessate e la Commissione in diverse forme di partenariato.

Nell'ultima edizione del Masterplan, anche grazie al proficuo lavoro dei nostri rappresentanti in Etf, è stato inserito un intero paragrafo dedicato al ruolo e al coinvolgimento dei lavoratori nei cambiamenti tecnologici e all'importanza del consenso delle parti sociali nella definizione dei progetti futuri e nel dialogo sociale con le parti datoriali.

Il programma è la naturale continuazione del precedente e dimostrerà la fattibilità delle soluzioni tecnologiche e operative già sviluppate all'interno del primo ciclo di Sesar in un ambiente più grande e più operativamente integrato. È un nuovo progetto di ricerca e sviluppo finanziato dall'Ue tramite Horizon2020 - il programma dell'Ue che serve a finanziare i

Sesar 2020 concentrerà i propri sforzi principalmente su quattro macro aree: High Performing Airport Operations; Optimised Atm Network Services; Advanced Air Traffic Services; Enabling the Aviation Infrastructure.

In definitiva, questo significa maggiore mobilità per i passeggeri in Europa, una rete di servizi del traffico aereo più efficiente e maggiormente connessa, rotte più dirette con conseguenti consumi e ritardi ridotti e uno spazio aereo in cui tutti i velivoli, dagli aerei passeggeri civili a quelli a pilotaggio remoto (droni), coesistono in maniera efficace e sicura.

È quindi evidente l'importanza che tale progetto di ricerca riveste nel mondo del trasporto aereo e in special modo in quello dei servizi Atm e come sia fondamentale giocare un ruolo nella definizione di queste iniziative quando ancora si trovano nella loro fase di progettazione e non quando oramai il prodotto è già confezionato. Per tali motivi il costante lavoro di relazione con tutti gli attori presenti all'interno dell'Unione europea è stato fondamentale per permettere la partecipazione dei sindacati anche a questa nuova fase del programma.

È difatti alla firma in questi giorni il nuovo Memorandum of Cooperation che permetterà a Etf e ai rappresentanti della Fit-Cisl di svolgere ancora un ruolo di primo piano nella supervisione dei progetti di sviluppo del settore Atm con la partecipazione del nostro team di esperti anche nelle future dimostrazioni e nei cosiddetti International Validation Team. Tale presenza permetterà la partecipazione del sindacato, supportata da un sempre più fitto calendario di incontri sul dialogo sociale, per rafforzare la cooperazione con la parte datoriale e l'industria in generale anche sul piano dell'innovazione tecnologica che sempre più spesso ha portato nel settore del trasporto aereo a dei risvolti nella dimensione sociale.

Marcello Di Giulio



La prima fase di Sesar, ormai conclusa, ha visto la partecipazione di rappresentanti della Fit-Cisl nei singoli progetti in cui è stato suddiviso, con una squadra di persone dedicate, che hanno collaborato attivamente a tutti e tre i processi di definizione, validazione e distribuzione fin dalla nascita del programma.

Tale primo ciclo si è concluso con l'evento di tre giorni tenutosi lo scorso giugno al Nemo Center di Amsterdam che è stato l'occasione per presentare a più di cinquecento rappresentanti di tutti gli stakeholders i traguardi tecnologici raggiunti dalla prima fase del programma Sesar e inaugurare la nuova fase.

A seguito quindi della fine di questa prima fase, nel corso di quest'anno, hanno preso avvio due iniziative legate al mondo Sesar: da un lato l'industrializzazione di quei progetti che hanno raggiunto una adeguata maturità e che sarà gestita da Sesar Deployment, dall'altro il Sesar 2020. Questo

programmi di ricerca e sviluppo nei più diversi settori, tra cui anche l'Atm - con un budget di 1,5 miliardi di euro, di cui 500 milioni saranno forniti dall'Unione europea e il resto da Eurocontrol, associazione intergovernativa, e dai partner industriali - Airbus, Thales, Leonardo-Finmeccanica, Enav solo per citarne alcuni.

Sesar 2020 porterà quindi nuove idee sul mercato e aumenterà il ritmo del cambiamento nei servizi Atm. Come il suo predecessore, il programma sarà il pilastro della tecnologia del Single European Sky dell'Unione europea (Ses).

Operativamente Sesar 2020 è già iniziato nello scorso mese con i primi 28 progetti che fanno parte dei cosiddetti "exploratory research". Oltre a queste ricerche sperimentali, prenderanno avvio altri 30 grandi progetti che renderanno questo programma, in termini di obiettivi, forse ancora più ambizioso della prima fase.

Trasporto aereo

Come è cambiato il mercato nell'ultimo quarto di secolo?

L'istituzione del mercato unico del trasporto aereo nella seconda metà degli anni Novanta ha trasformato radicalmente il settore, contribuendo in modo significativo alla sua forte crescita in Europa negli ultimi vent'anni.

Il trasporto aereo si è tradizionalmente sviluppato sotto gli auspici e il controllo delle autorità nazionali. In Europa tale impostazione si è generalmente tradotta nel monopolio dei vettori aerei nazionali e nella proprietà/gestione pubblica degli aeroporti. Il trasporto aereo internazionale, basato su accordi bilaterali tra Stati, si è sviluppato di conseguenza, caratterizzandosi per il rigido controllo, in particolare, dell'accesso al mercato e dei regimi di proprietà dei vettori. Questa frammentazione in mercati nazionali e l'assenza di un'effettiva concorrenza erano sempre meno in linea con l'innalzamento del tenore di vita e il conseguente aumento della domanda di servizi.

Dalla metà degli anni Settanta, il trasporto aereo è dovuto passare da un'economia amministrata a una di mercato: ad esempio, nel 1978 l'Airline Deregulation Act degli Stati Uniti ha completamente liberalizzato il mercato statunitense. Lo stesso è avvenuto in Europa nel corso di un processo decennale, a seguito dell'adozione dell'Atto unico europeo del 1986 e del completamento del mercato interno: di-

versi «pacchetti» di misure regolamentari dell'Ue hanno gradualmente trasformato i mercati nazionali protetti in uno unico competitivo del trasporto aereo. È da sottolineare che questo settore è stato di fatto il primo nell'ambito dei trasporti — e in larga misura è tuttora il solo — a beneficiare di un mercato unico pienamente integrato.

In particolare, il «primo pacchetto» (1987) e il «secondo pacchetto» (1990) hanno reso più flessibili le norme relative a tariffe e capacità. Nel 1992 il «terzo pacchetto» - composto segnatamente dai regolamenti (Cee) n. 2407/92, 2408/92 e 2409/92 del Consiglio, oggi sostituiti dal regolamento (Ce) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio - ha rimosso tutte le restanti restrizioni commerciali applicabili alle compagnie aeree europee operanti nell'Ue, istituendo così il «mercato unico europeo dell'aviazione». Quest'ultimo è stato quindi esteso alla Norvegia, all'Islanda e alla Svizzera e potrebbe essere ampliato ulteriormente ad alcuni paesi vicini attraverso l'Accordo sullo spazio aereo comune europeo, a condizione che tali Stati attuino progressivamente tutte le pertinenti norme dell'Ue, un requisito non ancora soddisfatto.

Con il «terzo pacchetto» i vettori aerei nazionali sono sostituiti da «vettori aerei comunitari», e viene stabilito il principio di

base secondo cui questi ultimi possono fissare liberamente le tariffe aeree passeggeri e merci nonché accedere a tutte le rotte all'interno dell'Ue senza che siano necessari permessi o autorizzazioni - fatta eccezione per alcune rotte molto particolari per le quali gli Stati membri possono imporre oneri di servizio pubblico, sulla base di determinate condizioni e per un periodo limitato.

Il «terzo pacchetto» ha altresì stabilito i requisiti che i vettori aerei comunitari devono rispettare per avviare o continuare le operazioni. In particolare: devono essere di proprietà degli Stati membri e/o di cittadini dei paesi membri e da questi effettivamente controllati, e il loro principale centro di attività deve essere situato in uno Stato membro; la loro situazione finanziaria deve essere solida; devono essere opportunamente assicurati per coprire la responsabilità in caso di incidenti; devono avere la capacità professionale e l'organizzazione necessarie ad assicurare lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni, conformemente alla regolamentazione in vigore; tale capacità è attestata dal rilascio di un «certificato di operatore aereo».

Al fine di assicurare condizioni di parità, al settore del trasporto aereo si applica la legislazione in materia di aiuti di Stato e concorrenza in merito a fusioni, alleanze,

fissazione dei prezzi e via elencando. Ciò non era scontato, in quanto fino alla metà degli anni Novanta le grandi ricapitalizzazioni pubbliche delle compagnie aeree erano piuttosto comuni. Nel tempo, tuttavia, gli orientamenti della Commissione utilizzati per la valutazione del finanziamento pubblico del settore hanno finito per non essere più adeguati al contesto del mercato, in quanto risalivano rispettivamente al 1994 per le compagnie aeree e al 2005 per gli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali. Detti orientamenti sono pertanto stati sostituiti già nella primavera del 2014.

L'equità di accesso agli aeroporti e ai servizi aeroportuali è garantita dal regolamento (Cee) n. 95/93, che prevede, per gli aeroporti congestionati, l'assegnazione equa, non discriminatoria e trasparente di bande orarie (ossia il permesso di atterrare o decollare in una data specifica e in un orario specifico) alle compagnie aeree da parte di un «coordinatore delle bande orarie» indipendente. Questo sistema di assegnazione non consente tuttavia un utilizzo ottimale della capacità degli aeroporti. Per questo motivo nel 2011 la Commissione ha proposto di apportare una serie di modifiche al regolamento (Cee) n. 95/93 con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del sistema, ma i due legislatori non hanno ancora raggiunto un accordo al riguardo.

La direttiva 96/67/Ce ha gradualmente aperto alla concorrenza il mercato dei servizi di assistenza a terra, ossia i servizi forniti alle compagnie aeree negli aeroporti, tra cui l'assistenza bagagli, l'assistenza passeggeri, il rifornimento e la pulizia dell'aeromobile e così via. Nel 2011 la Commissione ha presentato una proposta volta a promuovere l'apertura ulteriore di questo mercato presso i più grandi aeroporti europei, che tuttavia non è stata approvata dal legislatore ed è dunque stata ritirata dalla Commissione nel 2014. Inoltre, la direttiva 2009/12/Ce stabilisce i principi di base per la riscossione dei diritti

aeroportuali corrisposti dai vettori aerei per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali.

Ciò non ha tuttavia impedito che si moltiplicassero le controversie tra aeroporti e compagnie aeree. Nel 1989 sono entrate in vigore norme comuni per garantire l'equità di accesso alle reti di distribuzione ed evitare che esse influenzino le scelte dei consumatori. In base a tali norme, i sistemi telematici di prenotazione (Crs), che costituiscono gli «intermediari tecnici» tra le compagnie aeree e le agenzie di viaggio, devono garantire che i servizi aerei forniti da tutte le compagnie siano visualizzati in modo non discriminatorio sugli schermi dei computer delle agenzie - regolamento (Ce) n. 80/2009). L'importanza dei Crs sta, tuttavia, declinando a fronte dell'uso sempre più generalizzato della distribuzione online, anche attraverso i siti web dei vettori.

Per proteggere passeggeri e aeromobili e garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza in tutta l'Ue, le norme nazionali sulla sicurezza sono state sostituite da disposizioni comuni, che sono state progressivamente estese all'intera catena del trasporto aereo. È stata inoltre istituita un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, incaricata, tra l'altro, dell'elaborazione di dette norme. I requisiti in materia di sicurezza da osservare in tutti gli aeroporti dell'Ue sono stati altresì armonizzati per evitare più efficacemente atti di vandalismo contro gli aeromobili, i passeggeri e il personale - va tuttavia rilevato che gli Stati membri mantengono la facoltà di applicare misure di sicurezza più rigorose.

Sono state inoltre introdotte norme comuni relative alla tutela dei diritti dei passeggeri aerei finalizzate a garantire che questi ultimi ricevano quanto meno un livello minimo di assistenza in caso di ritardi considerevoli o cancellazioni. Tali norme prevedono altresì meccanismi di indennizzo. L'applicazione di dette norme risulta tuttavia difficoltosa e il ricorso ai tribunali è frequente. Nel marzo 2013 la Commissione ha quindi proposto di chiarire tali

norme onde facilitarne l'attuazione sia per i vettori sia per i passeggeri; la proposta è attualmente in fase di discussione.

A più di vent'anni dall'entrata in vigore del «terzo pacchetto», il funzionamento del mercato unico dell'aviazione è chiaramente suscettibile di ulteriori miglioramenti. Il Parlamento ha posto l'accento in svariate relazioni - e in particolare nella sua risoluzione del 14 febbraio 1995 sull'evoluzione del trasporto aereo in Europa - sulla necessità di una politica comune in materia che garantisca una concorrenza maggiore e più equa tra le compagnie aeree. Il Parlamento ha pertanto dimostrato un sostegno costante a favore dell'istituzione e del corretto funzionamento del mercato unico dell'aviazione. In tale contesto, tuttavia, il Parlamento ha sottolineato incessantemente che la liberalizzazione del trasporto aereo deve essere attuata con cautela e in modo graduale, trovando un equilibrio tra gli interessi dei consumatori e dell'industria.

Pertanto, negli ultimi venticinque anni il Parlamento ha sempre promosso la concorrenza equa, la sicurezza dell'aviazione, la qualità dei servizi e i diritti dei passeggeri, difendendo nel contempo le condizioni lavorative del personale delle compagnie aeree come pure la tutela dell'ambiente.

Alberto Mazzei

Mobilità ferroviaria

Siglato accordo di cooperazione tra Fit-Cisl e il sindacato greco Pep TrainOSE

I ferrovieri italiani e greci uniti per cooperare. Il 3 novembre scorso una delegazione del sindacato greco Pep TrainOSE è stata ricevuta dalla Fit-Cisl a Roma, presso la sede nazionale di via Antonio Musa.

All'incontro hanno preso parte il Segretario confederale della Cisl Giovanni Luciano, il Segretario nazionale della Fit Salvatore Pellecchia, il Coordinatore nazionale per la Mobilità ferroviaria Gaetano Riccio, il Coordinatore di Fit International Luigi Mansi e i componenti del dipartimento Mobilità ferroviaria Massimo Malvisi e Osvaldo Marinig; per il sindacato greco hanno partecipato il Presidente Panagiotis Kolokotronis, il Vicepresidente Georgios Antoniu e il Segretario Kostantinos Skoutelas.

Pep TrainOSE è il sindacato del personale viaggiante di TrainOSE, l'equivalente greco della nostra Trenitalia, ma di proprietà statale e operante in regime di monopolio. L'azienda ellenica è stata scorporata nel 2005 dal gruppo OSE (Organismos Sidirodromon Ellados), ovvero le ferrovie dello Stato greche. Nel 2013 è stato avviato l'iter per la privatizzazione di TrainOSE. Il 14 luglio 2016 è stato annunciato che l'acquirente dell'azienda greca sarà Ferrovie dello Stato Italiane, unico partecipante alla gara per la vendita. Fsi rileverà il 100% della società ellenica per 45 milioni di euro. Proprio in vista di questa acquisi-

zione da parte italiana, il sindacato greco ha chiesto l'incontro con la Fit-Cisl allo scopo di iniziare una cooperazione a vantaggio dei lavoratori sia italiani che greci, proposta che è stata accolta subito e amichevolmente dalla sigla cislina.

Il Presidente di Pep TrainOSE Panagiotis Kolokotronis ha descritto ai dirigenti della Fit le drammatiche condizioni di lavoro dei ferrovieri greci e ha chiesto informazioni circa Fsi e il suo progetto per le ferrovie del suo paese.

I ferrovieri greci sono oggi 2.500, prima della crisi erano 10mila. Lavorano con turni anche di 13 ore giornaliere contro le 8 stabilite dal contratto collettivo nazionale, superando frequentemente il tetto massimo degli straordinari, che sulla carta non dovrebbero mai oltrepassare le 20 ore mensili. Inoltre gli straordinari spesso sono pagati con difficoltà. Non è infrequente che a un lavoratore, che finisce il turno a mezzanotte, venga chiesto di ripresentarsi al lavoro alle 6 del mattino successivo.

«La situazione è grave e sta peggiorando – ha spiegato il Presidente – ma i lavoratori la stanno affrontando con dedizione e dignità: abbiamo dovuto scegliere se rispettare le regole contrattuali ed europee e far chiudere TrainOSE, oppure mandare avanti il servizio come meglio potevamo e abbiamo scelto la seconda opzione per ri-

spetto verso utenti e dipendenti dell'azienda».

Rispetto al periodo pre-crisi gli stipendi sono stati tagliati del 40%. Il Vicepresidente del sindacato greco Georgios Antoniu ha portato la propria testimonianza: «Sono un capotreno con 35 anni di anzianità e la mia paga base è di 1.050 euro al mese». E il Segretario Kostantinos Skoutelas ha aggiunto: «Con la crisi tutti i dipendenti statali hanno lo stesso stipendio; non ci sono più differenze in base alle professionalità, ma un'ora di straordinario di un capotreno non è paragonabile a quella di un impiegato».

Anche il materiale rotabile risente della situazione: i treni più nuovi sono del 2002, comprati dall'azienda in occasione delle Olimpiadi di Atene del 2004.

Il Segretario confederale della Cisl Giovanni Luciano ha risposto esprimendo solidarietà e amicizia ai colleghi greci da parte della Fit e della Cisl: «Oggi iniziamo una cooperazione a vantaggio dei ferrovieri italiani e greci, cooperazione che non può che crescere e rafforzarsi nel tempo, soprattutto grazie all'acquisizione di TrainOSE da parte di Fsi». Luciano ha proseguito spiegando che, alla data del 3 novembre, l'Amministratore delegato delle Ferrovie italiane Renato Mazzoncini non ha ancora convocato i sindacati per



presentare loro nel dettaglio il piano industriale, per cui la Fit-Cisl non è al momento in grado di informare con precisione i colleghi greci circa i progetti di Fsi. La Federazione cislina, nel frattempo, ha chiesto di essere convocata dal Ministro dei Trasporti Graziano Delrio anche per parlare del piano industriale.

Il Segretario confederale ha poi chiesto quale fosse lo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione della prima tratta ad alta velocità/alta capacità della Grecia, la linea Atene-Tessalonica (Salonicco). Gli ha risposto il Presidente Kolokotronis spiegando che l'inaugurazione è prevista per la fine del 2017 o l'inizio del 2018 e che al momento TrainOSE non ha ancora acquistato il materiale rotabile adatto.

Anche il Segretario nazionale Salvatore Pellicchia ha sottolineato la necessità e l'importanza politica per la Fit di fare sinergia con Pep TrainOSE a livello bilaterale ed europeo in generale: «Alla luce dei progetti di Fsi non vogliamo perdere tempo, ma desideriamo costruire da subito un

rapporto con i colleghi ellenici per concordare obiettivi e strategie comuni a tutela dei lavoratori».

Più tecnico è stato l'intervento del Coordinatore nazionale Gaetano Riccio, che ha confrontato le condizioni di lavoro e le mansioni dei lavoratori dei due paesi, nonché l'organizzazione interna alle aziende: «È necessario un approfondimento in questo senso – ha dichiarato – allo scopo di rendere più efficiente la cooperazione». Riccio ha aggiunto che nei prossimi giorni i due sindacati si scambieranno tutte le informazioni necessarie su questo tema.

Infine è intervenuto il Coordinatore di Fit International Luigi Mansi che ha presentato ai sindacalisti greci una bozza di accordo di cooperazione da condividere e firmare nell'immediato futuro. Il documento prende le mosse dal perdurante contesto di crisi economica e impegna i sindacati «ad attivare un processo di collaborazione bilaterale al fine di contrastare con forza gli interessi delle società dei trasporti orientate esclusivamente al solo

raggiungimento di maggiori profitti d'impresa». Concretamente questo obiettivo viene conseguito attraverso un miglioramento dei rapporti a livello bilaterale ed europeo - coinvolgendo quindi Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui sia Fit-Cisl sia Pep TrainOSE aderiscono – per mezzo dello scambio costante di informazioni e del supporto reciproco “in caso di vertenze con la parte datoriale attraverso lo sviluppo di strategie comuni”.

Luciano ha concluso l'incontro evidenziando come l'impegno della Fit a livello internazionale sia crescente e come stia puntando ancora più in alto, allo scopo di tutelare meglio i lavoratori. Fit International si conferma dunque una occasione preziosa di crescita a vantaggio degli iscritti alla stessa Fit, attraverso il dialogo costante con l'Europa e con il mondo.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Fit-Cisl stringe alleanza con il sindacato belga Acv/Csc Transcom

Crescono i legami della Fit-Cisl con i sindacati esteri. Un nuovo accordo di cooperazione è stato firmato il 23 novembre a Roma, nella sede nazionale di via Musa, tra la nostra sigla sindacale e Acv/Csc Transcom, sindacato belga dei lavoratori dei trasporti, delle comunicazioni e addetti alla lavorazione dei diamanti.

All'incontro hanno preso parte per la Fit-Cisl il Segretario generale Antonio Piras, i Coordinatori nazionali per l'Autotrasporto merci e la Logistica Maurizio Diamante, per le Autostrade Marino Masucci, per Fit International Luigi Mansi e la Responsabile del Coordinamento nazionale Donne Francesca Di Felice. Per Acv/Csc Transcom erano presenti la Presidente Katrien Verwimp, il Vicepresidente Didier Smeyers e i Segretari nazionali dell'Autotrasporto merci e Logistica Roberto Parrillo e del Trasporto aereo e marittimo Kurt Callaerts.

Lo scopo dell'accordo è migliorare i rapporti tra i due sindacati a vantaggio dei lavoratori italiani e belgi in modo da coordinare più efficacemente il lavoro in Europa, ma anche scambiare informazioni sulle competenze e le esperienze maturate nel settore e supportarsi reciprocamente in caso di vertenze con la parte datoriale attraverso lo sviluppo di strategie comuni.

«Questo accordo unisce due sindacati molto rappresentativi nei rispettivi paesi – ha dichiarato Antonio Piras – Abbiamo molti problemi in comune come il fenomeno delle delocalizzazioni, delle privatizzazioni e del dumping, ovvero la concorrenza sleale delle aziende dell'Est Europa basata su un costo del lavoro più



basso rispetto a quello italiano e belga».

«Vogliamo lavorare con voi e sempre di più a livello internazionale – ha risposto la Presidente – perché l'Europa è sempre più determinante. Vogliamo

avviare una collaborazione strutturata». In particolare il sindacato belga ha fatto l'esempio della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato Italiane e ha detto di voler comprendere come la Fit-Cisl sta affrontando il processo per poter affrontare lo stesso evento quando si verificherà nel loro paese, dove le ferrovie sono – per ora – ancora statali.

Roberto Parrillo nel suo intervento ha citato come esempio da perseguire e caso di successo del lavoro di lobbying dei sindacati europei la lettera che otto Ministri dei Trasporti di altrettanti Stati membri, tra cui il nostro Graziano Delrio e il collega belga François Bellot, hanno scritto lo scorso 27 settembre alla Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc. La lettera affrontava uno dei cavalli di battaglia della

Fit-Cisl e dei sindacati di tutta Europa, ovvero il dumping nell'autotrasporto merci. Di questo fenomeno più che negativo La Voce dei Trasporti si è occupata numerose volte, denunciando la concorrenza sleale di aziende del settore che hanno residenze fiscali di comodo nei paesi dell'est Europa, cosiddette letter box, allo scopo di eludere le tasse e di pagare meno gli autisti, ma



operano in tutto il territorio dell'Unione.

I Ministri hanno osservato che il fenomeno sta esplodendo, con grave danno dei cittadini, dei lavoratori e della sicurezza, hanno chiesto di uscire dalla pura logica del profitto e di tornare ai valori fondanti della Ue individuando regole comuni, in modo da non lasciare le soluzioni alla libera iniziativa dei singoli Stati. Le soluzioni proposte dai Ministri sono quattro: il divieto di condurre il periodo di riposo dentro la cabina del camion, il rafforzamento dei controlli, una stretta contro le letter box e misure contro l'uso di veicoli commerciali senza cronotachigrafo nei trasporti internazionali.

Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Generi e generazioni

Formazione dei giovani dai giovani: si può!



La prima Scuola giovani organizzata dal gruppo giovani Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, si è tenuta dal 13 al 15 ottobre a Sesimbra, in Portogallo.

Per i membri dello Youth Committee, il Comitato giovani, i lavori sono cominciati già nella mattinata del 12: per gli ultimi preparativi, e per prendere alcune decisioni in merito alla conferenza giovani nel Congresso Etf 2017. Argomento che verrà ripreso e finalizzato nell'ultimo incontro di questo Comitato, con la composizione attuale, nella riunione di febbraio 2017.

In totale erano 52 partecipanti di età inferiore ai 35 anni provenienti dai più disparati paesi membri dell'Unione europea; di questi tre erano della Fit-Cisl, più il sottoscritto. Per la nostra Federazione è un ottimo risultato e per tre motivi: in primis per la giovane età dei partecipanti; in secondo luogo per la loro proattività durante tutto il corso; infine perché rappresentavano un buon mix di aree contrattuali: un ferroviere, una dell'Anas e un portuale.

Durante la settimana sono state toccate tre delle quattro tematiche presenti nel programma dei lavori 2013-2017 del Comitato giovani: la crisi europea, il cambiamento climatico e la parità di genere.

Nella prima giornata, dopo un'introduzione per spiegare ai giovani partecipanti cosa è la Youth Committee, come è nata,

come è composta e lo stato attuale dei lavori, si è entrati nel vivo del capitolo "crisi europea". Ha introdotto i lavori la dottoressa Adoracion Guaman,

esperta in diritto del lavoro e della previdenza sociale, che ha illustrato gli effetti che la crisi ha avuto sull'occupazione: dall'aumento della disoccupazione alle forme di flessibilità introdotte che, anziché arginare il fenomeno, hanno avuto come esito svariate forme di precarietà.

A seguire vi è stato un lavoro di gruppo focalizzato su possibili proposte da parte del Comitato giovani alla Commissione europea per contrastare la disoccupazione giovanile e rendere più tangibili gli effetti del programma "Youth Guarantee", il piano Europeo per la lotta alla disoccupazione giovanile. Purtroppo a oggi il programma è stato poco efficace e la Youth Committee ha tutto l'interesse a rilanciarlo.

Il secondo giorno è stato incentrato sul cambiamento climatico e sul trasporto sostenibile, con una tavola rotonda alla quale sono stati invitati tre esperti di diversi settori: il dottor Ezio Castagna, direttore generale di Ctm, società di trasporto pubblico, il dottor Mariano Gonzalez Tejada, responsabile di una campagna condotta da Greenpeace sulla mobilità sostenibile, e il dottor Giuseppe d'Ercole, responsabile delle politiche ambientali presso la Cisl nazionale. Le domande alle quali gli invitati hanno dato risposta riguardavano principalmente se le politiche di intervento per ridurre le emissioni possono avere un'influenza positiva o negativa sull'occupazione del settore trasporti.

È stato interessante il dibattito emerso perché, nonostante tre punti di vista diametralmente opposti, ha visto molti elementi di convergenza sulla necessità di creare modalità di trasporto intermodali ed eco-friendly, con investimenti nel settore e conseguente creazione di posti di lavoro.

A seguire si sono tenuti gruppi di lavoro su possibili azioni concrete che il Comitato giovani può mettere in atto per sensibilizzare gli affiliati sull'importanza di tale tematica. Tra i più gettonati ci sono l'idea di un sito web "sindacale" dedicato all'argomento, la creazione di una mailing list per gli affiliati e infine strutture dedicate e funzionali all'interno dei sindacati.

L'ultimo giorno è stato dedicato al tema della parità di genere, con particolare focus sulla violenza di genere, le differenze di trattamento tra donne e uomini nel mondo del lavoro e le necessità di conciliazione di vita privata e lavoro per i giovani. L'esperta che ha presentato la tematica è la dottoressa Ali Howes, del dipartimento per l'educazione dell'Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce.

In occasione del corso è stato premiato il nuovo logo del Comitato giovani, che è stato scelto con un concorso, e si è anche tenuto un video-training, per insegnare ai giovani delegati a usare attivamente lo smartphone per fare riprese e interviste da mettere online, su argomenti di interesse sindacale.

Sintetizzando si può dire che il corso giovani è stato un grande successo per il Comitato giovani. Intenso ma efficace, con molti risvolti positivi e inaspettati.

Generi e generazioni

«Noi, ragazzi con un bagaglio pieno di entusiasmo»

Dal 13 al 15 ottobre a Sesimbra, in Portogallo, il Comitato Giovani di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, a cui la Fit-Cisl aderisce, ha guidato 52 giovani sindacalisti, provenienti da 21 paesi europei, in un impegnativo confronto sugli effetti della crisi economica, sul cambiamento climatico e sulla parità di genere. Tra i partecipanti a quella che è stata chiamata "Youth School" c'erano anche tre dei nostri ragazzi, componenti del Laboratorio Giovani Fit, che hanno voluto raccontarci la loro esperienza.

Alessia Bonazza

Posso dire di essere tornata a casa con un bagaglio pieno di entusiasmo, idee ed emozioni.

Nei giorni del corso sono stata circondata da persone di paesi, lingue, culture ed esperienze lavorative diverse, ma con due cose che ci hanno accomunato: l'essere tutti giovani (tutti i partecipanti avevano meno di 35 anni) e l'aver voglia di fare qualcosa per portare qualche miglioramento nel nostro piccolo, nelle nostre realtà.

Abbiamo passato ore assieme non solo ad ascoltare dibattiti su grandi tematiche, come la crisi economica, il cambiamento climatico e le differenze di genere, ma partecipandovi in prima persona, mettendoci poi in gioco con i lavori di gruppo e con i tentativi di fare delle riprese di un'intervista, per toccare così in prima persona anche l'aspetto comunicativo.

Questa esperienza mi ha fatto capire che l'essere giovani non può essere una scusa per delegare a qualcun altro lavori e decisioni importanti: bisogna mettersi in gioco,



lavorare duramente, essere sempre preparati e informati e i risultati arrivano.

Mario Morganti

Per quanto mi riguarda, sono state tre giornate meravigliose, ricche di esperienze positive, di contenuti, di diversità. Proprio quella diversità che ti apre gli occhi su tante realtà che tu pensi non ti riguardino, che ti fa conoscere cose nuove, che ti aiuta a migliorarti; quella diversità intesa come concetto di essere uniti per crescere insieme.

Abbiamo trattato temi molto importanti e, senza entrare nello specifico con dati, grafici e quant'altro, vorrei condividere le riflessioni che hanno suscitato in me.

Per quanto riguarda la crisi europea, mi ha fatto riflettere molto la netta differenza emersa tra i paesi del nord e quelli del sud Europa. La crisi globale ha prodotto effetti negativi tra i diversi Stati europei: ha avuto un impatto devastante su tutti i paesi con

la differenza che nei paesi del Sud si sono palesati i tanti e gravi problemi strutturali, che erano ben mascherati, ma che si erano costruiti durante gli ultimi decenni. Di fronte alle crisi sono state attuate azioni di governo diverse: in alcuni paesi è stata un motivo per rimboccarsi le maniche e trovare soluzioni al problema (ad esempio la Svezia, dove la disoccupazione giovanile sta diminuendo gradualmente dopo gli effetti della crisi). In altri invece la crisi è stata fronteggiata attraverso dei rimedi temporanei che non sono risultati efficaci (per esempio l'Italia, dove la disoccupazione giovanile è ai massimi storici). Ho notato anche come paesi con delle problematiche simili, come Spagna e Italia, hanno subito l'impatto maggiore della crisi: "Governi così vicini, ma così lontani".

Confrontandomi con un ragazzo tedesco, mi ha colpito molto una cosa che mi ha detto: «Sapevo che la situazione in Italia fosse difficile, ma non credevo fosse così critica e drammatica». Ciò però ha susci-

tato in me fiducia, ottimismo, voglia di cambiamento. Ho visto come noi italiani, insieme ai ragazzi che nei vari Stati avevano problemi simili, siamo stati i più attivi, i più propositivi, i più volenterosi a farci carico delle responsabilità per far risollevarci il nostro Paese.

Sul cambiamento climatico ho compreso che è un tema importantissimo, che molte volte io personalmente ho sottovalutato, perché pensiamo non ci riguardi. Dall'incontro invece ho capito che tocca ognuno di noi in modo diretto, perché provoca effetti irreversibili che colpiscono la nostra quotidianità. Abbiamo trattato questo argomento insieme a Christian Tschigg e alcuni esperti del settore, che ci hanno illustrato in modo molto dettagliato e chiaro gli effetti del cambiamento climatico. Sono riusciti a farmi capire che non occorre aspettare che siano i vari Stati a prendere grandi provvedimenti, ma che devo essere io in primis a cambiare il mio modo di fare nel massimo rispetto dell'ambiente, perché non solo è il luogo dove vivo e lavoro ma è il luogo dove i miei cari vivono e vivranno.

Per quanto riguarda la parità di genere è stata un'esperienza nuova. Ci siamo ritrovati ragazzi e ragazze di varie culture e modi di pensare uno di fronte all'altro, ci siamo confrontati e sono emerse le diverse realtà esistenti. Ho compreso con sorpresa che bisogna fare di più, affinché nel nostro Paese la donna sia ancor più tutelata, perché rispetto ad alcuni paesi siamo indietro.

Alla fine di quei tre giorni è emerso, con estrema convinzione di tutti i partecipanti, che occorre essere presenti in maniera capillare sul territorio a livello locale, nazionale ed europeo. Occorre far capire alla popolazione l'importanza del sindacato, occorre dimostrare che il sindacato ha a cuore la tutela del cittadino al 100%.

Sono stati dei giorni fantastici, un'esperienza unica, grazie anche agli amici della Fit-Cisl, Christian, Alessia e Simone, persone davvero squisite, sempre disponibili e gentili; mi sento fortunato ad averli conosciuti e a lavorarci insieme. Infine vorrei

anche ringraziare la mia Segreteria per avermi concesso insieme alla Fit nazionale la possibilità di fare questa esperienza. Vorrei concludere queste mie riflessioni con una frase: "la migliore preparazione per domani è fare il tuo meglio oggi".

Simone Francioni

Ho avuto l'opportunità di partecipare alla "Youth School Etf, un corso di formazione indirizzato ai giovani, under 35, impegnati nel comparto dei trasporti, con lo scopo di mettere insieme culture ed esperienze, finalizzate a una maggiore consapevolezza del compito e ruolo del sindacalista, anche affrontando temi e materie molto complesse.

La giornata dedicata alla crisi economica ha messo di fronte le varie realtà europee: ci sono Paesi che hanno superato il momento difficile e hanno ricominciato a produrre reddito, altri che non hanno quasi registrato situazioni gravi di crisi, altri ancora che, invece, a tutt'oggi stanno ancora cercando una via d'uscita per rilanciare la propria economia.

Dall'analisi di alcuni questionari fatti precedentemente nei diversi Paesi europei e grazie all'intervento di professionisti del settore, è stato possibile da un lato comprendere gli strumenti messi in campo da alcuni Stati, come ad esempio il piano europeo Garanzia giovani, applicato anche in Italia, che si sono rivelati molto efficaci, dall'altro vedere anche esperienze che invece si sono rivelate non positive e inefficaci.

La giornata sul cambiamento climatico, molto interessante anche perché ha messo in evidenza punti di vista che normalmente non si analizzano, ha fatto scoprire realtà molto spesso sottovalutate nel nostro settore, a cominciare dalla parte importante delle emissioni nocive prodotte dal settore dei trasporti. Attraverso il dibattito, al quale hanno partecipato professionisti e imprenditori, sono state analizzate le misure che il sindacato potrebbe considerare e fare proprie per la difesa dell'ambiente, come i corsi di guida

ecosostenibile per gli autisti, gli incentivi per i dipendenti che utilizzano servizi di trasporto pubblico per recarsi a lavoro, la creazione di mobility manager nelle grandi aziende e altro.

L'ultima giornata, molto stimolante ha galvanizzato la platea sulle diversità e uguaglianze tra i vari Stati e le varie aziende nel rispettare la parità di genere.

Le tre giornate nel loro insieme sono state molto interessanti e costruttive. Abbiamo avuto la possibilità di confrontarci con ragazzi, lavoratori, delegati di altri Stati, talvolta trovando simili problematiche, altre volte scoprendo che qualcuno il nostro problema lo ha risolto anni fa.

Il corso è riuscito a mostrarci uno spaccato della realtà europea e delle diversità fra nazione e nazione, fra azienda e azienda, ma anche i tanti punti in comune. I tre giorni di lavoro non sono stati solo teorici, ma gran parte del tempo è stato impiegato nei lavori di gruppo, dove i partecipanti sono stati spronati a esporre le varie problematiche e a trovare le possibili soluzioni. Inoltre ci sono stati anche esercizi sul come gestire un'intervista, sia dal punto di vista dell'intervistato che dell'intervistatore, nonché del cameraman.

È stata una bella esperienza; alla fine ci siamo resi conto che spesso i problemi sono simili, anche se magari con sfaccettature diverse, e le soluzioni ipotizzate conducono tutte alla sicurezza negli ambienti di lavoro, alla salvaguardia dei diritti contrattuali, alla tutela del reddito e dell'occupazione. I partecipanti al corso organizzato dell'Etf, facendo tesoro delle nozioni acquisite, prenderanno spunto dal lavoro di gruppo, per proporre, durante il Congresso Etf del 2017, le varie soluzioni ai problemi, condivise insieme in questa bellissima esperienza.

Puglia

VII Festa del Socio: insieme per parlare di lavoro ed ecologia



Si è svolta la VII edizione di uno degli appuntamenti più attesi: la Festa del Socio della Fit-Cisl Puglia Basilicata. L'evento si è tenuto il 28 ottobre nella sede del dopolavoro ferroviario e si è caratterizzato per una fitta partecipazione.

Filippo Iacobazzi, il Segretario generale, ha accolto soci e ospiti presentando i temi della giornata: "Cultura, formazione e occupazione per la tutela dell'ambiente". Iacobazzi ha spiegato l'opportunità di celebrare annualmente tale festa: il socio più fidelizzato alla nostra organizzazione va riconosciuto come valore essenziale al nostro operare. Questo testimonia che i principi di un sindacato attento alla persona, come il nostro, sono sempre al primo posto nel lavoro quotidiano. Il Segretario generale ha anche ringraziato per l'impegno e la creatività il Coordinamento donne e il Gruppo giovani, che si adoperano per realizzare ogni iniziativa di coinvolgimento generale su temi

trasversali e non.

A seguire, Maria Carmela Cafaro, Responsabile del Coordinamento donne e Coordinatrice del Gruppo giovani, ha condotto l'approfondimento dei temi a cui era dedicata la festa spiegandone le ragioni. Innanzitutto, è

indispensabile focalizzare la valenza culturale che ha l'ambiente, per riconoscerlo come patrimonio vitale per il pianeta e per gli esseri umani che ne fanno parte, sviluppando il senso di responsabilità nella scelta di stili di vita ecocompatibili.

La formazione è un altro tassello fondamentale nel percorso tematico scelto,

perché è necessario acquisire un comportamento etico e rispettoso verso l'ambiente, principalmente attraverso l'educazione scolastica, ma anche grazie alle associazioni ambientaliste di volontariato; in tal modo, ci si forma alla cittadinanza e alla partecipazione e si "disinquinano la mente", attraverso processi di apprendimento virtuosi.

Il terzo aspetto che può favorire la tutela dell'ambiente è l'occupazione, il mondo del lavoro; perché lo sviluppo economico, convertito all'ecologia, può dare incre-

mento occupazionale (green jobs), contrastando i rischi ambientali e il degrado sociale.

A seguire c'è stato spazio per gli interventi, condotti dai membri del gruppo giovani, che si sono dipanati su: le reazioni positive alle emergenze ambientali; lo stato dell'arte delle energie rinnovabili sul nostro territorio; la delineazione della formazione ambientale all'interno di programmi scolastici, con una proiezione dei benefici sul patrimonio ambientale e artistico che viviamo; la progettazione e lo sviluppo economico e occupazionale nel settore green; l'urgenza di applicazione dell'economia circolare al fine di supportare uno sviluppo sostenibile grazie anche all'Agenda 2030 dell'Onu. Lo studio è stato affrontato in maniera assolutamente proattiva fornendo, dunque, risorse e progetti.

A completamento dell'approfondimento sul tema, è intervenuto Fabrizio Manupelli, Segretario del Presidio di Foggia e Coordinatore regionale dei Servizi ambientali che, nella sua relazione "La situazione rifiuti in Puglia", ha evidenziato come la Fit-Cisl nella nostra regione ha sempre perseguito l'obiettivo di dare il giusto impulso e sostegno agli enti locali, per favorire il passaggio tra il "dire" e il "fare" in modo veloce e costruttivo per una svolta epocale sul tema dello smaltimento dei rifiuti.

Ha concluso la giornata Salvatore Pellicchia, Segretario nazionale Fit-Cisl, il quale ha apprezzato il lavoro svolto, non solo per la qualità delle analisi, ma anche per le proposte avanzate, che confermano che la nostra Fit Puglia-Basilicata è "un'isola di nuove energie!"

Angela Arpa

Maria Carmela Cafaro

FIT CISL Reti
Comunicazioni - Energia - Tesori
PUGLIA BASILICATA

CULTURA - FORMAZIONE - OCCUPAZIONE
per la tutela dell'ambiente

APERTURA DEI LAVORI
Maria Carmela CAFARO
(Resp. Coord. Interregionale Donne FIT CISL RETI PUGLIA BASILICATA)

PRESENTAZIONE ELABORATI
Stefania TAGLIAFERRO
(Referente Gruppo Giovani FIT CISL RETI PUGLIA BASILICATA)

PROIEZIONE VIDEO

INTERVENTO
Fabrizio MANUPPELLI
(Segr. Presidio FIT CISL FOGGIA)

PREMIAZIONE SOCI

CHIUSURA LAVORI
Salvatore PELLECCIA
(Segr. Nazionale FIT CISL RETI)

7^A FESTA DEL SOCIO
Bari, 28 ottobre 2016 ore 9:30
Sala Dopolavoro Ferroviario - C.so Italia, 112 BARI

Toscana

Il raddoppio ferroviario Pistoia-Montecatini-Lucca non diventi una nuova incompiuta

Siamo nella primavera del 2016 e Governo e istituzioni Toscane dettano i tempi di realizzazione del raddoppio ferroviario Pistoia-Montecatini-Lucca. L'inizio lavori per il primo lotto Pistoia-Montecatini è previsto ad aprile 2016, il progetto definitivo per la Montecatini-Lucca a gennaio 2017 e il termine dell'intera opera entro il 2019. Le risorse sono stanziare: il Governo impegna circa 200 milioni di euro e la Regione Toscana circa 235 milioni. L'opera prevede anche l'eliminazione di 17 passaggi a livello con adeguamento o rifacimento delle stazioni. In sostanza tutta l'intera tratta è finanziata e come Fit-Cisl Toscana, a suo tempo, abbiamo espresso soddisfazione per la realizzazione dell'opera infrastrutturale che il territorio pistoiese e lucchese aspetta da almeno 40 anni.

A distanza di pochi mesi dall'inizio dei cantieri, ecco che cominciano a manifestarsi i primi dubbi sia delle popolazioni sia dei Comuni interessati. Dubbi tipo: vale la pena mettere a soqquadro un territorio per una ferrovia? Ma il tracciato sarà quello giusto o forse è meglio adottare un'altra soluzione? A cosa serve raddoppiare i binari se il treno non lo prende nessuno? Insomma tante opinioni, anche suffragate da autorevoli studi, che mettono in dubbio i costi/benefici rispetto ai disagi che il territorio dovrà sopportare.

Il Comune di Montecatini Terme, forse quello maggiormente interessato, perché la ferrovia passa in mezzo alla città e quindi avrà un impatto maggiore rispetto al resto del tracciato, all'unanimità si è espresso contro il raddoppio cosiddetto a

raso e ha chiesto alle Ferrovie di rifare l'intero progetto prevedendo una infrastruttura a doppio binario in sopraelevata che dovrebbe seguire il tracciato attuale. In questo contesto si inserisce anche il Comune di Pieve a Nievole che a questo punto chiede che venga fatta una sopraelevata anche nel tratto Pieve-Montecatini, visto che il progetto deve essere lo stesso e compatibile. Naturalmente i tempi di realizzazione saranno molto più lunghi come anche i costi saranno maggiori: la sopraelevata di Montecatini dovrebbe costare circa 30 milioni di euro e quella del tratto Pieve-Montecatini circa 90 milioni per un totale di circa 120 milioni completamente da finanziare.

Il fatto preoccupante è che l'attuale linea ferroviaria dovrà rimanere chiusa per almeno due anni con aumento di traffico, inquinamento e disagi a non finire per lavoratori, pendolari, studenti e tutti quelli che saranno costretti a utilizzare il mezzo privato. Fsi ed Rfi, che non hanno nessuna fretta, si sono rese disponibili a valutare, studiare e progettare qualsiasi altra soluzione. A questo punto, per non ripartire un'altra volta daccapo, conviene analizzare anche il progetto per il passaggio in sotterranea dell'intero tratto interessato come del resto era previsto nei protocolli ministeriali del 18 novembre 2008 visto che, tecnicamente, possiamo realizzare qualsiasi opera con tutte le garanzie sia ambientali che di sicurezza in generale.

Non siamo ancora partiti che sembra di assistere a un film dove la pellicola viene riavvolta; si riparte dall'inizio con la pro-

gettazione preliminare e gli studi di fattibilità per verificare se l'infrastruttura è necessaria oppure si può fare un'altra scelta. Nel mezzo però c'è la gara già assegnata alla ditta vincitrice che ha iniziato i lavori attenendosi a un progetto chiaro e deliberato sia da Fsi che dalla Regione e dal Governo.

La Fit-Cisl, come nel caso anche di altre infrastrutture già deliberate e approvate dagli organi competenti, chiede di non perdere tempo e rispettare i tempi di realizzazione. Nel caso di infrastrutture che interessano più regioni, più province e più comuni e che quindi sono un bene nazionale per lo sviluppo e l'ammodernamento del Paese, non possiamo lasciare che ogni territorio interessato all'attraversamento metta dei paletti: modifiche sostanziali con aumenti di spesa incontrollati, decisioni legate al fatto che può interessare o meno ai cittadini del posto in maniera diretta. A questo punto è necessario che l'istituzione principale prenda in mano politicamente la questione e guidi i cambiamenti, coinvolgendo sì i territori, ma poi si assuma la responsabilità e decida la strada da seguire nel rispetto dei tempi di realizzazione delle opere previsti.

Non possiamo perdere l'ennesima opportunità sia per creare lavoro e sviluppo sia per dare un servizio efficiente ed efficace a cittadini, pendolari e lavoratori.

Stefano Boni
Segretario generale
Fit-Cisl Toscana

L'antropocene e i danni all'ambiente

«Giro giro tondo, casca il mondo, casca la terra... tutti giù per terra». Dall'infanzia siamo in tanti a portarci dietro una filastrocca cantata, ciascuno con la propria variante dovuta alla diversa latitudine di provenienza. Oggi, però, quella canzoncina evocatrice di spensieratezza suona alquanto stonata: il nostro piccolo mondo, dopo le ultime funeste scosse di terremoto in Umbria e Marche, appare sempre più "incerottato".

Il vero allarme, nondimeno, più che dal sisma (che da quando il mondo esiste c'è sempre stato e, a costo di sembrare retorici, ricordiamo che non è il terremoto in sé per sé a fare morti e tragedie quanto piuttosto la cattiva perizia con cui l'uomo costruisce e sceglie i luoghi dove edificare), deriva dai dati del Living Planet Report del Wwf, una pubblicazione a cadenza biennale presentata recentemente con eventi ad hoc in tutto il mondo.

Entro il 2020 la popolazione globale di specie animali e vegetali potrebbe crollare del 67%. Per la prima volta nella storia l'impatto delle attività umane sui sistemi viventi del pianeta è stato talmente forte da generare la nascita di un nuovo periodo geologico nella storia della Terra: l'antropocene, ovvero l'era geologica dell'uomo.

Perdita di habitat, degrado ed eccessivo sfruttamento della fauna selvatica sono le minacce principali per le specie individuate nel report, tutte direttamente legate alle attività umane. I risultati del rapporto forniscono ulteriori prove che il nostro pianeta sta entrando in un territo-

rio finora completamente inesplorato, in cui l'umanità sta trasformando letteralmente la Terra e andando verso una possibile sesta estinzione di massa.

Secondo il rapporto le popolazioni globali di pesci, uccelli, mammiferi, anfibi e rettili si sono ridotte del 58% tra il 1970 e il 2012. Il declino subito dal mondo selvatico in appena mezzo secolo preannuncia un crollo imminente di almeno due terzi entro il 2020. Ma quell'anno coincide anche con diversi traguardi importanti: nel 2020 entreranno in funzione gli impegni assunti nel quadro dell'Accordo di Parigi sul clima, insieme alle prime azioni ambientali all'interno dei piani di sviluppo sostenibile.

Le specie di acqua dolce sono complessivamente diminuite dell'81% tra il 1970 e il 2012, mentre l'indice marino delle specie mostra per lo stesso periodo un calo complessivo del 36%. Ma accanto alle pessime notizie, ve ne sono anche di positive: è il caso della lince europea, ridotta fortemente nel passato per la caccia e la deforestazione. Leggi di tutela, progetti di reintroduzione e garanzie per la sua espansione naturale hanno fatto sì che questa specie risalisse la china dell'estinzione. Oggi in Europa vivono circa 9mila esemplari di lince, il 18% della popolazione mondiale, e il suo ritorno è un segnale incoraggiante rispetto alle potenzialità di recupero della natura che possiamo ancora sfruttare.

Tra i vari esempi, il rapporto descrive il caso dei piccoli agricoltori in Kenya che collaborano con le autorità locali e l'indu-

stria alimentare per la gestione delle risorse naturali del lago Naivasha, il secondo più grande specchio d'acqua dolce del Paese, un hotspot di biodiversità e una risorsa importante per il Pil nazionale.

Oggi l'agricoltura occupa circa un terzo della superficie totale della Terra e rappresenta quasi il 70 per cento del consumo di acqua. Almeno 50 Paesi hanno sofferto di scarsità d'acqua; oltre il 30% degli stock di pesce sono sovrasfruttati.

Il report è basato sulle ricerche più avanzate rispetto all'impatto delle attività umane sul nostro pianeta. Un esempio proviene dalle innovative ricerche dello Stockholm Resilience Centre (i cui scienziati hanno collaborato alla redazione del report) il cui modello dimostra come l'umanità abbia superato quattro dei nove confini planetari (clima, integrità della biosfera, flussi biogeochimici di azoto e fosforo e cambiamenti nell'uso del suolo) andando oltre le soglie di sicurezza dei processi del sistema Terra che sono critici per la vita sul pianeta e per la vita umana.

Il rapporto aggiorna anche la ricerca dal Global Footprint Network sull'impronta ecologica dell'umanità: viviamo su un solo pianeta ma stiamo consumando globalmente risorse che equivalgono a 1,6 pianeti in termini di beni e servizi usati ogni anno.

Geivù

Intervista al Sen. Salvatore Margiotta

«Ansf vigili su tutte le linee ferroviarie»

Salvatore Margiotta, nato ed eletto in Basilicata, a Potenza, ha 52 anni, è ingegnere e docente universitario, membro della Commissione Lavori pubblici.



MINISTERO DEI TRASPORTI. Graziano Delrio ormai da quasi due anni è Ministro. Come valuta i risultati fin qui conseguiti da lui? Sarà anche in grado di gestire, per la parte di sua competenza, il “post-terremoto” di Amatrice e ora anche di Norcia? Non si rischiano conflitti paralizzanti con il neo Commissario Vasco Errani?

Valuto molto positivamente il lavoro che sta svolgendo il Ministro, con grande rigore e correttezza. L'approvazione del nuovo Codice degli appalti è stata uno dei risultati maggiormente evidenti, ma vorrei sottolineare anche l'avvio del processo di fusione tra Ferrovie dello Stato e Anas, che darà risultati importantissimi entro breve tempo.

In generale, va rimarcata la nuova attenzione al rilancio delle opere pubbliche e alla manutenzione delle reti esistenti.

Non ho alcun dubbio sulla capacità di gestione del post-sisma o, purtroppo, dei post-sismi, come dobbiamo correttamente dire alla luce delle recenti ulteriori scosse. L'esperienza amministrativa di Delrio ed Errani, e l'approccio comune alla gestione della cosa pubblica, mi porta a escludere conflitti tra i due.

COMMISSIONI PARLAMENTARI. Michele Meta e Altero Matteoli sono stati confermati prima del periodo estivo senza particolari problemi alla presidenza delle Commissioni che si occupano dei Trasporti alla Camera e al Senato. Un premio alla equidistanza istituzionale? Come valuta?

La conferma di Michele Meta, del Pd, era scontata, trattandosi di componente della maggioranza, oltretutto per l'autorevolezza e la qualità del lavoro svolto. Meno scontata quella di Altero Matteoli, parlamentare di minoranza. Egli presiede però la Commissione con grande senso delle istituzioni e con il peso politico derivante da un curriculum ricco di importanti esperienze. Stiamo lavo-

rando molto bene con lui, sul merito delle questioni, al di là delle appartenenze.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE. Renato Mazzoncini è ormai stabilmente insediato alla guida del Gruppo. Recentemente alla stazione di Roma Tiburtina, presente lo stesso Presidente del Consiglio Matteo Renzi, ha presentato un impegnativo piano industriale che prevede investimenti decennali per 93 miliardi di euro. Destinati non solo per l'Alta Velocità ma anche per il trasporto locale (pendolari) e il rilancio del settore merci (Mercitalia). Come valuta?

Valuto molto bene il piano, ancora comunque non al vaglio della nostra Commissione. L'Alta Velocità è una eccellenza italiana, per molti aspetti – la sicurezza, ad esempio – la migliore del mondo.

Purtroppo, ce ne vantiamo molto meno di quanto dovremmo. Antico vizio italiano: essere più portati all' autodenigrazione che al vanto dei giusti meriti.

Non c'è dubbio, invece, che il trasporto locale fornisca servizi non all'altezza delle esigenze dei cittadini. Stesso discorso vale per il settore merci. Nel piano il tema è affrontato con precisione. Naturalmente aspettiamo di vedere i primi risultati per un commento più maturo.

SCONTRO TRA TRENI IN PUGLIA DEL 12 LUGLIO. È emersa la differenza fra gli standard di sicurezza delle ferrovie locali (ex concesse, ma non solo) rispetto alla rete nazionale. Si è reso necessario il passaggio sotto la giurisdizione dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Tuttavia, il passaggio non è stato indolore perché servono risorse che le Regioni sembrano non avere. Intanto, la velocità di circolazione dei treni dei lavoratori pendolari è stata ridotta, in alcuni casi, anche fino ai 50 km orari! Si sono riscontrate delle lamentele. La stessa Regione Umbria ha protestato per l'allungamento dei tempi a danno dei passeggeri e particolarmente di quelli pendolari per motivi di lavoro.

Il terribile incidente del 12 luglio, al netto di imprecisioni e strumentalizzazioni - altro vizio italiano: penso ad esempio alla polemica sul binario unico - ha evidenziato la necessità di uniformare tutte le linee agli standard dell'Ansf. Che ciò avvenga è un grande vantaggio per i cittadini. Certo, ci sarà da scontare una fase transitoria, con temporanei disagi. A regime, però, tutto funzionerà al meglio.

NUOVO CODICE DEGLI APPALTI. I motivi di contrasto alla corruzione sono comprensibilissimi. Tuttavia, in audizione in Parlamento, il rappresentante dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani, Gabriele Rabaiotti, ha espresso critiche perché le nuove regole starebbero penalizzando i lavori di manutenzione nei Comuni medi e piccoli, che sarebbero, in alcuni casi, privi di personale adeguato.

Sotto accusa l'obbligo di redazione dei progetti esecutivi prima della pubblicazione dei bandi. L'effetto sarebbe paralizzante. Così nessuno costruirebbe più, con conseguenti riflessi occupazionali per i lavoratori. Non è che, con l' acqua sporca, si butta anche il bambino?

Scontiamo una inevitabile fase di adattamento delle stazioni appaltanti alle nuove regole. Il principio secondo cui le gare vadano fatte avendo a base un progetto esecutivo è sacrosanto e produce effetti positivi sia sulla qualità delle opere realizzate sia sulla trasparenza e sulla lotta alla corruzione. Certo, è vero che le

grandi stazioni appaltanti, ad esempio Rfi e Anas, hanno dimostrato ovviamente di avere le risorse, soprattutto umane, per applicare il Codice, mentre le piccole stanno vivendo momenti di difficoltà. In Parlamento stiamo cercando di monitorare quel che accade, in modo, se necessario, da intervenire con adeguati correttivi.

ALITALIA SAI. Come valuta i primi risultati del nuovo assetto che vede ai vertici Luca di Montezemolo come Presidente e Cramer Ball come Amministratore delegato? Gli arabi non sembrano lieti della prospettiva di dover iniettare nuove risorse finanziarie. Sarà trovata una soluzione, magari mediata a livello politico?

Mi pare che per ora i risultati siano inferiori alle attese. L'ex Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi affermò in Commissione che con l' ingresso di Etihad avremmo avuto una Compagnia a cinque stelle. Ne siamo ben lontani...

ANCORA ALITALIA. James Hogan è Presidente e Ad di Etihad nonché Vicepresidente di Alitalia. È lui il rappresentante del vero azionista forte, con il 49% della ex compagnia di bandiera. Solitamente non ama i riflettori e proprio per questo alcune sue recenti dichiarazioni contro il Governo per presunti impegni non mantenuti, come il mancato decreto su Linate e il mancato finanziamento per ampliare il turismo, non sono passate inosservate.

Si erano anche rotti i rapporti formali. Poi, a seguito di un incontro a Palazzo Chigi con il Sottosegretario alla Presidenza Claudio De Vincenti, si è scusato pubblicamente. Ma il pericolo di licenziamenti del personale sembra rimanere. Non è che AZ è afflitta da un "male oscuro"?

Errori antichi nella gestione Alitalia continuano a pesare. I privati mantengano anzitutto i propri impegni. Il Governo farà la sua parte.

PRIME TRE PRESIDENZE PORTUALI. Delrio, in partenza per il G7 in Giappone, ha proposto ai Presidenti delle Regioni interessate la nomina di tre Presidenti di Autorità di Sistema portuale, per l'eccellente lavoro già svolto e per dare inizio alla nuova governance. Si tratta di Zeno D'Agostino per Trieste, Rodolfo Giamperri per Ancona e Sergio Prete per Taranto. Propaganda o inizio di una nuova pagina?

Questa settimana abbiamo votato in Commissione, approvando il parere favorevole su D'Agostino e Prete. Sono certo che anche le prossime nomine saranno di analogo spessore.

A cura di Chiara Campanella

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

L'Ordine di Malta: una leggenda vivente

Sovrano Militare Ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta, in breve **Ordine di Malta**. Parliamo di un ordine religioso cavalleresco dalla storia millenaria, tanto da essere una leggenda come i Templari ma, al contrario di questi, vivente.

«Il nostro carisma è la difesa della Fede e l'aiuto agli ammalati, ai bisognosi e agli emarginati», spiega **Luciano Valentini di Laviano**, Responsabile delle comunicazioni del Gran Priorato di Roma. E nei secoli i cavalieri e le dame, perché così si chiamano i componenti dell'Ordine, non sono mai venuti meno al loro impegno.

Di cosa si occupa e quanti membri conta?

L'Ordine è un ordine religioso-laicale per tradizione ospedaliero, quindi principalmente si occupa di "curare" gli ammalati sia fisicamente che spiritualmente e materialmente attraverso opere caritative di vario genere. D'altra parte nasciamo nella seconda metà dell'anno mille proprio con la fondazione di un ospedale a Gerusalemme per i pellegrini. Sua Eccellenza il Gran Priore di Roma, Balì fra' Giacomo Dalla Torre, mio diretto superiore, ci ricorda sempre che gli scopi dell'Ordine sono tre: "Carità, Carità e Carità". Quindi il nostro impegno quotidiano, oltre alla gestione di ospedali, poliambulatori e centri anti-diabete, sono le molteplici attività caritative che si allargano a tutti i generi di "malattie sociali": la povertà, la solitudine, l'emarginazione.

Nel mondo l'Ordine conta circa 14mila membri e 100mila volontari; in Italia può



contare su circa 3mila tra cavalieri e dame e 4.500 volontari circa suddivisi nei vari settori di opere caritative: dall'assistenza negli ospedali alla protezione civile, dai pasti su strada ai senza fissa dimora alla gestione di mense e centri di assistenza socio-sanitaria.

Come ha fatto l'Ordine a rinnovare e rendere attuale il suo impegno nei secoli, preservando al tempo stesso la sua storia?

Questa è una delle nostre caratteristiche peculiari: essere moderni nella tradizione. La capacità di aggiornare la nostra Carta costituzionale e il Codice con l'evolversi dei tempi, e il sapersi adeguare alle nuove esigenze di carità generate dai mutamenti socio-economici, è stato ciò che ci ha permesso di essere sempre al passo con i cambiamenti, assolvendo così ai nostri doveri verso il prossimo anche nel XXI secolo,

pur mantenendo la nostra storia e le nostre tradizioni.

Qual è la missione che vi sta più a cuore in questo momento?

In questo mondo pieno di catastrofi, guerre, emarginazione e fame le missioni sono tante.

I rifugiati; i senzatetto; le popolazioni colpite da disastri naturali sono tutte "missioni" per noi di primaria importanza, ma molte altre sono quelle quotidiane piccole e silenziose: la solitudine; gli anziani; i bambini abbandonati e si potrebbe continuare a lungo.

I progetti dell'Ordine sono comunque tanti e portati avanti in 120 paesi. Come già detto abbiamo una grande capacità di adattarci alle nuove esigenze, quindi è difficile dire quali altre sfide potremmo raccogliere nel futuro. Oggi l'Ordine affronta con il massimo impegno quelle citate e molte altre, in collaborazione con l'Organizzazione mondiale delle Nazioni unite e le altre agenzie umanitarie internazionali. Molti sono anche i progetti caritativi e assistenziali sviluppati con i governi delle nazioni più povere, per alleviare le sofferenze delle popolazioni.

Quali sono le sfide umanitarie che attendono l'Ordine per il futuro?

Di quelle citate poco fa senza dubbio quelle dei migranti, dei rifugiati e dei senzatetto saranno tra le più importanti che coinvolgeranno non solo l'Ordine di Malta ma tutto il mondo.

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