



## NE TIREZ PAS SUR LE CONDUCTEUR



Il giorno 15 del mese di settembre, Anno Domini 2021, a un anno e mezzo circa dall'inizio della Pandemia da COVID\_19, in tutta la Toscana iniziano le scuole in presenza.

Ne eravamo a conoscenza tutti? Crediamo di sì ma forse qualcuno lo aveva dimenticato.

Oggi, infatti, con l'entrata in vigore del servizio a pieno regime mancheranno diversi autobus e non sarà garantito un servizio adeguato alla situazione emergenziale che vuole gli autobus con capienza dell'80%.

Di chi è la colpa?

Non certo degli autisti che hanno, sicuramente, coperto la mancanza di servizio con turni e ore di straordinario.

Non certo degli autisti cui non si può chiedere, oltre all'attenzione necessaria per svolgere diligentemente il proprio lavoro anche il controllo della presenza sui bus o l'uso appropriato della mascherina a bordo dei bus stessi.

Non certo degli autisti che in questo anno e mezzo sono stati in prima linea e che oggi, unici *frontman* dell'azienda, subiranno offese e lamentele da un'utenza che si è vista privata del servizio pubblico necessario.

Non certo degli autisti che ormai sono stanchi di dover pagare un prezzo che non compete loro; gli stessi autisti che – lo ricordiamo, se mai ce ne fosse bisogno – durante questa pandemia hanno dovuto rinunciare a un premio di risultato adeguato, ai propri giorni di ferie e hanno usufruito di giornate di fondo bilaterale, permettendo all'azienda di risparmiare.

I responsabili non sono certo gli autisti che si alzano la mattina anche alle tre e mezza per svolgere il proprio mestiere con passione e serietà.



COVID\_19 pag. 1

FORMAZIONE pag. 2

SICUREZZA pag. 3

MIST pag. 3



## FORMAZIONE MARITTIMA: “UN MARE DI DIFFICOLTÀ”

La normativa sulla formazione e la sicurezza nel settore marittimo è molto vasta, si tratta infatti di **direttive europee, regolamenti internazionali e normative nazionali**.

La enormità dei corsi per esercitare la professione del marittimo è di gran lunga peggiore che affrontare un mare in tempesta.

Per rendere l'idea, se ne contano circa 30 ovviamente con obbligo di frequenza variabile a seconda della qualifica con cui ci si imbarca.

In questa giungla di leggi, direttive e regolamenti



per lo più di origine europea ed internazionale negli ultimi anni sono proliferati, come spesso succede in Italia, una enormità di centri di formazione che, sostenuti dall'obbligatorietà e dalla necessità di questi marittimi hanno pensato bene ad approfittarne, proponendo costi che in altri paesi sono inimmaginabili.

Per una attenta analisi del problema è necessario soffermarsi sulla mancanza del controllo della politica sulle procedure burocratiche amministrative dovute a volte, purtroppo, anche all'errata traduzione dei testi internazionali ma soprattutto alle lobby chiaro-scure messe in campo da chi ha interessi nello shipping senza escludere dalla critica parte del sindacato che da tempo ha smesso di esercitare anche la funzione di controllo delle tante risorse pubbliche percepite dall'armamento.

La pandemia, come in altri settori, è stata causa di blocco dei corsi che, in una situazione attuale di ripresa, sta evidenziando un eccesso di criticità dovute per lo più al contemporaneo avvicendamento di un numero importante di marittimi i quali, per le restrizioni dovute al covid, non sono potuti sbarcare al termine dei contratti di arruolamento e, poiché molti colleghi sprovvisti della formazione necessaria non si sono potuti imbarcare, sono ancora in attesa di tornare a casa e quindi ci troviamo in una situazione, drammatica, di centri di addestramento super affollati ma soprattutto di un numero insufficiente di esaminatori necessariamente provenienti dalle capitanerie o dalle Asl.

A dimostrazione registriamo la indisponibilità, ad esempio, della sanità nazionale ad autorizzare ulteriori Asl per esaminare i candidati al refreh dei corsi Medical Care e First Aid; infatti solo in Campania, ove risiedono un numero importantissimo di marittimi, vi sono solo 3 Asl autorizzate le quali a loro volta, dando un approccio superficiale al problema, stanno collaborando a creare una situazione sociale che sfocerà in tanti drammi familiari e paradossalmente non per mancanza di lavoro.

Tutto nel silenzio assordante di una politica che, diversamente, dovrebbe rivolgere molta più attenzione al settore che contribuisce alla movimentazione del 90% delle merci mondiali e di cui l'Italia ne potrebbe trarre enormi benefici di sviluppo iniziando dalla creazione di un ministero dedicato al mare che, come negli altri paesi con vocazione marinara, potrebbe regolamentare, controllare e promuovere l'attività trasportistica la quale, in un contesto di logistica integrata, è stata e sarà determinante per la ripresa mondiale, europea ma soprattutto nazionale.



## NELLA MOBILITÀ RIUNIONE NAZIONALE SULLA SICUREZZA

Nel 2017 con il Ministero degli Interni qualche altro sporadico incontro, ieri con il Ministro Enrico Giovannini la FAST Confisal, gli altri Sindacati del Settore, le Associazioni Datoriali e Rappresentanti di TPER e TRENORD si è svolta una riunione propeudeutica al Protocollo sulla Sicurezza.

Una proposta che arriva dal Ministro a seguito delle reiterate richieste di intervento da parte dei Sindacati sul problema annoso delle aggressioni del personale in servizio su bus, treni e metropolitane.



Anche le Aziende e le Associazioni Datoriali non hanno potuto tirarsi indietro sulle proposte concrete e fattibili relative ad azioni da intraprendere per prevenire e reprimere il fenomeno delle aggressioni verbali e fisiche emersi al tavolo; interventi strutturali sui bus a protezione degli Operatori di Esercizio sulle linee che a seguito di un'attenta analisi dei fenomeni evidenziano la necessità di tali interventi, alle tutele legali e psicologiche per i Lavoratori inte-

ressati e alla Costituzione di Parte Civile da parte dell'Azienda in ogni caso di azione legale nei confronti degli aggressori. Particolare attenzione è stata posta sulla necessità di aggravare e rendere certa la pena nei confronti dei responsabili di reato e di adottare ogni azione necessaria non escludendo la presenza delle Forze dell'Ordine a bordo di bus e treni nelle tratte a rischio. L'istituzione di un Osservatorio permanente è stata la proposta unanime per approfondire le proposte richieste dal Ministro da recapitare con un documento sintetico da parte sindacale, datoriale e delle aziende presenti al tavolo.

## VERTENZA MIST: È ORA DI DIRE BASTA

Nei giorni scorsi si è tenuto in modalità videoconferenza l'incontro con la Società MIST inerente la vertenza che ormai si trascina da più di un anno e purtroppo contrariamente da quanto da noi richiesto nel mese di luglio non videro né alcun rappresentante del Polo Mercitalia e né della Holding FS.

Ancora una volta un incontro molto deludente, su temi che per quanto riguarda la parte sindacale sono prioritari. Non comprendiamo l'assenza di alcuni soggetti che nei fatti dovrebbero assumersi le proprie responsabilità e dire in modo chiaro cosa intendono fare della Società Mist.

Alla luce di quanto avvenuto abbiamo deciso di riaprire le procedure di raffreddamento e continuare la nostra azione di lotta, non si può perdere tempo senza che ci siano impegni precisi.

Per informarvi seguite le notizie della FAST -Confisal su: [www.sindacatofast.it](http://www.sindacatofast.it), [www.lavocedirittietrasporti.it](http://www.lavocedirittietrasporti.it)

*Allegato a La voce Diritti e Trasporti stampato in proprio.*

*Responsabile coordinamento: Vincenzo Multari, Antonio Scalise*

*Hanno collaborato: Claudia Reale, Marco Buongiovanni,*

*Beniamino Leone, Antonio Pronesti*

**SEGRETERIA GENERALE**

*Via Prenestina 170 - 00176 Roma*