

La VOCE dei trasporti

N. 5 | Maggio 2020

LXX anno dalla fondazione



Un grande patto sociale



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE

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



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

Sommario

numero 5 - Maggio 2020



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Mensile per la Federazione Italiana Trasporti Cisl
Fondato nel settembre del 1950
LXX anno dalla fondazione

Direttore: Salvatore Pellicchia

Direttore Responsabile: Giulia Dellepiane

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

Impaginazione e grafica: Fabio Grassini

Editore: La Rotaia Srl

Direzione, Redazione, Amministrazione:

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06 44286307 - Fax 06 44286361

fit@cisl.it

Stampa e distribuzione

Tipografia Facciotti Srl

Vicolo Pian Due Torri, 74 - 00146 Roma

Tel. 06 55260900

Registrazione al tribunale di Roma

n. 350 del 16/06/1987

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

Chiuso in redazione il 30/05/2020

Finito di stampare nel mese di Giugno

Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

- 2 Un grande patto sociale

In Evidenza

- 6 Ue, Cottarelli: «Fa ciò che può, ma abbiamo bisogno che cresca»
8 Oltre il Covid-19: una bussola per sfide vecchie e nuove
10 Sciogliere i nodi irrisolti per tornare a correre
12 Scioperi: noi responsabili e collaborativi ma ora, per ripartire, serve il cambiamento

Logistica integrata - Ambiente

- 14 Resilienza, merce rara. Ora trasportiamoci fuori dal tunnel
16 Settore-chiave per igiene e salute: non togliamogli l'aria

Mobilità

- 18 Trasporto pubblico locale: la ripresa passa anche da qui
20 Trasporto ferroviario: come mettere il dopo-Covid sul binario giusto
22 Gts Rail, fare impresa ferroviaria al Sud si può. E si deve
23 Rfi: agenda fitta dopo l'emergenza
24 Appalti ferroviari, ancora troppe disparità tra lavoratori
25 Sindacato europeo, un percorso in 5 tappe

Trasporto aereo marittimo e Portualità

- 26 Personale di volo, problemi di lunga data e scenari futuri
28 Flotta commerciale, risorsa italiana da valorizzare
30 Effetto Covid sulle crociere, allarme rosso per il settore
32 Siamo tutti sulla stessa banchina

Viabilità

- 34 Le strade motore di sviluppo. Ma manca personale
36 Dopo la crisi verrà il sereno. E noi siamo pronti
38 Settore in panne, crisi da gestire tutelando l'occupazione

Donne

- 40 Occupazione femminile, le priorità post-pandemia

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

- 42 Previdenza complementare: crisi nuova e vecchi patemi
43 Inat: la cultura dell'assistenza e della tutela per chi lavora

Regioni

- 44 Lazio. Porto di Civitavecchia: 3 proposte per superare gli scogli
45 Toscana. Fase 2, il trasporto pubblico riparte dalla sicurezza

Opinioni e Colloqui

- 46 L'impatto economico del coronavirus
47 Il virus del degrado: «A Roma gravi difficoltà nei campi rom»

Un grande patto sociale

“Il lavoro in sicurezza per costruire il futuro”



Salvatore Pellicchia

Segretario Generale FIT-CISL

Il lavoro in sicurezza per costruire il futuro”. Con questo slogan si è festeggiato il 1° Maggio nell’era del Covid-19. Le celebrazioni, nel rispetto delle norme per il contenimento del contagio, quest’anno non si sono svolte nelle piazze “fisiche” ma su quelle virtuali. Un 1° Maggio di riflessioni sulle politiche e sulle scelte governative degli ultimi anni che hanno reso più fragile il Paese. Scelte caratterizzate da tagli nel tentativo di contenere la spesa pubblica. Scelte che hanno interessato i settori più strategici e più nevralgici come, ad esempio, i trasporti, la sanità, l’istruzione. Scelte che hanno bloccato gli investimenti, per una cifra che ammonta a circa 120 miliardi di euro, per le infrastrutture. Scelte sbagliate e che vanno riviste mettendo in discussione un modello di sviluppo inefficiente e inefficace e che non ha funzionato. Bisogna cambiare paradigma, rimettendo al centro la persona, la sua salute e la sua sicurezza. Sicurezza che non deve essere considerata un mero costo ma un investimento. Allo stesso tempo la crisi sanitaria in atto ha messo a nudo tutte le disfunzioni, i buchi normativi, i limiti degli ammortizzatori sociali, oltre che uno dei mali cronici del nostro Paese: la burocrazia. Bisogna quindi partire proprio da queste problematiche per risolverle e offrire agli italiani una prospettiva di vita migliore.

Verso il superamento dell’emergenza sanitaria

I grafici che rappresentano l’evoluzione della pandemia da coronavirus confermano, alla fine del mese di maggio 2020, quel rallentamento che tutti stavamo aspettando. Le linee che rappresentano il numero di persone contagiate e di quelle che hanno perso la vita cominciano ad avvicinarsi allo zero. Questo dato è incoraggiante ma gli esperti ci dicono che, al momento, si è vinta una battaglia ma non la guerra. Il pericolo è sempre in agguato perché, come abbiamo imparato in questi mesi, finché non sarà disponibile una cura o il vaccino per prevenire la malattia, non potremo abbassare la guardia e dovremo continuare a essere prudenti e a comportarci come abbiamo fatto finora, mettendo in campo strumenti e azioni di prevenzione e, soprattutto, evitando assembramenti di persone. Dopo la tempesta arriva la quiete ma, a differenza di quella di Leopardi, con la quiete che segue al coronavirus non ritornano tutte le attività consuete («il lavoro usato», dice il poeta) e non «si rallegra ogni core» e «il passegger che il suo cammin ripiglia» lo fa con grande cautela. Il lockdown ha rallentato sì la diffusione del virus, ma ha anche assestato un colpo micidiale al sistema produttivo.

Per comprendere quanto gli effetti sull’economia sono stati devastanti basta consultare i dati consolidati diffusi da Eurostat a metà maggio. Il prodotto interno lordo dell’Eurozona è in calo del 3,8% nel primo trimestre 2020 rispetto agli ultimi tre mesi del 2019. Il Pil dell’Unione europea (a 27) è sceso del 3,3% nello stesso periodo, l’export europeo è in calo del 6,2% a marzo 2020 rispetto al marzo 2019, le importazioni sono in caduta del 10,1%, sia nell’Eurozona che nell’Ue a 27, durante il primo trimestre 2020. Non va certo meglio se guardiamo dall’altra parte dell’Atlantico: il Congressional Budget Office degli Stati Uniti stima un calo del Pil del 38% nel secondo trimestre 2020, con un tasso di disoccupazione al 15,1% nello stesso periodo e una riduzione del Pil pari al 5,6% su base annua.

Di fronte a una sequenza di numeri così negativa, si capisce perché il ricorso a termini bellici per raccontare la lotta contro il nemico Covid-19 sia giustificato. Spiazzati da un aggressore che agendo su scala globale ha rapidamente messo in ginocchio prima i sistemi sanitari e poi i bastioni economici e sociali, i molti Paesi colpiti dalla pandemia sono impegnati



nella controffensiva. Con sviluppi che prima del Covid-19 sarebbero stati difficili da immaginare. Basti pensare alla ritrovata energia con cui l'Unione europea sta discutendo strumenti solidaristici di gestione dell'emergenza e di rilancio post-pandemia: la proposta franco-tedesca su un Recovery Fund da 750 miliardi di euro fornisce un'ulteriore spinta in questa virtuosa direzione. Sempre che sia scongiurato il pericolo di un compromesso finale al ribasso, siglato su spinta dei Paesi più restii ad appesantire le casse comunitarie a vantaggio dei partner maggiormente in difficoltà.

Il d.l. Rilancio

Neppure l'Italia sta a guardare. Con il decreto legge 19 maggio 2020 n. 34 che stabilisce "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19", già ribattezzato d.l. Rilancio, il Governo ha messo in campo 55 miliardi di euro. Un importo degno di una manovra finanziaria mastodontica, sia per l'entità dello sforzo sia per la varietà delle misure inserite nei 266 articoli e nelle 323 pagine del provvedimento, destinato con ogni probabilità a lievitare ulteriormente durante il passaggio parlamentare. Anche a causa del d.l. Rilancio il rapporto tra debito pubblico italiano e

Pil arriverà a toccare la non invidiabile soglia-record del 160%.

**Bisogna cambiare
paradigma, rimettendo
al centro la persona,
la sua salute
e la sua sicurezza.
Sicurezza che non deve
essere considerata
un mero costo
ma un investimento**

Tuttavia, situazioni eccezionali richiedono sforzi eccezionali. La priorità, ora, oltre a tutelare la salute e la sicurezza delle persone, è far ripartire l'economia, salvando imprese e posti di lavoro. A tale scopo è fondamentale che le "misure urgenti" non si inceppino tra lungaggini e complicazioni burocratiche, che gli aiuti stanziati giungano rapidamente a chi ne ha bisogno. È una gara a fare tanto e presto che ci vede in ottima compagnia. Il centro studi Bruegel Institute ha calcolato che in testa a livello europeo, e non c'è da sorprendersi, troviamo la Germania, il Paese più ricco del Vecchio continente: tra aiuti immediati già stanziati a marzo, sospensione delle tasse e garanzie per i prestiti alle imprese, Berlino ha profuso uno sforzo da 1.500 miliardi di euro. Livelli irraggiungibili per l'Italia, che ha un'econo-

mia dimezzata rispetto a quella tedesca e un debito proporzionalmente doppio. Eppure dopo la Germania è proprio l'Italia ad avere aperto con più decisione le casse statali per sostenere l'economia e avviare la ripresa. Decisiva, a questo punto, sarà l'entità degli aiuti che l'Unione europea, al termine della complessa trattativa in corso, destinerà ai Paesi membri più prostrati dall'irruzione del nuovo coronavirus.

La guerra e il piano Marshall

A differenza delle crisi economico finanziarie con cui abbiamo dovuto fare i conti in passato, questa volta non solo non abbiamo una memoria storica, ma non abbiamo neppure precedenti riferimenti equiparabili agli effetti che il coronavirus sta determinando a livello globale.

Tuttavia in questo scenario di "sangue, fatica, lacrime e sudore", la celebre espressione usata dal premier britannico Winston Churchill il 13 maggio 1940 nel suo primo discorso alla Camera dei Comuni, non sorprende che la mobilitazione internazionale per debellare il Covid-19 e le sue nefaste conseguenze faccia pensare a una guerra su vasta scala. Legittimo storcere il naso di fronte all'accostamento, ma la sfida che come comunità globale abbiamo di fronte per

la ricostruzione post-pandemia può richiamare alla mente le immagini di rovine che in molti Paesi, compresa l'Italia, si stagliavano alla fine della II Guerra Mondiale. Dalle macerie del conflitto si ripartì grazie al coraggio e alla lungimiranza di popoli e governanti. Per l'Italia e per altri 15 paesi europei, tra cui la Germania, un contributo decisivo venne dal piano Marshall, il programma di aiuti (Erp, European Recovery Program, il nome ufficiale dell'iniziativa) annunciato nel 1947 dall'ex generale e Segretario di Stato americano George Marshall, approvato dal Congresso statunitense nel 1948. Un "nuovo piano Marshall" è stato ripetutamente invocato, in queste settimane, per dare slancio alla ripartenza post-Covid. Un segno della popolarità di cui ancora gode il "vecchio piano Marshall", sebbene gli anni trascorsi dal suo varo abbiano fatto sfumare la distinzione tra mito e realtà. Gli aiuti previsti dal piano Marshall ammontavano a 14 miliardi di dollari, di cui 1,5 vennero destinati al nostro Paese, ed erano sottoposti a diverse condizioni, come rammenta una nota recentemente pubblicata dall'Osservatorio sui conti pubblici dell'Università Cattolica di Milano.

L'assistenza, fornita sotto forma di donazioni e, in misura minore, di crediti a lungo termine a tassi contenuti, era subordinata all'approvazione di un programma di utilizzo che il Paese richiedente doveva inviare all'Oece, organizzazione internazionale antesignana dell'Ocse, che a sua volta girava il piano a Washington per il via libera finale. Per ottenere la concessione degli aiuti c'erano delle "condizionalità" da rispettare per cui bisognava: promuovere la produzione industriale e agricola; implementare misure finanziarie e monetarie che stabilizzassero le valute; cooperare con gli altri Paesi aderenti al piano di modo da incrementare la rete di commercio; fare un uso efficiente e pratico delle risorse del Paese; facilitare il trasferimento di materiali scarsi negli Stati Uniti; accettare di negoziare un programma futuro di fornitura minima agli Stati Uniti di determinati prodotti

dietro il compenso del prezzo di mercato mondiale.

I Paesi aderenti al piano erano fortemente incoraggiati a incrementare la produzione dei materiali di cui gli Stati Uniti avevano maggior bisogno. Inoltre, il programma faceva sì che una gran parte delle risorse fornite consistesse in esportazioni americane verso l'Europa.

Nella fase che stiamo vivendo lo scenario e le cause che hanno determinato l'emergenza economica globale sono diverse, ma il paragone con un piano di aiuti così imponente, fatte le dovute distinzioni, può essere utile.

D'altra parte, come lascia intendere anche l'economista Pietro Mistura, estensore della nota, è meglio non forzare eccessivamente il paragone tra il piano Marshall e i programmi di sostegno all'economia attualmente al vaglio di Bruxelles: «La situazione attuale dell'Europa è molto diversa da quella post-bellica, dove la prima necessità era di ricostruire le capacità produttive pesantemente compromesse dal conflitto». In ogni caso, pur riconoscendo la generosità – per quanto non disinteressata – degli aiuti concessi attraverso l'Erp, che furono propedeutici al boom economico degli anni Sessanta, «le risorse messe in campo dall'Europa, soprattutto attraverso la Bce, eccederanno di molto quelle previste dal piano Marshall». Una valutazione pubblicata prima che il piano franco-tedesco per un Recovery Fund da 750 miliardi imprimesse un segno ancor più ambizioso agli impegni europei.

Il decalogo per la ripartenza

I cenni di novità che arrivano da Bruxelles e Francoforte in direzione di un'Ue solidale, della prospettiva degli Stati Uniti d'Europa non più come una «fantastica utopia» bensì come sempre più «urgente necessità», sono enfatizzati nel documento "Oltre la pandemia. Un decalogo per la ripartenza" elaborato dalla Cisl. Il position paper cislino indica la strada per uscire dalla morsa del Co-

vid-19 «in una dimensione di reciprocità solidale», facendo di necessità virtù e puntando sulla centralità del lavoro così da creare «le condizioni strutturali per un modello di sviluppo capace di incorporare sia il rispetto dell'ambiente e della vita, sia la coesione e la giustizia sociale». La proposta Cisl si articola su dieci pilastri: potenziamento del sistema sanitario, politica industriale e degli investimenti, politiche del lavoro, politiche di prevenzione e tutela, pubblica amministrazione e istruzione, politiche redistributive, politiche sociali e per la famiglia, sistema bancario e finanziario, Mezzogiorno, politiche europee. Nel decalogo, al punto su politica industriale e degli investimenti, si fa tra l'altro riferimento alla necessità di procedere, con la massima tempestività, ad aprire i cantieri per valorizzare gli ingenti investimenti pubblici in nuove infrastrutture o nella manutenzione di quelle esistenti. Un vero e proprio mantra per la Fit-Cisl, che su questa assoluta priorità da tempo incalza i decisori politici.

Rimettiamo in movimento il Paese

Ne è una prova la vertenza sui trasporti che vede la nostra Federazione impegnata, assieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, su una piattaforma unitaria di proposte dal titolo "Rimettiamo in movimento il Paese". Il documento, pubblicato nel giugno 2019, è imperniato su tre punti-chiave: infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali. L'impatto devastante della pandemia sul nostro tessuto produttivo e sociale ha reso, se possibile, ancora più urgente dare risposte al Paese a partire dalle nostre proposte e dalle nostre sollecitazioni. Sulla spinta dell'emergenza, a ennesima riprova di come le crisi possano offrire opportunità di consapevolezza e di crescita, qualcosa si sta muovendo nei palazzi delle istituzioni. Il dl Rilancio, su cui si aspetta un esame parlamentare prevedibilmente intenso, dà alcuni dei segnali che attendevamo.

Importanti sono le novità in materia di appalti: in attesa di un provvedimento volto a modificare alcune parti del co-

dice appalti, semplificando e sburocratizzando le procedure secondo il “modello Genova”. Il Governo ha introdotto un articolo che consente di elevare dal 20 al 30% la percentuale dell’acconto che le amministrazioni possono riconoscere alle imprese appaltatrici, in modo da incrementarne la liquidità e così favorire la riapertura dei cantieri. Per quanto riguarda il trasporto aereo, l’Esecutivo conferma di credere nella necessità di una compagnia di bandiera mettendo a disposizione della NewCo – la società che subentrerà alla vecchia Alitalia – 3 miliardi di euro e introducendo, inoltre, misure di contenimento della deregulation e del dumping contrattuale di cui hanno abusato alcune compagnie low cost. Mettendo mano alle regole di sistema si possono affrontare le crisi in atto nel trasporto aereo, come quella di Air Italy e dei suoi 1.453 dipendenti o quella delle lavoratrici e dei lavoratori cosiddetti “stagionali”, con una prospettiva diversa.

Al settore infrastrutture e trasporti, il provvedimento destina nel complesso 6 miliardi, di cui 500 milioni sono riservati al fondo di sostegno per le imprese di trasporto pubblico locale. Misure an-

cora sparse e da verificare, una volta che il d.l. Rilancio sarà stato convertito in legge. Per il momento registriamo con soddisfazione che la piattaforma unitaria promossa dal sindacato confederale ha funzionato come un pungolo nei confronti del Governo. È un ruolo che continueremo a svolgere con passione e decisione, sempre nella convinzione che anche una fase drammatica come quella appena affrontata possa indicare, per un sindacato resiliente e proattivo, la via verso un nuovo e migliore assetto economico e sociale.

Per queste ragioni, insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, abbiamo già fatto sapere al Governo che, mancando alcune previsioni nel d.l. Rilancio, occorre agire sugli ammortizzatori sociali prima di tutto, per accelerare le procedure per l'erogazione delle quantità economiche previste ma anche per garantire maggiori tutele agli stagionali, ai marittimi cosiddetti internazionali e a quelli non coperti dalla prestazione del fondo Solimare. Nel trasporto pubblico locale va verificata la congruità delle risorse economiche assegnate in quanto, oltre ai servizi di linea, vanno garantiti anche il trasporto scolastico e quello turistico.

Per i porti mancano ancora gli interventi strutturali che avevamo richiesto e, per i lavoratori del Porto Canale di Cagliari è necessario prevedere la continuità degli ammortizzatori fino all'ingresso del nuovo operatore. Per il trasporto marittimo nazionale e per il settore crociere, che è in enorme difficoltà, occorrono misure specifiche ed è necessaria la riforma organica del collocamento gente di mare e la promozione della formazione propedeutica all'ottenimento di tutte le certificazioni/addestramenti obbligatori per la navigazione di ciascun marittimo, per far sì che la spesa non gravi più sugli stessi lavoratori.

Nell'ambito del trasporto Merci e Logistica occorre avviare, in sede ministeriale, un confronto con tutte le parti sociali su: modello

produttivo, sistema infrastrutturale, regolatorio e innovazione di sistema, modello di lavoro, appalti e legalità, introduzione della Reverse Charge sull'Iva, normative ed applicazione del ccnl anche attraverso l'applicazione delle tabelle ministeriali sul costo del lavoro. È necessaria la costituzione di un fondo strutturale di sostegno al reddito e di accompagnamento alle trasformazioni tecnologiche in atto. Alle lavoratrici e ai lavoratori dell'autonoleggio vanno estesi gli ammortizzatori sociali previsti per il turismo. Nell'ambito del trasporto ferroviario e degli appalti ferroviari si devono adottare previsioni legislative analoghe a quelle varate per il trasporto aereo affinché si superino i fenomeni di dumping contrattuale. Il contratto deve pronunciarsi una volta per tutte sulle concessioni autostradali e sul destino di Anas. Per quanto attiene i servizi ambientali occorre agire al più presto per evitare la compromissione della tenuta economica dell'intero settore.

Un grande patto sociale

Di fatto, alle criticità già presenti nelle varie articolazioni del mondo dei trasporti prima dell'era Covid-19, si sono aggiunte le difficoltà determinate dalla crisi sanitaria. Uno scenario inedito per la sua complessità e per la sua grandezza che richiede un impegno straordinario da parte di tutti i soggetti interessati: governo, opposizioni, parti sociali. Ha ragione la Segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan quando afferma: «Abbiamo bisogno di un grande patto sociale». Un patto che, muovendo da «una riforma moderna degli ammortizzatori sociali che andrà legata alle politiche del lavoro ed a nuove scelte di indirizzo formativo per i giovani», deve «individuare le priorità ed i settori sui quali concentrare gli investimenti pubblici e le risorse necessarie». Un patto che promuova il lavoro sicuro, dignitoso e, conseguentemente, una ripresa economica equa e sostenibile.



Ue, Cottarelli: «Fa ciò che può, ma abbiamo bisogno che cresca»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

*«L'Italia deve investire in nuove infrastrutture
e migliorare quelle esistenti»*

La crisi economica ha cominciato a serrare la sua morsa attorno al mondo. E anche questa volta nessuno si salverà da solo. Ma gli Stati membri dell'Unione europea non sembrano aver capito questa importante lezione che farà la differenza tra una spirale recessiva e la crescita economica. I Paesi Ue, infatti, appaiono divisi da mille litigi e sembrano pensare ognuno a se stesso.

L'Italia non è da meno: i sondaggi danno il sentimento antieuropeo in crescita, ma monta anche l'ostilità nei confronti della Germania. Secondo una recente ricerca dell'istituto Demos per il quotidiano La Repubblica, la fiducia degli Italiani nella Germania è scesa dal 42% di gennaio 2019 al 26% di aprile 2020. Un campanello d'allarme inequivocabile. Ma il nostro Paese purtroppo è molto diviso anche al suo interno. Gli Italiani sono storicamente un popolo poco unito, ma questa divisione è particolarmente autolesionista in un momento come quello che stiamo attraversando. Non si vede l'unità nazionale più volte auspicata dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella né emerge una visione comune dentro la stessa maggioranza di Governo, come testimonia la nascita tormentosa del decreto legge Aprile, poi ribattezzato Maggio e infine Rilancio e uscito con un ritardo di un mese e mezzo sulle attese del Paese.

Per capire quali scenari si aprono ora per l'Italia e quali sono le opportunità che gli Italiani dovranno saper cogliere se vorranno uscire prima e meglio dalla crisi economica, abbiamo intervistato l'economista **Carlo Cottarelli**, professore all'Università Bocconi e direttore dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani dell'Università Cattolica di Milano.

Professore, secondo lei nel complesso le azioni messe finora in campo dall'Unione europea sono adeguate ad aiutare gli Stati membri a superare al meglio la crisi economica già in atto?

«Nell'ambito dei paesi europei singolarmente presi, direi di sì. Se prendiamo il totale degli interventi siamo nell'ordine di grandezza dei fondi stanziati dagli Stati Uniti. Ma negli Usa questi provvedimenti economici sono stati presi dal governo federale, mentre in Europa dai singoli Stati e le iniziative

dell'Unione europea intervengono a complemento di quelle nazionali. Poi certo i provvedimenti nazionali sono finanziati dalla Banca centrale europea, che è un'istituzione europea».

Parliamo del dibattito infuocato sul Mes, il Fondo europeo Salva Stati, che è stato riformato per affrontare l'emergenza coronavirus (Mes sanitario). Dibattito che in Italia non accenna a diminuire: cosa ne pensa? È vero che il Mes è senza condizioni?

«Sì, non ci sono; c'è una sorveglianza rafforzata che non è una condizione. La Commissione europea ha chiarito che tale sorveglianza rafforzata sarà una cosa pro forma: si andrà a vedere come si spendono i soldi per la sanità, ma non ci saranno altre richieste.

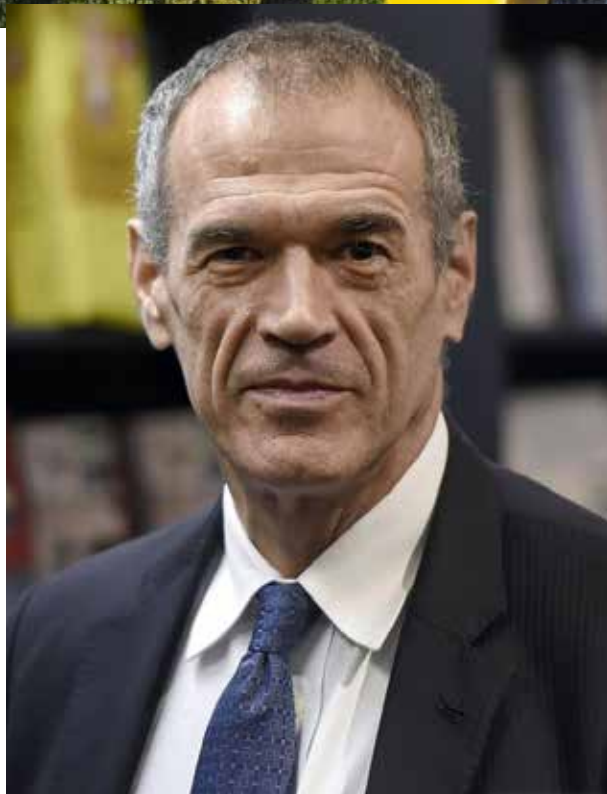
La Commissione europea già ora può, di sua iniziativa, decidere di mettere un paese membro in sorveglianza rafforzata. Se

loro volessero penalizzarci lo potrebbero fare quindi unilateralmente sulla base di una loro decisione senza bisogno del Mes. Non capisco quindi le polemiche e perché non si accetta il Mes, che era nato per uno scopo diverso ed è stato adattato. Per questo lo si usa: perché è uno strumento europeo che esiste già. La Commissione ha chiarito ogni dubbio in merito».

Come giudica per l'Italia gli strumenti offerti ad oggi dalla Ue?

«Tenendo conto che non c'è un governo federale europeo, l'Ue sta facendo il possibile. Ora vedremo in cosa consiste il nuovo piano annunciato, cioè il Recovery Fund, finanziato coi recovery bond.

Ma ciò non basta se non si rafforzano le istituzioni europee. Più peggiora la situazione economica più ci saranno attacchi all'Unione europea perché bisogna prendersela con qualcuno. Non c'è la volontà di rafforzare la Ue: permangono i pregiudizi dei paesi del Nord verso quelli del Sud e viceversa. Riguardo al Recovery Fund ci sono pregiudizi da parte di alcuni piccoli paesi del nord Europa che pensano che ci sia un forte trasferimento di risorse a vantaggio dei paesi del sud Europa, perché questi ultimi li sprechino come vogliono. Ma non è così: si prendono a prestito soldi insieme e si decide insieme come usarli».



Carlo Cottarelli

In questo momento così difficile per la Ue, il 5 maggio è giunta la sentenza dell'Alta Corte tedesca sul Quantitative Easing, cioè l'acquisto di titoli di stato dei paesi Ue da parte della Banca centrale europea. La Corte dà alla stessa Bce tre mesi di tempo per giustificare «in modo ampio e dettagliato» che i suoi acquisti «non sono sproporzionati

sull'Unione, ma a livello politico essa potrebbe frenare la Bce dall'acquisto ulteriore di titoli di Stato: il rischio è che non potrebbe essere ampliata questa rete di sicurezza europea».

Dal punto di vista dell'integrazione europea qual è dunque la situazione attuale?

«Non è facile: nei momenti di crisi

rispetto agli effetti di politica economica e fiscale derivanti». Altrimenti la Bundesbank, la Banca centrale tedesca, non potrà più partecipare al programma e inoltre dovrà vendere le obbligazioni già acquistate e detenute in portafoglio. Che impatto ha sull'Unione europea una sentenza simile?

«Mi sembra che una sentenza del genere abbia poco senso. Non è compito di una corte nazionale dare giudizi sulle istituzioni europee. Entrando nel merito, è evidente che la politica monetaria ha un impatto sull'economia. A livello legale non credo che ci saranno conseguenze di questa sentenza

come questo noi europei tendiamo a dividerci e intanto Stati Uniti e Cina se la ridono guardando come litighiamo».

Un altro tema molto dibattuto è la (in)capacità dell'Italia di spendere i fondi europei stanziati. Cosa deve fare per usarli al meglio?

«Purtroppo è un problema: dovremmo lanciare un grosso piano di investimenti pubblici, ma ciò richiede che siamo capaci di farlo».

Pensa che le infrastrutture italiane siano adeguate alla sfida della ripresa economica?

No, c'è necessità di grossi investimenti in infrastrutture, facendo un'analisi costi-benefici, ma è un dato di fatto il bisogno di migliorare quelle esistenti».

Che ruolo possono giocare i trasporti nella ripresa economica, sia quelli di lunga percorrenza come trasporto aereo e marittimo sia quello ferroviario e il trasporto pubblico locale?

«Non sono un esperto di trasporti ma è chiaro che sono fondamentali in un Paese come il nostro. Il successo italiano è l'Alta Velocità, ma sono state trascurate le reti locali. Io sono di Cremona e 30-40 anni fa era più facile per noi raggiungere Milano».

Oltre il Covid-19: una bussola per sfide vecchie e nuove



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Dal lavoro agile a welfare e disuguaglianze,
prova di maturità per il sindacato*

La fase 2 è ufficialmente cominciata per tutti noi: le attività che nelle settimane di lockdown erano rimaste bloccate ripartono con tutte le precauzioni del caso; i moduli che ci eravamo abituati a firmare per autocertificare la necessità di uno spostamento finiscono nel cestino. Se il problema delle autocertificazioni è risolto con sollievo di tutti, molti – e ben più gravi – sono i problemi che ora ci troviamo ad affrontare come individui e come membri di piccole e grandi comunità. Alcune delle sfide che ci si prospettano sono una conseguenza del Covid-19: prima tra tutte, l'esigenza di contrastare il contagio evitando nuove impennate della curva epidemiologica. Ma non possiamo trascurare i problemi che, non solo nel mondo del lavoro, affliggevano la collettività prima che la pandemia irrompesse. Mali cronici quali le disuguaglianze economico-sociali, territoriali, generazionali, tra uomini e donne, le discriminazioni e le sperequazioni nel mondo del lavoro: una realtà ben nota, non solo ai sindacalisti, che il violento impatto del Covid-19 sulla nostra società ha certamente reso ancor più critica.

lavoratori, di cui proprio nel 2020 festeggiamo il cinquantesimo anniversario.

Le settimane di lockdown che ci siamo lasciati alle spalle hanno determinato profondi cambiamenti nel nostro modo di vivere tutte le relazioni, comprese quelle lavorative. Alcuni di questi cambiamenti sono fortunatamente destinati a perdere rilievo via via che l'emergenza finirà: torneremo, anzi stiamo già tornando, a uscire di casa per incontrare parenti, amici e colleghi, a prendere i mezzi pubblici, a fare acquisti nei negozi di beni non essenziali, a stringere mani, a dare e ricevere abbracci. Ma a uno strumento prezioso come il "lavoro agile", sperimentato nei mesi di marzo e aprile in misura enormemente maggiore rispetto a prima, potremo difficilmente rinunciare. Il cosiddetto smart working esisteva in Italia anche prima dell'avvento del Covid-19: la legge che lo ha regolato risale al 22 maggio 2017. Salvo eccezioni, però, era rimasta un'opportunità per pochi. La pandemia ha cambiato il quadro, rendendo inevitabile una sperimentazione su vasta scala.

**Il nuovo contesto
in cui ci siamo trovati
a operare ci ha comunque
consentito di entrare
in contatto con colleghi
e realtà con cui
in passato avevamo avuto
meno modo di interagire**

In questo senso possiamo dire che nulla sarà più come prima, nemmeno i problemi, resi più acuti dalla pandemia, come è facile intuire. E neppure noi siamo esattamente gli stessi: a causa del Covid-19 ci stiamo scoprendo più soggetti alle paure, più fragili e più insicuri, più bisognosi di contatto umano, di rassicurazioni, di protezione. Sono fenomeni comuni di cui è bene diventare coscienti. Così da trasformare le debolezze in zone di miglioramento, in opportunità di consapevolezza. Vale sul piano personale così come su quello delle dinamiche collettive, che come sindacato siamo chiamati a individuare e indirizzare nel modo più rispondente ai valori fondamentali – fissati innanzitutto nella nostra Costituzione e nello Statuto dei





Abbiamo potuto così toccare con mano i benefici del lavoro agile in termini di produttività, di benessere dei lavoratori, di riduzione delle emissioni – oltre che, naturalmente, di limitazione del rischio di contagi. Molto resta però da fare affinché il lavoro agile, ancora troppo spesso confuso con il semplice lavoro a distanza, entri a pieno titolo nella quotidianità lavorativa del nostro Paese, come diritto di chi lavora e come opportunità per gli imprenditori e per l'intera collettività. Il ricorso estensivo allo smart working e al telelavoro ci spinge anche ad affrontare in modo approfondito la questione del diritto alla disconnessione, di come tutelarla al meglio dal punto di vista legislativo, nei contratti di categoria e in quelli aziendali. Se prima del Covid-19 il discorso poteva suonare prematuro, ora, con milioni di persone impegnate a garantire da casa prestazioni lavorative più o meno agili, è quanto mai importante stabilire un confine netto tra vita privata e professionale, chiarendo fino a dove e fino a quando possano arrivare sollecitazioni sotto forma di telefonate, email e messaggi.

Sotto il profilo organizzativo, la nostra struttura ha fatto fronte alle restrizioni imposte dal lockdown svolgendo videoconferenze in sostituzione degli incontri e dei tavoli “in presenza”. Il sistema delle videoconferenze è stato utilizzato con grande successo per tenere i contatti con le realtà regionali ma anche per gli incontri con le aree contrattuali, per tenere assemblee con i lavoratori nonché per effettuare formazione. Il nuovo contesto in cui ci siamo trovati a operare, lontani dalla nostra sede abituale di lavoro, ci ha comunque consentito – grazie all'impegno ancor maggiore che è stato profuso in questo periodo – di entrare in contatto con colleghi e realtà con cui in passato avevamo avuto meno modo di interagire, portandoci, in diversi casi, a un aumento di iscritti.

Come Fit-Cisl avevamo da tempo compreso la necessità di interpretare il nostro ruolo, non solo in fase di contrattazione, con un'attenzione particolare alle diverse forme di welfare e ai valori sociali nei quali ci riconosciamo. È un approccio che ci ha consentito di affrontare da posizioni avanzate le con-

seguenze dell'emergenza pandemica. Siamo orgogliosi di come, durante la durissima esperienza del Covid-19, questa modernità ci sia stata riconosciuta sul campo. Da qui occorrerà ripartire per rendere la nostra azione sindacale sempre più in grado di rispondere alle esigenze di una società complessa, articolata e purtroppo caratterizzata da molte divaricazioni, aggravatesi con l'arrivo del Covid-19.

La ripartenza della nostra economia e una crescita armonica della nostra società richiederanno un sindacato consapevole dei nodi da sciogliere e in grado di individuare le soluzioni. Di fare tesoro dell'esperienza pre-Covid-19 adattando costantemente i propri strumenti alle nuove prospettive che via via si delineano. Una visione matura delle relazioni industriali è la migliore premessa per orientare la nostra azione nei frangenti, tanto difficili quanto carichi di opportunità, che l'era post-Covid-19 ci sta già ora riservando.

Sciogliere i nodi irrisolti per tornare a correre



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Su Aspi e Anas il Governo faccia chiarezza.
Nuove opportunità da smart working e digitale*

Dopo esserci districati tra decreti-legge, Dpcm, decreti ministeriali e ordinanze varie, siamo entrati nell'agognata fase 2. Chiariamolo subito, una volta per tutte: la salute dei cittadini è il bene fondamentale da tutelare, dunque non possiamo abbassare la guardia, dal punto di vista sanitario, nei confronti della pandemia. Ma dobbiamo al contempo riconoscere che il Paese, con le necessarie cautele, ha bisogno di ripartire. Alcuni settori, più ancora di altri, hanno duramente pagato l'impatto con il Covid-19. È il momento di capire l'estensione e la portata del colpo inferto, al nostro tessuto economico, dall'irruzione del nuovo coronavirus. Prendere atto dei danni subiti, in oltre due mesi, dal sistema produttivo italiano è essenziale per stabilire come ottenere una ripartenza tanto decisa quanto omogenea tra le diverse realtà del nostro Paese.

**Lo sblocco dei cantieri
può essere uno dei modi
per incentivare l'intero
Paese a uscire
più velocemente
dalla crisi**

Alcuni comparti non si sono mai fermati, nemmeno durante il picco del contagio, proprio perché dovevano fornire servizi essenziali ai cittadini, come la gestione e la consegna di farmaci, mascherine, prodotti alimentari, carburanti. C'è chi, lontano dai riflettori, ha continuato, nelle settimane di lockdown, a dare un contributo prezioso quale la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti. Proprio alle «tante persone che puliscono gli ospedali, le strade, che svuotano i bidoni della spazzatura», svolgendo «un lavoro che nessuno vede» ma che è «necessario per sopravvivere», è stato rivolto un pensiero speciale dal Papa nella messa del 17 maggio a Casa Santa Marta.

In questo momento, a preoccupare particolarmente è la condizione dei comparti che hanno visto il proprio volume di affari contrarsi fino allo stop totale durante il lockdown e che ora non hanno prospettive di ripresa, almeno a breve termine. Molto colpito è per esempio il settore dell'autonoleggio, che patisce le difficoltà registrate dal trasporto aereo e ferroviario. In attesa di una loro piena ripartenza, auspicabilmente favorita dall'estate, i locatori di automobili vivono

nell'incertezza del loro futuro, registrando cali di attività che sfiorano il 100 per cento. Persino un colosso internazionale come Hertz, in grave crisi di liquidità, ha presentato istanza di fallimento negli Stati Uniti e in Canada per l'impossibilità di saldare le rate di leasing della sua immensa flotta di auto.

A sentire i morsi della crisi, forse per la prima volta, è anche un settore tradizionalmente florido come quello della viabilità. Anche Autostrade per l'Italia è stata costretta a ricorrere alla cassa integrazione. Se dal 3 giugno, come tutti ci auguriamo, si tornerà alla libera circolazione tra le regioni, il traffico autostradale tornerà a crescere e Aspi ne beneficerà. D'altra parte, immaginando una refrattarietà anche solo psicologica, da parte di alcuni, a prendere treni e aerei, l'utilizzo della macchina potrebbe registrare un incremento. Dal -80% di qualche settimana fa ci stiamo già avvicinando a un -50%: non sappiamo quanto ampi e veloci saranno gli ulteriori margini di recupero.





Oltre ai nuovi problemi generati dall'esplosione della pandemia vanno però risolte criticità preesistenti. Per restare alle autostrade, il Governo dovrà finalmente sciogliere il nodo Aspi, decidendo se revocare la concessione e consentire così alla società di programmare il proprio futuro. Un altro vecchio nodo che l'Esecutivo è chiamato a sciogliere è quello della collocazione di Anas: fondamentale è stabilire il suo posizionamento a seguito dell'incorporazione nel gruppo Fs. Non c'è più tempo

per gli ibridi: restare nel perimetro della pubblica amministrazione comporta gravi limitazioni nelle assunzioni e forti vincoli per gli appalti da parte di Anas, che intanto resta esposta alle critiche sull'obsolescenza delle nostre infrastrutture stradali. Si tratta di un passaggio decisivo per la ripartenza: lo sblocco dei cantieri può essere uno dei modi per incentivare l'intero Paese a uscire più velocemente dalla crisi.

Per quanto riguarda il trasporto merci, lo scenario post-Covid-19 si apre nel segno della crescita dell'e-commerce, consolidatasi durante le settimane di lockdown anche grazie alla penetrazione dei nuovi stili di consumo in fasce di clientela, come quelle più anziane, finora restie al cambiamento. Un fenomeno destinato a crescere ulteriormente. I prossimi mesi si annunciano invece contrassegnati dall'incertezza per i traffici import-export, penalizzati dall'affanno con cui gli Stati Uniti cercano di contenere la diffusione della pandemia. È inevitabile, per molte aziende del settore, far fronte alla congiuntura negativa ricorrendo o prorogando gli ammortizzatori sociali.

Come in tutte le situazioni di difficoltà, nella nebbia dell'incertezza si scorgono anche opportunità, che potranno essere colte a seconda di quanto, come individui e come soggetti collettivi, saremo

in grado di adattarci al diverso contesto post-Covid-19. Il nostro sindacato dovrà rilanciare sul versante della contrattazione per intercettare la novità dello smart working, uno strumento a cui nelle scorse settimane si è dovuto fare ampio ricorso. Tornare indietro non è facile e, soprattutto, non è auspicabile: il lavoro agile ha dato risultati importanti e potrà avere un impatto ancor più significativo sull'economia e sulla società, a condizione che si riporti il fenomeno nell'alveo delle regole fissate dalla legge 81 del 2017. Regole che a questo punto, data la nuova estensione del fenomeno, dovranno essere eventualmente aggiornate.

Alcuni cardini dovranno essere rinsaldati: la caratteristica dello smart working come prestazione "per obiettivi", la necessità di evitare che chi lavora si trovi mobilitato 24 ore su 24. Assisteremo anche a una probabile accelerazione verso la digitalizzazione, con conseguente sfida, anche per il sindacato, dal punto di vista della formazione. In gioco c'è la creazione di nuove figure professionali e di nuovi posti di lavoro. Se prima erano temi per dibattiti sul futuribile, le nuove prospettive digitali, dal 5G allo smart living, sono entrate di prepotenza nelle nostre case: è una chance che non possiamo permetterci di perdere.



Scioperi: noi responsabili e collaborativi ma ora, per ripartire, serve il cambiamento



Silvia Ferro

Le relazioni del lavoro vanno orientate anche alla rimozione delle cause dei conflitti

Senza disturbare illustri scienziati o virgolettare frasi celebri, possiamo tranquillamente affermare che, per affrontare situazioni critiche, il senso di responsabilità deve prevalere e guidare sempre le nostre azioni.

La consapevolezza dei propri doveri, dei propri gesti, dei propri comportamenti e delle diverse conseguenze che questi potrebbero avere su noi stessi e su gli altri, acquista una eccezionale e strategica importanza in modo particolare quando gli eventi prendono il sopravvento su anosi e consolidati meccanismi e tutto – o quasi – torna nelle mani delle singole persone fino al punto da indurle a dover trovare le soluzioni in maniera autonoma e non collettiva.

Da ormai quasi tre mesi l'appello di Ministri, medici, intellettuali, virologi, economisti – e chi più ne ha più ne metta – che affollano i salotti televisivi e i webinar o che fanno webmeeting, va in questa direzione. Lo stesso Presidente della Repubblica nel suo discorso alla Nazione del 27 marzo 2020 ha affermato: “Il senso di responsabilità dei cittadini è la risorsa più importante su cui può contare uno stato democratico in momenti come quello che stiamo vivendo. La risposta collettiva che il popolo italiano sta dando all'emergenza è oggetto di ammirazione anche all'estero”.

Ebbene, allo stesso senso di responsabilità ha fatto ricorso anche la Commissione di garanzia scioperi quando, a firma del suo Presidente, il 24 febbraio 2020, ha rivolto un “fermo invito a tutte le Organizzazioni sindacali ed alle Associazioni professionali affinché non vengano effettuate astensioni collettive dal 25 febbraio al 31 marzo – poi divenuto 30 aprile con una nota successiva – al fine di evitare ulteriore aggravio alle istituzioni coinvolte nell'attività di prevenzione e contenimento della diffusione del virus”.

Prontamente la nostra organizzazione sindacale, consapevole dell'eccezionale e pericolosa situazione che stava affrontando il nostro paese, ha accolto la richiesta revocando tutti gli scioperi già proclamati e, appunto, “astenersi” dal pro-

clamarne degli altri.

Come più volte ribadito la policy della Fit è totalmente orientata al dialogo, all'istituzione di buone, produttive e proattive relazioni sindacali. Guarda allo sciopero, che tanto pesa sulle tasche dei lavoratori- e purtroppo spesso solo su quelle – come *extrema ratio* facendovi ricorso solo quando il dialogo, e appunto, il tentativo di istituire buone, produttive e proattive relazioni sindacali con le controparti datoriali, ha fallito e le posizioni diventano inconciliabili fra le parti. Risulta evidente, infatti, che, nel momento in cui le aziende interrompono il dialogo e, in maniera miope, continuano a non rispettare i precetti normativi, a non applicare i contratti collettivi o a non rispettare gli accordi che loro stesse hanno sottoscritto, ricorrere allo sciopero risulta inevitabile.

Pur in costanza di situazioni di questo tipo, però, è evidente che, quando avvenimenti eccezionali coinvolgono il nostro paese, come detto sopra, tutti siamo chiamati ad assumere atteggiamenti responsabili. E questo abbiamo fatto.

C'è però da chiarire un aspetto. Se da un lato, la pandemia che ha colpito il mondo e, con esso, anche l'Italia in modo così virulento, molto probabilmente indurrà cittadine e cittadini a modificare – speriamo in meglio – il proprio modo di essere e di agire quotidiano, dall'altro non potrà certo farci dimenticare dei problemi, che purtroppo ormai da anni, attanagliano il mondo del lavoro e, per quanto riguarda noi più da vicino, il settore dei trasporti. Anzi.

La crisi sanitaria sta purtroppo avendo pesanti ripercussioni anche sul versante economico e sta mettendo letteralmente in ginocchio numerosi settori, trasporti compresi. In questi tre mesi appena trascorsi abbiamo toccato veramente con mano il significato del concetto di “servizio pubblico essenziale”; quello sul quale si fonda l'insieme di precetti e sanzioni contenuto nella legge 146 del 15 giugno 1990 che, tra pochi giorni, compirà 30 anni. Un servizio pubblico infatti che non si è mai di fatto fermato – almeno non in maniera totale – e che è stato appunto “essenziale” per garantire, il trasporto di

La Fit-Cisl guarda allo sciopero come *extrema ratio*, facendovi ricorso solo quando il dialogo ha fallito e le posizioni diventano inconciliabili fra le parti

persone che, per necessità, avevano bisogno di spostarsi; l'approvvigionamento di merci destinate a ospedali, a RSA – Residenze sanitarie assistenziali; a farmacie; ai supermercati per garantire l'approvvigionamento di generi alimentari o più semplicemente alle stazioni di servizio per assicurare il rifornimento di carburante.

Questo è stato possibile – e lo diciamo con grande orgoglio e infinita riconoscenza – grazie ai lavoratori dei trasporti che, seppur dotati di tutti i dispositivi di protezione individuale – e per questo ci siamo spesi molto – hanno affrontato la paura del contagio spinti da quel tanto invocato “senso di responsabilità” del quale la nostra comunità ha avuto e ha ancora estremo bisogno.

Ma gli effetti della forte riduzione dei servizi di trasporto inflitta dalla cosiddetta fase di lockdown, non stanno tardando a farsi sentire. Le ferie arretrate utilizzate per coprire l'assenza dal lavoro sono finite, così come sono finite le risorse presenti nei fondi di solidarietà – per chi li aveva – e così anche le risorse destinate agli ammortizzatori sociali. E siamo solo da poco entrati nella cosiddetta fase due.

Il Decreto Rilancio – pur con alcuni necessari correttivi – sicuramente aiuterà ma la situazione continua ad essere critica. Molti sono a casa senza stipendio e non riescono, per mancanza di risorse, a soddisfare i bisogni primari personali e della propria famiglia.

Insomma, problemi nuovi che vanno ad aggiungersi a problemi vecchi – pre-Covid.

Evidentemente c'è davanti a noi molta strada da fare per rilanciare veramente il nostro paese e il nostro settore.

E' necessario imprimere alle relazioni del lavoro – intese nel senso più ampio del termine – un radicale cambia-



mento, orientato non più alla mera rimozione degli effetti negativi bensì alla rimozione delle cause di insorgenza del conflitto.

Su questo, la Commissione di garanzia scioperi potrebbe avere un ruolo determinato.

Prima della pandemia – o meglio mesi e mesi prima della pandemia – già molti lavoratori, come ad esempio quelli impiegati negli appalti ferroviari e nel comparto dell'igiene ambientale, erano costretti a fare i conti con una gravissima situazione.

Lavorare senza ricevere la retribuzione.

La gravità e l'intollerabilità di tale condizione, mettendo da parte per un attimo l'immaginazione, la si può facilmente toccare con mano leggendo l'art. 36 della Costituzione della Repubblica italiana dove si legge a chiare lettere che “Il lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro e in ogni caso sufficiente ad assicurare a sé e alla famiglia un'esistenza libera e dignitosa”.

In fase di pandemia le vecchie abitudini, purtroppo, non sono state abbandonate e siamo stati costretti, nell'ambito dell'igiene ambientale, a sollecitare un intervento della Commissione di garanzia che, in virtù dell'art. 13 lettera h) della legge n. 146 del 1990 ha il potere di invitare le organizzazioni e le imprese erogatrici del servizio a desistere da comportamenti in evidente violazione della legge – ed è proprio questo il caso – o delle procedure previste da accordi e contratti collettivi o comunque da comportamenti illegittimi che possano

determinare l'insorgenza del conflitto o l'aggravamento dei conflitti in corso e di richiamarle all'osservanza degli obblighi previsti da leggi, accordi e contratti collettivi.

L'interpretazione estensiva data dalla stessa commissione all'art. 13 lettera h) sopra ri-

cordato, già dal 2015, ha fatto emergere la sua consapevolezza del problema così, l'8 aprile 2020 abbiamo inviato un sollecito ad intervenire con forza laddove “le cause di insorgenza del conflitto sono da ascrivere prevalentemente, proprio alle amministrazioni pubbliche, le quali, non trasferendo alle imprese erogatrici del servizio le risorse finanziarie concordate, ovvero dovute, ne determinano, non di rado, l'insolvenza e quindi, la capacità di soddisfare finanche le obbligazioni retributive del personale”.

Chiedere alle organizzazioni sindacali di rispettare sempre le regole, anche se molto stringenti e a tratti fortemente limitative di un diritto previsto dalla Costituzione – e ci si riferisce all'art. 40 sul diritto di sciopero – è corretto se entrano in ballo altri diritti costituzionali da garantire ma è altrettanto fondamentale che, con la stessa forza e determinazione che si concretizza poi con l'applicazione di pesanti sanzioni, vengano sradicati comportamenti anti-costituzionali come quelli che vanno ad inficiare sull'equilibrio contrattuale da intendere sia in senso economico che in senso strettamente normativo. E' fondamentale quindi scendere in campo in modo sinergico – sindacati, istituzioni, autorità di garanzia – con azioni correttive capaci di preservare l'equità dei rapporti contrattuali e quindi, la loro proporzionalità. Il nesso di corresponsabilità tra prestazione e controprestazione è imprescindibile e su questo è necessario che tutti gli attori coinvolti facciano la propria parte. A maggior ragione quando si attraversano periodi di crisi profonda come quello in atto.

Resilienza, merce rara. Ora trasportiamoci fuori dal tunnel



Quirino Archilletti

Sì, l'emergenza coronavirus non è ancora finita. Ma c'è un ma importante. È vero, infatti, che siamo ancora in galleria e che camminiamo a bassa velocità con i fari alti accesi e le quattro frecce inserite, ma possiamo dire anche che si comincia a vedere la luce in fondo al tunnel. Pertanto in questa fase della situazione epidemiologica è doveroso anche fare il punto della situazione per capire dove siamo e progettare dove – e soprattutto come – vogliamo arrivare.

L'emergenza sanitaria ha fatto venire a galla con ulteriore evidenza tutte le fragilità e le distorsioni ormai strutturali che insistono sull'intera filiera della logistica e del trasporto delle merci. Purtroppo sono ormai noti i problemi che caratterizzano questa filiera, frammentata, fortemente liberalizzata, caratterizzata da frequente concorrenza sleale e che spesso attrae anche fenomeni di illegalità.

L'intera produzione dei servizi e con essa, in modo molto accentuato, il trasporto in questo ultimo ventennio hanno visto l'acutizzarsi di un sistema deregolato di competizione tra imprese, tra tipologie di trasporto e tra strutture produttive e territoriali.

La ridotta capacità di programmazione e la carenza di controllo, a livello nazionale e territoriale, da parte delle istituzioni hanno portato la logistica a competere nell'unico modo possibile e conosciuto dal mercato e nel mercato, cioè basandosi sul dumping contrattuale e salariale, ovvero comprimendo salari e diritti delle lavoratrici e dei lavoratori. Una delle conseguenze di tutto ciò è il proliferare del caporalato, ovvero quella forma illegale di reclutamento e organizzazione della manodopera attraverso intermediari, chiamati caporali, che assumono persone, di norma per un breve periodo (giornaliero o al più settimanale), senza rispettare le regole di assunzione e i diritti dei lavoratori.

La Fit-Cisl già nel giugno 2019, con la piattaforma unitaria "Rimettiamo in movimento il Paese", aveva evidenziato le criticità che si concentrano nei vari segmenti del settore dei trasporti, criticità che penalizzano la crescita italiana in termini di competitività e di produttività, con la relativa conseguenza di mettere a rischio le condizioni e il futuro delle lavoratrici e dei lavoratori qualora non si intervenga

Finalmente il Paese riconosce il ruolo strategico e fondamentale dell'intera filiera

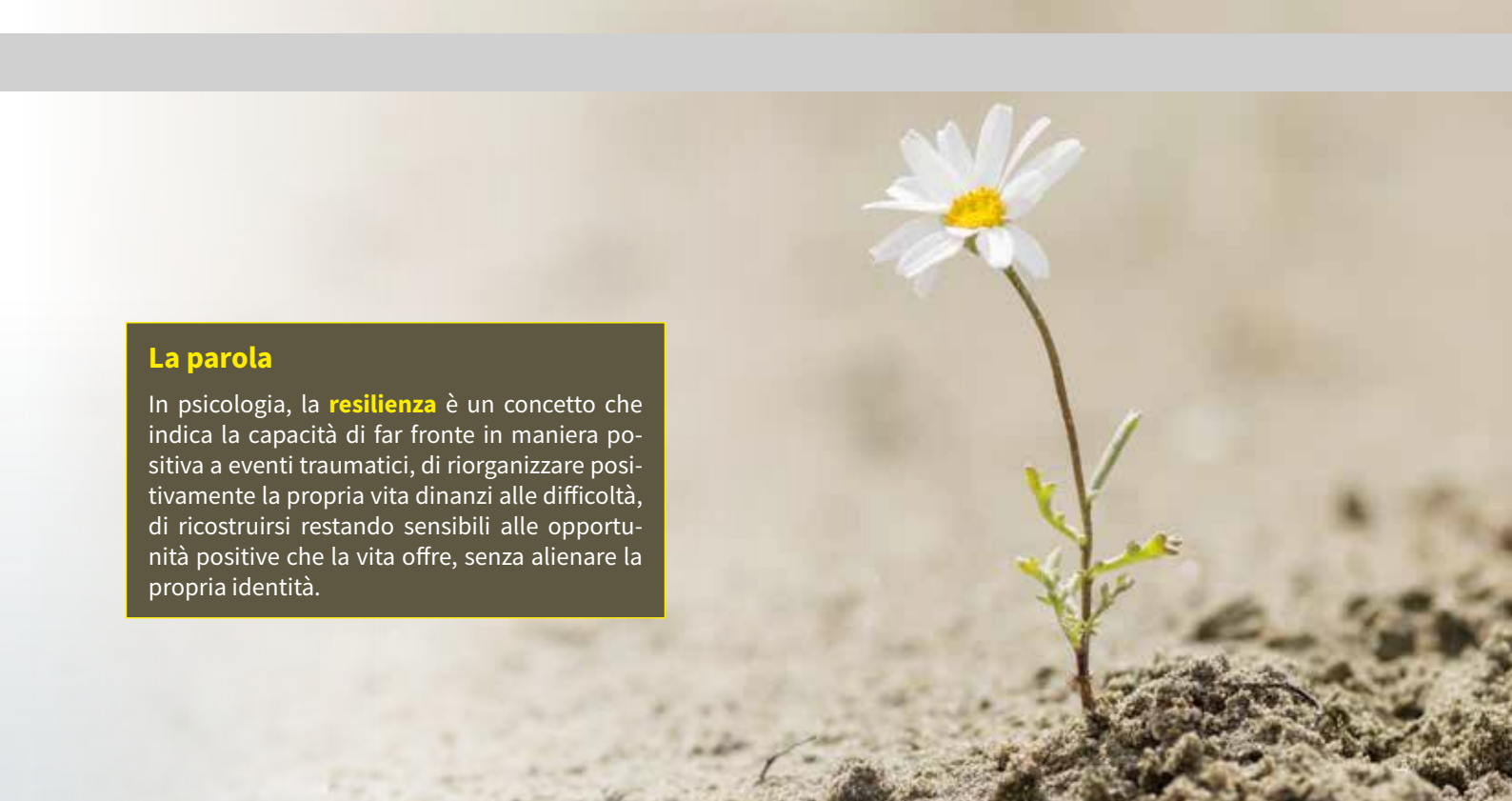
prontamente.

Proprio in tal senso avevamo già individuato nel settore della logistica la necessità di parlare di filiera integrata ai sistemi di portualità, degli interporti, delle strade e delle ferrovie, perché solo un sistema logistico integrato può aiutare il Paese a recuperare il gap economico e sociale, prodotto dalla crisi economica iniziata nel 2008 e da quella scatenata dal coronavirus, e consentire di reggere botta ad eventi imprevedibili come questa pandemia.

inoltre avevamo anche ravvisato che nell'era di Industria 4.0 ci fosse la forte necessità, oggi ancor più attuale, di fornire competenze digitali, attraverso un'adeguata formazione, a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori – necessità evidenziata dal forte uso del lavoro agile in questi mesi di lockdown – e che solo la corretta applicazione del contratto collettivo nazionale di settore da noi sottoscritto può e potrà garantire di contemperare temi come legalità, tutele, sicurezza e produttività.

Nonostante i molti problemi, in questa fase di grande crisi tutto il mondo della logistica e dell'autotrasporto ha reagito e sta reagendo dimostrando una grande capacità di resilienza, per usare un termine di moda mutuato dalla psico-





La parola

In psicologia, la **resilienza** è un concetto che indica la capacità di far fronte in maniera positiva a eventi traumatici, di riorganizzare positivamente la propria vita dinanzi alle difficoltà, di ricostruirsi restando sensibili alle opportunità positive che la vita offre, senza alienare la propria identità.

logia, rafforzata dalla consapevolezza che finalmente il Paese riconosce il ruolo strategico e fondamentale che riveste l'intera filiera. Alla logistica spesso non viene attribuito il suo giusto valore: ci si accorge della sua importanza solo quando si ferma. Per fare un esempio potremmo paragonarla al "Wi-Fi" che, quando è assente, non ci permette di collegarci alla rete, di scambiare dati, transazioni e informazioni. In ugual modo quando si ferma l'intera filiera della logistica non si distribuiscono più le merci e si paralizza l'Italia. Possiamo dire, anche alla luce di questa pandemia, che essa è la spina dorsale dell'economia del Paese:

questo è il suo importante ma spesso sottovalutato ruolo.

**La logistica
necessariamente deve
impostare una nuova
normalità e ripartire alla
massima velocità**

La logistica necessariamente deve impostare una nuova normalità e ripartire alla massima velocità, per stare al passo e soddisfare tutte le catene globali del valore, ma deve farlo garantendo alle lavoratrici e ai lavoratori la massima sicurezza anche contro il contagio da

coronavirus. Questo è e sarà il nuovo grande problema prioritario del presente e dell'immediato futuro.

Per lavorare con la giusta serenità e consapevolezza del rischio gli strumenti ci sono; è necessario il rigoroso rispetto del protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus SARS-Cov-2 negli ambienti di lavoro sottoscritto il 14 marzo 2020 e in particolare il rispetto delle linee guida firmate il 20 marzo 2020 con le controparti datoriali in sede di Ministero dei Trasporti per il Contrasto e la prevenzione del Covid-19, che contengono ovviamente disposizioni specifiche per il settore dei trasporti.

Siamo convinti che il "paziente" logistica ce la farà, ma solo con un forte cambio di stile di vita, con cui vengano valorizzate le differenze dell'intera filiera mettendo al centro il valore della persona e la sicurezza nei luoghi di lavoro. La Fit-Cisl sarà uno dei principali specialisti che contribuirà ancora una volta a "guarire" questo settore attraverso nuovi modelli di relazione industriale più partecipativi e tramite la responsabilità che ci contraddistingue da sempre.



Settore-chiave per igiene e salute: non togliamogli l'aria



Angelo Curcio
Coordinatore nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

Fase 1, fase 2, fase della ripresa? Nei Servizi Ambientali la fase è sempre stata la stessa: un servizio pubblico essenziale da garantire tutti i giorni, indipendentemente dalle mutate modalità di consumo e relativa produzione di rifiuti.

I cittadini per alcuni mesi non hanno più sentito i rumori del traffico ma sicuramente hanno udito tutti i giorni quello dei mezzi per la raccolta del pattume. Per gli utenti in quarantena perché contagiati dal virus, il ritiro a domicilio dei rifiuti da parte di lavoratori, spesso vestiti come degli operatori sanitari, non è stata solo una novità che mai avrebbero immaginato di vivere, ma in alcuni casi è stato uno dei pochi contatti umani consentiti. In tanti, a partire da Papa Francesco, hanno espresso la loro gratitudine verso chi non ha mai smesso di garantire un indispensabile servizio.

Quella che per la maggioranza della popolazione è stata la fase 1, per lavoratrici e lavoratori dei servizi ambientali è stata la prosecuzione di una prestazione ordinaria in condizioni di straordinaria difficoltà. Le imprese hanno cercato di fornirsi di nuovi e più numerosi Dpi (dispositivi di protezione individuale) per ridurre l'esposizione dei dipendenti al contagio, ma le scarse disponibilità sul mercato e il sequestro e dirottamento, da parte della Protezione Civile, di Dpi ordinati dalle aziende sia in Italia che all'estero per destinarli al sofferente comparto sanitario hanno aumentato i rischi per le lavoratrici e i lavoratori del nostro comparto, costringendoli a operare per diverse settimane con protezioni di fortuna, spesso acquistate a proprie spese o prodotte in casa, pur di garantire la prosecuzione dei servizi.

Si è quindi reso necessario, nell'immediato, condividere tra organizzazioni sindacali e associazioni datoriali un protocollo per contribuire, attraverso un sistema di relazioni industriali attento alla cultura della salute e sicurezza, alla partecipazione e trasparenza nei processi decisionali, alla realizzazione nelle aziende delle migliori prassi organizzative per garantire l'erogazione del servizio e la sicurezza dei dipen-

Con la sospensione della Tari casse sempre più vuote, raccolta rifiuti a rischio



Non si possono svolgere servizi essenziali senza garantire diritti essenziali

denti, favorendo l'uniformità delle misure adottate nei diversi ambiti locali.

Il protocollo di settore del 19 marzo scorso ha recepito i contenuti dell'accordo confederale del 14 marzo 2020, prevedendo la costituzione sia dei comitati aziendali che di un comitato nazionale, la consultazione sindacale per l'attuazione di misure di prevenzione e contenimento, tra cui la sospensione delle attività non indispensabili, modalità di lavoro in smart working, utilizzo delle ferie e dei congedi retribuiti pregressi o maturati, nonché gli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva, per consentire ai dipendenti di attività sospese l'astensione dal lavoro senza perdita della retribuzione. Ed è grazie al confronto sindacale che si è limitato al minimo l'utilizzo di ammortizzatori sociali.

Restano criticità che da solo il settore non può risolvere; per questo abbiamo sollecitato il Governo e tutte le istituzioni competenti a promuovere ogni azione utile a garantire quanto necessario per la tutela di dipendenti e delle imprese, impegnati nel regolare funzionamento della raccolta e trattamento dei rifiuti.

In queste settimane sono proseguite le nostre richieste nei confronti delle istituzioni, affinché all'interno dei vari decreti o nelle disposizioni ministeriali ci siano risposte alle criticità denunciate, sollecitando anche un tavolo di confronto affinché si possano condividere tutte le iniziative indispensabili non solo a garantire la regolarità di un servizio essenziale, ma anche per la tenuta sociale ed economica del settore. No-



nonostante i nostri appelli, assistiamo a un inquietante disinteresse da parte delle istituzioni.

Persiste sul mercato una carenza di Dpi idonei a prevenire la possibilità di contagio rispetto all'attività svolta; prosegue la storica e cronica pratica dei ritardi dei pagamenti da parte degli enti locali, pratica che si riverbera sui mancati

pagamenti delle retribuzioni in alcune regioni economicamente e socialmente più svantaggiate ora ulteriormente messe in difficoltà da questa crisi. Ci sono tutte le condizioni perché esploda un'emergenza sociale che potrebbe mettere in serio pericolo la continuità dei servizi di igiene ambientale e la salute pubblica in diversi territori.

Non si possono svolgere servizi essenziali senza garantire diritti essenziali.

Per questo, rispetto alla richiesta che ci è stata fatta dalla Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero, cioè di evitare responsabilmente astensioni dal lavoro in questo momento di crisi, abbiamo risposto a detta Autorità che senza un concreto sostegno da parte delle istituzioni competenti, capace di

zione della legge o delle procedure previste da accordi e contratti collettivi o comunque da comportamenti illegittimi che determinano l'insorgenza o l'aggravamento della conflittualità, affinché l'Autorità le richiami all'osservanza di obblighi contrattuali e di legge.

C'è crescente preoccupazione per la tenuta finanziaria ed economica delle aziende del settore, a fronte delle in-

dare risposte alle gravi condizioni di lavoro, c'è il rischio concreto che la situazione non sia più controllabile. Per questo abbiamo chiesto alla Commissione di Garanzia un'azione preventiva di possibili conflitti, invitando le amministrazioni e le imprese erogatrici dei servizi a desistere da comportamenti in evidente viola-

Pur comprendendo le difficoltà che le amministrazioni locali debbono fronteggiare, il mancato rispetto degli obblighi relativi ai contratti in essere rischia di accentuare una carenza di liquidità che caratterizza da molto tempo questo comparto. La probabile compromissione della tenuta economica dei gestori metterebbe, come ovvio, a rischio non solo la continuità del servizio, ma anche la stessa tenuta occupazionale diretta e dell'indotto del comparto, uno dei pochi ancora attivi in questo momento.

È necessario che venga accelerato il sostegno agli enti locali che il Governo si appresta ad adottare per affrontare l'emergenza e che vengano erogate risorse specificamente destinate al rispetto delle convenzioni dei servizi essenziali, come quello dell'igiene urbana.

Allo scopo di ottimizzare l'allocazione delle risorse, occorre un monitoraggio

puntuale dei costi e dei fabbisogni del comparto da parte dell'Autorità di regolazione del settore (Arera), che con la segnalazione n. 136/2020 dello scorso 23 aprile ha stimato, solo per i primi mesi di quest'anno, una perdita di gettito di 400 milioni di euro, inevitabilmente destinata a crescere.

Pur comprendendo l'esigenza di venire incontro agli enti locali al fine di agevolare l'applicazione

della Tari, occorre mantenere integro tale adempimento nel 2020; ogni altra ipotesi rischia di mettere in crisi le imprese del settore.



dicazioni di diverse amministrazioni locali di sospendere l'applicazione della Tari. Difatti, a causa del forzato lockdown, numerose utenze non domestiche sono chiuse e da più parti si stanno avanzando richieste formali per evitare l'applicazione del tributo per il periodo di chiusura ed oltre.

Trasporto pubblico locale: la ripresa passa anche da qui



Eliseo Grasso

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

*La nostra ricetta: risorse, regole, sicurezza
e rinnovo del contratto*

L'emergenza sanitaria che ha colpito l'intera umanità è certamente una catastrofe anche dal punto di vista economico. E fin qui, purtroppo, tutti ne hanno preso consapevolezza. La questione che tutti insieme adesso dobbiamo affrontare e risolvere è come ricostruire ciò che in poco più di settanta giorni è stato distrutto.

Tuttavia l'emergenza da Covid-19 non deve e non può cancellare i temi che la pandemia stessa ha costretto a lasciare in sospeso: si tratta di problematiche che possono mettere a rischio il graduale ritorno alla normalità post coronavirus. La questione è dunque mettere il trasporto pubblico locale nelle condizioni di servire alla ripresa economica italiana nel miglior modo possibile.

Di seguito, analizzeremo quello che abbiamo lasciato in sospeso nella nostra area contrattuale e su cui dobbiamo immediatamente rimetterci al lavoro, anche per rispondere alle nuove esigenze organizzative ed economiche che hanno coinvolto il settore. E per farlo dobbiamo partire dalla piattaforma più che mai attuale: "Rimettiamo in movimento il Paese", che è stata varata il 26 giugno 2019 dagli Esecutivi unitari di Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uil-transporti, coinvolgendo tutti i settori delle nostre Federazioni. Si tratta di un'iniziativa che si è rivelata molto lungimirante.

Tutti i contenuti e i programmi inseriti nella piattaforma diventano a oggi essenziali per far davvero ripartire il Paese, anche per quanto riguarda la nostra area contrattuale. Tematiche quali investimenti, politiche dei trasporti, regole, confronto, sicurezza e diritto allo sciopero assumono oggi un doppio significato, perché oltre a recitare un ruolo fondamentale nella mobilità delle persone, diventano evidentemente ingredienti essenziali per far ripartire il settore con tutte le criticità e difficoltà che si dovranno affrontare.

Partendo dagli investimenti, oggi più che mai sono necessari. Il rilancio del trasporto pubblico deve passare anche e soprattutto dal rinnovo del parco mezzi, dal rinnovo delle stazioni della metropolitana, dall'efficientamento delle infrastrutture esistenti sul territorio. Processo peraltro già iniziato, quello del parco mezzi, ma che per effetto della crisi economica

conseguente al Covid-19 rischia un brusco rallentamento.

Una buona politica dei trasporti deve coinvolgere tutte le istituzioni, visto che questo settore è regolamentato a più livelli; è quindi opportuno, proprio nella fase della riorganizzazione e della ripartenza, attuare una politica ragionata ed efficace che possa rispondere alla domanda di mobilità, che probabilmente sarà differente da quella che abbiamo sempre conosciuto. E chi, tra gli addetti ai lavori, in questi mesi di emergenza non ha avuto a che fare con le nuove regole? Ebbene, questo è un elemento essenziale. Non c'è solo, quindi, la regolamentazione del settore, per le assegnazioni del servizio che abbiamo lasciato, ma anche la necessità di avere una regolamentazione capace di intercettare i nuovi bisogni, sia da parte di chi offre i servizi sia da parte di chi li utilizza. È evidente che una buona politica, che è chia-

mata a decidere molto probabilmente su nuove regole, svolge bene la sua "mission" se attua il confronto con gli attori del settore, ovviamente con il coinvolgimento di quella che è la parte essenziale del trasporto, cioè le lavoratrici e i lavoratori, attraverso le organizzazioni sindacali che li rappresentano.

Un'ultima analisi, sempre partendo dalla nostra piattaforma, la facciamo con il capitolo della sicurezza e del diritto di sciopero. Queste sono due materie nelle quali il tpl si è sentito coinvolto in prima persona. La sicurezza dell'esercizio, innanzitutto, non può non essere un capitolo al quale dedicare una primaria attenzione, anche in considerazione dei tanti e troppi eventi tragici che si sono susseguiti nel recente passato. Ma parliamo anche della sicurezza del personale, che è chiamato, suo malgrado, a svolgere anche un ruolo di controllo. Si pensi, ad esempio, alle misure di distanziamento sociale sui mezzi: un nuovo compito che evidentemente accentuerà indirettamente il problema delle aggressioni, visto che non tutti i passeggeri sono dotati di senso civico.

E veniamo al diritto di sciopero: proprio nel tpl si è verificata una "intromissione" tra le parti, cioè sindacati e associazioni datoriali che il 28 febbraio 2018, attraverso uno storico accordo, hanno trovato condivisione sugli elementi che regolamentano la materia. Nessuno dovrebbe intervenire



in un accordo tra soggetti interessati, neanche un'istituzione, posto poi che evidentemente, dalla stessa non si ha la stessa determinazione per ottenere dal legislatore quello che realmente manca nel nostro Paese sul diritto di sciopero, cioè una prelazione sulle azioni di mobilitazione basata sull'effettiva rappresentanza delle organizzazioni che rappresentano i lavoratori.

È quindi evidente che le materie citate nelle premesse della nostra piattaforma ritrovano a oggi un vigore quanto mai attuale. E tra queste c'è anche un altro tema essenziale alla ripartenza del tpl: il rinnovo del contratto collettivo nazionale. Stiamo parlando di diritti e tutele per più di 100mila addetti in 930 aziende sparse sul territorio italiano.

Il rilancio della mobilità deve partire dal rispetto di norme comuni per il lavoro, la semplificazione e l'aggregazione delle regole tra i contratti di lavoro del tpl e delle attività ferroviarie, aggregazione quanto mai opportuna nell'immediato futuro. A novembre del 2019 abbiamo iniziato il rinnovo dei due ccnl, se pur su due tavoli distinti ma con le stesse finalità. Come noto a fine

febbraio le trattative si sono interrotte: una scelta inevitabile visto era l'ora di concentrarsi esclusivamente sull'emergenza. E l'abbiamo fatto. Ma ora, in fase di ripartenza, è assolutamente necessario e non più procrastinabile la ripresa del confronto. È opportuno riaprire il dialogo sulle regole del lavoro, sulle risorse, sull'organizzazione del lavoro, per dare una immediata risposta alle lavoratrici e ai lavoratori, anche dal punto di vista economico, alle aziende con uno strumento adatto a far fronte alle nuove esigenze.

Se mai ce ne fosse stato bisogno, con l'emergenza sanitaria il trasporto pubblico ha dimostrato ancora una volta di essere un elemento irrinunciabile per tutta la collettività, non fermandosi mai, neanche durante la fase di lockdown, recitando un ruolo di assoluto protagonismo nella fase 2 e certamente, nel prossimo futuro, visto che il domani è una sfida in cui il tpl svolgerà un ruolo chiave.

È impensabile, infatti, tornare indietro e favorire il trasporto privato a scapito di quello pubblico. Non c'è solo in gioco la sopravvivenza di un settore, ma la

sostenibilità dei trasporti e la nuova organizzazione che le persone si daranno negli spostamenti. La sfida sarà vinta se la risposta alla nuova domanda di mobilità, arriverà con un'offerta capace di integrarsi con i nuovi sistemi di trasporto allo studio delle città metropolitane, aumentando la velocità commerciale, creando parcheggi di interscambio, rendendo più efficiente il servizio.

Per far questo occorrono risorse certe, amministrate bene e destinate laddove necessario. Occorre favorire l'aggregazione delle imprese ed è necessario che le aziende diano attenzione prioritaria ai propri dipendenti che ne sono il vero motore. Occorrono una politica attenta, regole chiare ed attuabili; occorre la semplificazione delle assegnazioni del servizio, mantenendo sempre il diritto al ricorso, ma che lo stesso debba avere risposte celeri e definitive.

Questioni queste che la Fit-Cisl ha sollevate da tempo, che ha sempre fatto emergere in ogni occasione e in tutte le sedi; questioni che ora non sono più rinviabili, dalle quali bisogna ripartire, con un unico obiettivo appunto: rimettiamo in movimento il Paese!

Trasporto ferroviario: come mettere il dopo-Covid sul binario giusto



Gaetano Riccio

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

Nel dl Rilancio accolte molte delle nostre proposte per superare la crisi

Il settore del trasporto ferroviario è stato fortemente colpito dall'emergenza coronavirus e ci vorrà ancora del tempo perché si ritorni a viaggiare, specie sulla media-lunga percorrenza, come ai tempi pre-Covid-19. Lo stato emergenziale, oltre a essere sanitario, è e sarà anche economico e produttivo.

Va detto, infatti, che i provvedimenti di contenimento del contagio hanno comportato un aggravamento del quadro generale del settore, con inevitabili ripercussioni in termini sia di fatturato che di garanzia del reddito dei lavoratori. Per tale motivo e allo scopo di favorire la ripresa, come sindacato abbiamo fatto la nostra parte sottoscrivendo con le associazioni datoriali degli avvisi comuni, chiedendo ai Ministri dei Trasporti, del Lavoro e dell'Economia misure a sostegno del lavoro e minori oneri di spesa per le imprese per affrontare questo momento di difficoltà. In relazione a ciò, per il settore del trasporto ferroviario, nel decreto legge Rilancio sono presenti misure che rispondono a molte delle richieste che come sindacato abbiamo avanzato. Va dato atto al Governo di aver svolto momenti di confronto col sindacato sia a livello confederale che con le federazioni dei trasporti.

Tra le misure finanziate con il decreto Rilancio vi è la proroga della cassa integrazione sia ordinaria che in deroga, che passa a 14 settimane per cui, per le aziende che ne hanno già utilizzate 9, vi è la possibilità di usufruirne di altre 4 fino al 31 agosto e di ulteriori 4 settimane a partire dal mese di settembre.

In merito agli ammortizzatori sociali, abbiamo sollecitato a più riprese sia il Ministero del Lavoro che l'Inps al fine di velocizzare l'iter per la corresponsione alle lavoratrici e ai lavoratori delle indennità, in quanto il vero vulnus in questa fase è stato determinato dall'estrema lentezza e dai ritardi insopportabili per l'erogazione di quanto spettante ai lavoratori. Nel decreto vi sono risorse anche per i fondi bilaterali, come quello applicato ai dipendenti del gruppo Fs, necessari a garantire il sostegno al reddito alle lavoratrici e ai lavoratori interessati

dalla sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a seguito dell'emergenza epidemiologica in atto.

Nello stesso decreto vi sono misure e interventi anche a favore delle imprese. In particolare visto che nei mesi di marzo e aprile la circolazione dei treni è stata ridotta ai minimi, con Trenitalia che nell'alta velocità ha effettuato giornalmente solo 8 treni su 270, nel segmento intercity solo 6 treni su 118 e Italo Ntv solo 2 treni su 110, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stato riconosciuto un indennizzo pari a 115 milioni di euro. Tale indennizzo è finalizzato a compensare parzialmente Rfi dei minori introiti, a causa dei mancati pedaggi, relativi alla riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel periodo tra il 10 marzo e il 30 giugno 2020.

Per le medesime ragioni, per il periodo sopra indicato, il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da applicarsi ai servizi passeggeri e merci a mercato

Per noi della Fit-Cisl, la "madre" delle questioni è rappresentata dal rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità/area contrattuale delle Attività ferroviarie





non è dovuto per la quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario (cosiddetta componente B). Il costo del



pedaggio, come noto, è regolato da una delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la 96/2015, che aveva già ridotto il canone pagato dalle imprese ferroviarie, determinando una componente A che sostiene i costi di usura e manutenzione della rete e una componente cosiddetta B, corrispondente all'80% del canone, pari a circa 7 euro medi a ogni chilometro per ogni treno in circolazione, che è corrisposta in funzione della domanda di mercato. Ulteriori forme di riduzione per favorire il rilancio da parte delle imprese ferroviarie si avranno per il medesimo canone sul pedaggio per il periodo compreso dal 1° luglio al 31 dicembre 2020. Per i servizi passeggeri a mercato, infatti, nel periodo indicato nel paragrafo precedente, il canone è determinato dal 60% della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. A tal fine per Rfi, come forma di compensazione per i minori introiti per il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre, è autorizzata la

spesa di 155 milioni di euro, quindi in totale da marzo a dicembre Rfi riceve 270 milioni di euro.

Ulteriori forme di incentivazione per far fronte alla ripresa del trasporto merci ferroviario sono previste con il finanziamento di misure legate al Ferrobonus e al trasporto merci interessante le regioni del sud, con una spesa di 30 milioni di euro.

Per i servizi del trasporto regionale regolati dai contratti di servizio e per i servizi intercity di lunga percorrenza non vi sono decurtazioni di corrispettivo, nonostante vi siano state in questo periodo riduzioni delle corse effettuate o minori percorrenze realizzate.

Per sostenere le imprese del settore del trasporto viaggiatori, sia ferroviario che del trasporto pubblico locale, all'interno del decreto Rilancio è stato istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro. Tale fondo è destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 rispetto alla media relativa al medesimo periodo del precedente biennio.

Avendo definito per il periodo di emergenza le misure relative agli ammortizzatori sociali per il lavoro e le incentivazioni per le imprese, abbiamo davanti a noi tutte le questioni ancora aperte, vale a dire i problemi vecchi e nuovi che abbiamo posto alla base del documento programmatico "Rimettiamo in movimento il Paese", che vanno ripresi quanto prima e portati a soluzione.

In questo senso, per noi della Fit-Cisl, la "madre" delle questioni è rappresentata dal rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità/area contrattuale delle Attività ferroviarie, in quanto va dato ai lavoratori il giusto adeguamento degli stipendi al costo della vita e va applicato il ccnl di settore alle tante imprese che operano nel trasporto merci ferroviario, tra le quali la competizione deve avvenire sulla qualità e non sulle condizioni di lavoro.

Gts Rail, fare impresa ferroviaria al Sud si può. E si deve



Massimo Malvisi

L'azienda e il gruppo mostrano una forte volontà di crescere in un settore in espansione

Gts Rail è un'importante e dinamica realtà ferroviaria della Puglia. L'attività principale riguarda servizi di trazione ferroviaria merci, in particolare da e verso il nord Italia. Il comparto di riferimento è quello del combinato terrestre. A fronte di un organico di 115 persone, di cui 80 macchinisti, 10 dei quali in formazione, nel corso del 2019 risultano effettuati 3.300 treni, che espressi in treni/km valgono 2.150.000, per un fatturato di 20.300.000 euro. Il parco mezzi a disposizione è composto da 18 locomotive di cui 15 Bombardier e 3 Siemens, oltre ad una flotta di 250 carri.

Gts Rail è parte integrante del gruppo Gts (General Transport Service) al cui interno sono presenti una serie di società con lo scopo di offrire un servizio completo di trasporto multimodale ai clienti. All'interno del network di servizi messi a disposizione dal gruppo, in particolare GTS Rail può contare su un'officina dotata di tornio in fossa per la manutenzione delle locomotive e di un centro di formazione. La scelta di dotarsi di queste strutture è in linea con i modelli industriali dei maggiori gruppi ferroviari europei e rispondente alla volontà di acquisire una maggiore autonomia e capacità di risposta alle esigenze del mercato. Ciò lascia intendere la forte volontà di crescere ulteriormente in un settore in espansione e che durante l'emergenza sanitaria si sta confermando strategico per l'approvvigionamento di beni anche essenziali.

L'insorgere dell'emergenza Covid-19 ha visto la Fit-Cisl promotrice, nella sua ferma volontà di tutelare in primis la salute delle lavoratrici e dei lavoratori, dello specifico comitato aziendale con l'obiettivo di porre in campo nella maniera più idonea tutte le misure di prevenzione e tutela del personale di Gts Rail, trovando nella società un'attenta e precisa disponibilità.

Ma la pandemia e il conseguente lockdown hanno determinato un impatto importante sulle economie degli Stati. Sebbene in un primo momento i volumi del trasporto ferroviario merci hanno sostanzialmente tenuto, il perdurare

dell'emergenza ha determinato riflessi negativi anche su questa modalità di trasporto, che per quanto riguarda Gts Rail è consistito in un -15% di traffico nel primo quadrimestre 2020.

Ne è derivato un fitto percorso relazionale tra il sindacato e la società allo scopo di tutelare l'occupazione e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori. In particolare, come

Fit-Cisl ci siamo prodigati affinché fosse evitato il ricorso agli ammortizzatori sociali, potendo la società utilizzare la formazione e le ferie arretrate. La nostra azione, unita da un lato al termine del periodo di lockdown e alla conseguente ripresa produttiva e dall'altro alle misure che il Governo italiano ha inserito nel decreto legge Rilancio in favore del trasporto ferroviario (misure che, lo ricordiamo, sono state fortemente sollecitate dal sindacato) sotto forma di sconto sul

pedaggio, sta riportando Gts Rail, così come altre aziende del settore del trasporto merci su rotaia, verso acque più tranquille.

Come Fit-Cisl ora vogliamo continuare nel percorso di una sempre maggiore tutela e di miglioramento della qualità della vita delle lavoratrici e dei lavoratori, atteso che questo stato di cose porterà probabilmente alla richiesta di un maggiore impegno da parte loro in un periodo come luglio ed agosto, che comunque va coniugato con la fruizione di un periodo continuativo di ferie.

Ma oltre a ciò rimane un tema di grande importanza: anche Gts Rail deve applicare il contratto collettivo nazionale di settore. Tale questione è molto sentita dal personale ed è un'occasione anche per la società, che da piccola realtà sta assumendo una dimensione notevole e quindi bisognosa di regole contrattuali di livello adeguato, superando la vecchia logica di grande impresa con regole da piccola. Questo non serve più a nessuno, tenuto conto che il principale valore di ogni società è il "capitale umano".

**Come Fit-Cisl
ora vogliamo continuare
nel percorso
di una sempre maggiore
tutela e di miglioramento
della qualità della vita
delle lavoratrici
e dei lavoratori**

Rfi: agenda fitta dopo l'emergenza



Michele Castellano

Gestita la fase 1, vogliamo riprendere il dialogo interrotto

Dal momento in cui la pandemia si è manifestata in tutta la sua drammaticità nel nostro paese, sia la nostra attenzione sia le nostre iniziative sono state concentrate esclusivamente sulla gestione dell'emergenza sanitaria. anche in Rete ferroviaria italiana, con l'obiettivo di aiutare le lavoratrici e i lavoratori, l'azienda e quindi il Paese.

L'attività relazionale con la società è stata dedicata a individuare soluzioni a tutela della salute dei dipendenti con la sottoscrizione di specifici accordi, ponendo particolare attenzione ai tanti ferrovieri che hanno continuato a svolgere la propria attività negli impianti, garantendo così il servizio essenziale del trasporto ferroviario.

Tutto il resto, quindi, è stato sospeso e le tante questioni aperte nei diversi settori sono state rinviate. In Rfi la pandemia ha bloccato purtroppo il confronto sull'organizzazione del settore Manutenzione Infrastrutture, una trattativa da lungo tempo in corso e la cui definizione è stata richiesta con forza dal sindacato all'Amministratore delegato della società nella riunione convocata a seguito del tragico incidente del deragliamento del treno Frecciarossa, avvenuto nel posto movimento di Ligate, in cui hanno perso la vita i due macchinisti alla guida del convoglio. In tale occasione è stata evidenziata l'urgenza di procedere a una revisione delle procedure per l'esecuzione di interventi su enti e apparati di sicurezza per evitare il ripetersi di simili incidenti. Una revisione che deve tener conto delle raccomandazioni emanate al riguardo lo scorso 28 febbraio dall'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Ansf), le quali per la rimessa in servizio di detti enti prevedono che al termine dei lavori siano eseguite sul posto e registrate prove di concordanza dell'effettiva condizione assunta dagli stessi, coinvolgendo in tale verifica il regolatore della circolazione di competenza.

È necessario, quindi, rivedere l'attuale assetto organizzativo a cui vanno apportate rapidamente delle modifiche, avendo evidenziato notevoli criticità sia sotto il profilo dell'efficacia della realizzazione del processo manutentivo

sia per le pesanti ricadute sul lavoro che produce. Bisogna innanzitutto procedere allo sdoppiamento delle Unità Manutentive (UM) che hanno una estensione molto ampia, in modo da consentire ai responsabili di avere più facilmente sotto controllo le condizioni dell'infrastruttura della propria giurisdizione. Inoltre, vanno individuate le professionalità con cui potenziare le UM più complesse, in particolare quelle dei nodi, per realizzarvi la puntuale gestione e il controllo delle lavorazioni sulla rete. Sempre in ambito UM, vanno costituite le Segreterie

Tecniche con personale adeguatamente formato per liberare da incombenze di carattere amministrativo i capi tecnici dei nuclei manutentivi, rendendoli così totalmente operativi. Nei nuclei manutentivi si dovranno rivedere i parametri con cui stabilire il numero degli addetti da impiegare che dovrà essere adeguato alla quantità di lavorazioni da eseguire.

Bisognerà approfondire il tema della eccessiva presenza di ditte esterne impegnate a eseguire anche lavorazioni di manutenzione ordinaria

Bisognerà approfondire il tema della eccessiva presenza di ditte esterne impegnate a eseguire anche lavorazioni di manutenzione ordinaria e che sta relegando sempre più i manutentori interni al solo ruolo di scorta e di pronto intervento in caso di anomalie. Come più volte condiviso, si deve realizzare concretamente una internalizzazione più ampia di attività attraverso l'acquisizione di nuovi mezzi d'opera e continuando ad assumere personale in quanto negli impianti si registrano ancora consistenti carenze.

Altra priorità da affrontare è quella della definizione delle microstrutture nell'ambito del settore uffici, in cui permane una situazione disomogenea su tutto il territorio nazionale e che necessita di essere omogeneizzata e adattata alle nuove esigenze che si manifestano con sempre maggiore frequenza.

L'agenda degli argomenti da affrontare e risolvere è molto fitta e non possiamo sprecare tempo.

Appalti ferroviari, ancora troppe disparità tra lavoratori



Giorgio Ghiglione

Le differenze di trattamento sono molte. E l'emergenza Covid-19 le ha accentuate

Il settore degli appalti, e nello specifico ci riferiamo a quello ferroviario, è un mondo a sé stante all'interno del mercato del lavoro. La crisi dovuta al Covid-19 ha, nella realtà dei fatti, amplificato problematiche preesistenti portando a galla in maniera evidente tutte le fragilità di questo ambito frammentato eppure vitale. Su circa 10mila addetti che operano in oltre 60 società, 9mila sono stati interessati dagli ammortizzatori sociali. Questa particolare situazione sanitaria che ha investito tutto il contesto socioeconomico italiano, e in particolar modo il mondo lavorativo, ci spingerà ancor di più ad agire rispetto ai correttivi da dover apportare per migliorare le condizioni di lavoro negli appalti ferroviari.

In particolare vogliamo focalizzarci su coloro che sono impegnati nelle attività date in appalto da società facenti parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ad altre aziende o consorzi di aziende perché sono lavoratrici e lavoratori grazie ai quali ogni giorno treni, stazioni e uffici in questi mesi difficili sono rimasti in linea con gli elevati standard dei protocolli sanitari emanati per poter accogliere gli altri lavoratori indispensabili o chi doveva muoversi in treno. Le lavoratrici e i lavoratori degli appalti in silenzio hanno permesso che le attività e gli spostamenti venissero svolte in sicurezza, hanno permesso al "sistema treno" di non fermarsi.

Anche se molti di costoro beneficiano delle garanzie offerte dal contratto collettivo nazionale della Mobilità/area contrattuale Attività ferroviarie (grazie alla perseveranza del nostro sindacato che ha mantenuto fino alla fine la barra del timone in questa direzione), le differenze di trattamento tra questi lavoratori sono ancora molte e alcune si sono accentuate al momento di dover intervenire per evitare situazioni potenzialmente disastrose per la continuità lavorativa e reddituale.

La frammentazione del settore non ha aiutato in questo caso: dover seguire una mole non indifferente di aziende diverse che svolgono le medesime attività (tutte naturalmente con le stesse necessità) crea non poche frizioni di

carattere gestionale nel dover calendarizzare incontri e verificare il rispetto degli accordi sottoscritti. D'altronde sappiamo bene che per fare accordi che non lascino indietro nessuno ci vuole tempo. E il tempo è uno di quei fattori sfuggenti che in situazioni del genere sembra non essere mai abbastanza per fare tutto.

L'altra grossa problematica, purtroppo anch'essa acuita con la crisi sanitaria, riguarda il pagamento puntuale delle retribuzioni. Nel dedalo dei vari ammortizzatori sociali esistenti e della burocrazia, noto mostro italico, abbiamo dovuto scontrarci su norme simili ma differenti da azienda ad azienda con l'impossibilità, per ragioni economiche, di anticipare gli ammortizzatori da parte di diverse aziende (laddove, tra l'altro, normativamente possibile). Con tutte le conseguenze del caso non solo per le lavoratrici e i lavoratori ma anche le rispettive famiglie.

Infine, permane la criticità di mantenere relazioni industriali continuative nel tempo. I ripetuti cambi appalto nel settore non permettono un confronto che sia ininterrotto e che porti a soluzioni a lungo termine.

Tirando le somme riteniamo necessario, probabilmente più che in passato, che vengano trovate soluzioni innovative alle problematiche della filiera degli appalti, non escludendo un possibile rientro a pieno titolo nelle attività ferroviarie, senza ulteriori step intermedi. Noi continueremo a ribadire che un efficientamento dei costi si può anche fare attraverso degli opportuni accorgimenti specifici per questi comparti, all'interno del ccnl di riferimento, per permettere una migliore gestione delle sinergie produttive. Così come siamo convinti che, per dare la giusta dignità a questi lavoratori, non bastino più le parole di maggiore attenzione, più controlli e sanzioni da parte del committente, ma serve una presa di posizione per un cambio di paradigma complessivo.

Per dare la giusta dignità a questi lavoratori serve una presa di posizione per un cambio di paradigma complessivo

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

SU QUALE VIAGGERESTI?

SCEGLI E VINCI!

SCADENZA PROROGATA AL
15 GENNAIO 2021

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

WWW.SONOSTATOIO.COM



UN PROGETTO REALIZZATO A CURA DI



CON IL PATROCINIO DEL



CON LA COLLABORAZIONE DEL



CON LA PARTECIPAZIONE DI



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



REALIZZA UN FUMETTO O UNO SPOT AUDIO VIDEO INVIACELLO ENTRO IL 15 GENNAIO 2021 PARTECIPA AL CONCORSO E VINCI!

IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.

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

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

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

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

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

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

I lavori dovranno essere inediti e originali.

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

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

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

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

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

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

Tutti gli elaborati dovranno pervenire, secondo le modalità previste dal bando, **entro e non oltre le ore 13.00 del 15 gennaio 2021.**

LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

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

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

Testo completo del Bando e tutte le info su:

www.sonostatoio.com



M.PI.AOODGSIP.REGISTRO UFFICIALE.U.0001272.15-04-2020



Ministero dell'Istruzione

Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e di formazione

Direzione Generale per lo studente, l'inclusione e l'orientamento scolastico

Ufficio II

Ai Dirigenti Scolastici delle scuole statali e paritarie
di ogni ordine e grado

e p.c.

Ai Direttori Generali degli Uffici Scolastici Regionali

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

Al Sovrintendente Scolastico per la Scuola di lingua italiana
di Bolzano

All'Intendente Scolastico per la Scuola di lingua tedesca
di Bolzano

All'Intendente Scolastico per la Scuola di lingua Ladina
di Bolzano

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Trento
Trento

LORO SEDI

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

In riferimento alla nota AOODGSIP n. 3870 del 05/09/2019 con la quale si comunicava l'apertura della IV edizione del Concorso in oggetto, in considerazione delle misure adottate per all'emergenza sanitaria, la scadenza per l'invio degli elaborati è prorogata al 15 gennaio 2021.

Ad ogni buon fine, si invia nuovamente il bando di concorso con l'indicazione della nuova data. Per ulteriori chiarimenti possibile contattare la FIT CISL scrivendo a concorsosonostatoio@gmail.com

IL DIRIGENTE
Leonardo FILIPPONE

Firmato digitalmente da
FILIPPONE LEONARDO
C=IT
O=MINISTERO ISTRUZIONE
UNIVERSITA' E RICERCA

Viale Trastevere, 76/A - 00153 Roma
06/5849 2125 2126 - dgsip.ufficio2@istruzione.it

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

I PREMI

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

SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

Premio “VINCI TU, VINCE LA SCUOLA”

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

Premio regionale per i primi classificati

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



Sindacato europeo, un percorso in 5 tappe



Christian Tschigg

Primo, contrastare il dumping sociale e contrattuale che esiste anche nel mondo ferroviario

Come ben sanno le nostre iscritte e i nostri iscritti la pandemia non ha mai fermato il lavoro della Fit-Cisl e della Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui aderiamo. Etf infatti ha continuato a lavorare seguendo l'evoluzione dell'emergenza sanitaria in Europa e contribuendo concretamente con azioni, richieste e sollecitazioni alla Commissione Trasporti europea.

Nel caso della sezione ferrovieri del sindacato europeo, l'obiettivo è e resta garantire il sistema di trasporto ferroviario, ma non solo, fatto in continuità e sicurezza sia per l'utenza che per le lavoratrici e i lavoratori. Allo stesso tempo l'Etf non ha dimenticato le tante problematiche antecedenti la pandemia, che anzi l'emergenza stessa in alcuni casi ha acuito. Tra le priorità che la sezione ferrovieri ha identificato in passato, ma che sono perfettamente di attualità e sulle quali è ritenuto opportuno continuare a lavorare con costanza, ritroviamo 5 ambiti di intervento tra loro interconnessi.

Il primo tra tutti riguarda il contrasto ai fenomeni di dumping sociale e contrattuale che, anche nel mondo ferroviario, esistono sotto svariate forme. Il progetto "Stop Social Dumping" ha proprio quale obiettivo quello di rendere consapevoli tutti gli stakeholder del settore del fatto che questa problematica è diffusa in tutta Europa e consiste in: applicazione di regole di lavoro non omogenee tra imprese; uso di interinali per abbassare i costi; eterogeneità tra paesi nella durata della formazione e nell'erogazione delle certificazioni del personale addetto a mansioni di sicurezza; subappalti; contratti individuali di lavoro... e la lista sarebbe ancora lunga. Per questo è urgente introdurre misure concrete e strumenti per contrastarlo, attraverso il dialogo sociale e norme ad hoc.

Il secondo ambito di intervento riguarda il negoziato WIR (Woman In Rail – Donne nelle ferrovie), che va ripreso efficacemente. Il negoziato, infatti, avviatosi formalmente nell'autunno del 2019, all'interno del dialogo sociale quindi tra Etf, Cer, che è la controparte datoriale, e la Commissione

europea, ha come fine ultimo quello di giungere a un accordo per rendere vincolanti le raccomandazioni sul miglioramento dell'occupazione femminile nelle ferrovie, come, ad esempio: parità salariale; conciliazione dei tempi di vita e di lavoro; promozione e sviluppo della carriera; salute e sicurezza eccetera.

Terzo: l'automazione e la digitalizzazione del settore. È una questione importante perché va trovato il giusto equilibrio

tra lo stare al passo con i tempi ed evitare abusi nell'utilizzo delle nuove possibilità. L'evoluzione tecnologica è vista come inevitabile. Ma quello che invece è evitabile è che sia connessa alla perdita di occupazione. Su questo aspetto si gioca un'importante partita in cui è ritenuto fondamentale un ruolo primario del sindacato nell'affrontare scelte e strategie che portino a migliorare l'ambiente di

lavoro, rendendo i posti di lavoro più sicuri e salutarci. Parola d'ordine: just transition, cioè transizione equa verso le nuove tecnologie.

A seguire è ritenuto rilevante continuare a insistere sul concetto di occupabilità e attrattività del settore. La sfida demografica si fa sentire un po' ovunque: è moltissimo il personale che sta raggiungendo i requisiti per andare in pensione e iniziare una nuova fase della vita. Serve quindi una nuova concezione per attrarre i giovani in questo mondo, ma anche per "tenerli" in azienda. Anche in questo caso il dialogo sociale con la parte datoriale Cer è di primaria rilevanza.

Da ultimo ma non per importanza non poteva mancare il tema del cambiamento climatico: un'area sulla quale è visto come necessario agire con più incisività e celerità affinché ne venga riconosciuta l'urgenza. Va quindi aumentato il trasporto merci su rotaia, sostenuto il passaggio a una più vantaggiosa intermodalità e migliorato il servizio dei treni notte.

Sono queste alcune delle idee per un mondo più connesso su rotaia e green che Fit-Cisl ed Etf porteranno avanti con decisione. Come sempre vi terremo aggiornati sugli sviluppi.

Va aumentato il trasporto merci su rotaia, sostenuto il passaggio a una più vantaggiosa intermodalità e migliorato il servizio dei treni notte

Personale di volo, problemi di lunga data e scenari futuri



Alberto Mazzei

Vice Chair of the Joint Aircrew Committee at ETF

Le nuove sfide da vincere, partendo da un quadro complesso che la pandemia ha peggiorato

Il settore dei trasporti in generale è stato sicuramente uno dei più colpiti da questa pandemia; tuttavia, in particolare il trasporto aereo è quello che probabilmente più ne ha risentito (e ne risentirà per molto) sia per gli elevati costi di gestione di tale attività sia per le stringenti e innumerevoli norme che lo regolano.

Torneremo a volare come prima del Covid-19? E se sì, quando? Per capire i “problemi nuovi” causati da questa crisi, occorre riagganciarsi ai “problemi vecchi” e solamente dopo una riflessione potremo comprendere quale sarà la futura sfida che ingaggerà il sindacato per quella che si prevede essere un’effe-rata battaglia a tutela delle condizioni sociali del personale di volo.

Nel 1986, per mezzo dell’Atto unico europeo, ci si apprestava a dare inizio a ciò che noi conosciamo con il nome di “deregulation” (già posta in essere negli Stati Uniti nel 1978) la quale, attraverso l’adozione di tre “pacchetti normativi” redatti negli anni, rimuoveva tutte le restanti restrizioni commerciali applicabili alle compagnie aeree europee operanti nell’Ue ed istituendo così il mercato unico europeo dell’aviazione. Nello specifico, il primo e secondo pacchetto, entrati in vigore nei primi anni ‘90, hanno introdotto le prime norme di flessibilità, mentre il terzo pacchetto, giunto a metà degli anni ‘90, ha ridenominato definitivamente i vettori aerei nazionali in vettori aerei comunitari. Il terzo pacchetto oggi altro non è che la regulation (EC) n. 1008/2008 sulla quale molti di noi hanno lavorato, per mezzo dei vari comitati di Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl aderisce, e continuano a lavorarci allo scopo di migliorarla.

Come tutto ciò si sia tradotto nella realtà che oggi viviamo è ormai noto: una guerra sulle tariffe aeree al ribasso, che costringe le aziende a un ossessivo taglio dei costi, in primis quello del personale. Nello specifico, relativamente a piloti e assistenti di volo, la decurtazione si realizza a sua volta tramite un “utilizzo” (perché non ci pare un impiego come dovrebbe essere) dei naviganti al limite della normativa e in barba a qualunque criterio di Fatigue Management, nonché tramite nuovi modelli contrattuali che tendono a un impiego “on demand” (un argomento quest’ultimo così importante e complesso da meritare un approfondimento a sé stante).

I limiti d’impiego del personale di volo sono normati dal regolamento (Ue) 83/2014, che definisce per l’appunto un limite di orario il quale deve a sua volta essere applicato in un regime di sorveglianza sia da parte del Safety Management System (SMS) che da parte del medico competente. In altri termini è necessario che ci sia un costante monitoraggio del livello “oggettivo” della fatica operativa scaturita dalla turnazione attuata al fine di ri-ottimizzarla in modo costante nel tempo e andare ad impiegare il personale di volo attraverso avvicendamenti sempre più “perfezionati”, che diano luogo a un livello di fatica operativa accettabile relativamente alla sicurezza delle operazioni. Al tempo stesso, anche il medico competente dell’azienda deve monitorare continuamente (ai sensi del d.lgs. 81/08) il personale di volo per vedere le ricadute dal punto di vista di salute della stessa fatica operativa e porre in essere, di concerto con il SMS, misure preventive a tutela del dipendente.

Per quanto fino qui esposto è già facile intuire come, a parità di attività di volo, un impiego del personale al limite della normativa richieda un numero di risorse nettamente inferiore rispetto a un impiego programmato non solo entro gli stessi limiti ministeriali, bensì ottimizzato in accordo ai criteri di Fatigue Management, nonché nel rispetto della salute del dipendente. Il tutto si aggrava ulteriormente quando l’azienda adotta contratti di lavoro fortemente cottimizzati che rendono il navigante “dipendente” (nel vero senso della parola) da un impiego elevato per poter ottenere una retribuzione dignitosa. Alcune compagnie aeree che sono “FRMS Approved”, ossia hanno una struttura interna in grado di effettuare studi specifici sulla fatica operativa con il rilevamento di parametri biomatematici sul personale di volo, possono accedere a “deroghe” per poter operare con limiti d’impiego su misura e pertanto più competitivi. Affinché ciò avvenga, oltre a dover sussistere delle condizioni di accesso, occorre presentare un “safety case” all’Easa, l’ente europeo per la sicurezza nel trasporto aereo, dove un gruppo di esperti (di cui l’unico italiano di questo gruppo è un delegato della Fit-Cisl), dopo aver valutato lo studio presentato dall’operatore, decide se approvare la deroga oppure no.

Per concludere il quadro descritto e capire esattamente dove la pandemia concorre ad ampliare questo problema, occorre poi specificare che il regolamento (Ue) 83/2014, ossia i limiti



di impiego del personale navigante, fa a sua volta capo alla basic regulation ossia il regolamento (Ue) 2018/1139, di cui all'articolo 71 "Disposizioni di flessibilità" è sancito che: «In caso di circostanze imprevedibili urgenti o di esigenze operative urgenti di una persona fisica o giuridica soggetta al presente regolamento, gli Stati membri possono concedere un'esenzione dai requisiti applicabili». In altri termini, in occasione di questa pandemia, anche le compagnie aeree che non sono FRMS Approved possono accedere a deroghe per poter operare oltre i limiti previsti dal regolamento e tale deroga non viene più concessa dall'Easa bensì dall'autorità locale, l'Enac in Italia. La conseguenza è che oggi vi sono operatori aerei in ambito europeo, i quali sono riusciti a sviluppare turnazioni di volo che sfiorano le trenta ore di servizio continuativo, riuscendo ad operare dal proprio paese fino in Cina e rientrando senza mai fermarsi. Altri operatori più "virtuosi", non avendo abusato delle clausole di flessibilità e avendo gestito le estensioni dei limiti di impiego con criteri di Fatigue Management, si trovano a effettuare gli stessi voli con interruzione del turno (in luoghi definiti "meno contagiosi") per far riposare i propri equipaggi, con conseguente aumento dei costi e graduale perdita di quote di mercato a causa di una competitività di tariffe offerte non sostenibile qualora si operi nel pieno rispetto delle tutele menzionate.

Per tale motivo in Europa si sta procedendo a una raccolta dei dati al fine di

capire "l'uso e l'abuso" delle clausole di flessibilità da parte dei vari operatori nei diversi Stati membri. Inoltre, da un'indagine fatta presso questi vettori che si avvalgono della clausola di flessibilità, è emerso che il personale che opera que-

**Oggi, con le nostre
competenze e la nostra
dedizione saremo
protagonisti
nel ricostruire
la rinascita
di questo settore**

sti voli, una volta rientrato, nella maggior parte dei casi non deve compilare nessuna forma di feedback che sarebbe invece necessaria per comprendere se le misure mitigative, attuate per avvalersi di un maggior numero di ore di impiego, sono realmente stati efficaci oppure no. In aggiunta a tutto ciò gli stessi equipaggi coinvolti in tali operazioni hanno dimostrato di non essere a conoscenza della vera entità dell'estensione richiesta. Bene lavorare per più ore continue, ma quel è il nuovo limite?

Ma i problemi non finiscono: per quanto tempo ancora ci si potrà avvalere delle clausole di flessibilità? Oggi il motivo per ricorrere all'articolo 71 sopra citato risiede nel fatto che far pernottare gli equipaggi in un luogo ad alto rischio di contagio rappresenta un pericolo per il navigante stesso, per cui si preferisce fare un volo non stop, magari aumentando il numero di equipaggi a bordo e garantendo un maggior riposo all'in-

terno dell'aeromobile durante il turno. Quando e qualora lo stato di pandemia verrà declassato, cioè quando il virus sarà meno diffuso, ma sarà comunque persistente uno stato di crisi economica, potrà la situazione sanitaria offrire ancora la giustificazione di "circostanze imprevedibili urgenti o esigenze operative urgenti" e permettere ai diversi vettori comunitari di continuare ad operare ognuno con la propria deroga andando a inasprire quella che oggi definiamo unfair competition? Potrebbe essere questo uno scenario che accompagnerà il periodo di ripresa di questo settore? La mancanza di risposte a questo specifico quesito da parte degli enti europei preposti lascia per il momento queste domande prive di una risposta certa.

Ci aspetta un futuro tutto da ricostruire, partendo da una situazione alquanto disastrosa da regole di mercato spesso squilibrate e che si sono ora inasprite a causa della pandemia. Mai come oggi tornano attuali frasi a noi ben note: «Bisogna saper parlare con sincerità ai lavoratori, nulla nascondere e nulla ampliare. Onestà, rettitudine, laboriosità, disinteresse sono tutte virtù di cui noi dovremmo essere in possesso». Con queste parole Giulio Pastore fondava la Cisl nel 1950, che ebbe un ruolo fondamentale nella ripresa del Paese nel periodo del dopoguerra. Allo stesso modo, oggi, con le nostre competenze e la nostra dedizione saremo protagonisti nel ricostruire la rinascita di questo settore.

Flotta commerciale, risorsa italiana da valorizzare



Vincenzo Fausto Pagnotta
Coordinatore nazionale FIT-CISL
Trasporto Marittimo

È la terza dei paesi del G20, ma è bloccata da vecchi problemi: è ora di risolverli

La Fit-Cisl ha ben chiara l'importanza del trasporto marittimo per l'Italia: abbiamo la terza flotta commerciale tra quelle dei paesi del G20 e il settore contribuisce per il 2,9% al Pil nazionale. Ma questa consapevolezza ce l'ha anche il Governo?

Gli sviluppi senza precedenti causati dalla diffusione del Covid-19 hanno avuto non solo un impatto diretto sull'economia globale e sui trasporti ma soprattutto una evidente ripercussione sullo shipping, a partire dalla problematica relativa all'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza alla tenuta psicofisica degli stessi.

Mai come in questo momento, con l'emergenza coronavirus, gli atavici problemi del comparto si sono rivelati ancora più deleteri; problemi che se fossero stati risolti nei tempi dovuti in questa difficile fase non graverebbero così tanto sulle lavoratrici e i lavoratori già provati dagli effetti del lockdown. Oggi più che mai appare chiaro che, le soluzioni che abbiamo prospettato come Fit-Cisl prima che scoppiasse la pandemia sarebbero ora una base solida per il rilancio urgente dell'intero comparto.

La nostra sfida in questa nuova fase sarà, quindi, proporre ulteriori e nuove strategie integrate per quanto possibile alle preesistenti problematiche le quali, messe momentaneamente in secondo piano a causa dell'emergenza, potrebbero trovare in questo nuovo scenario soluzioni importanti. Dobbiamo avere il coraggio di trasformare questa emergenza in opportunità, ripartendo dalle nostre proposte presentate all'interno della piattaforma unitaria "Rimettiamo in movimento il Paese" e ripresentate dettagliatamente nel contesto del tavolo tematico con il Ministero dei Trasporti riunitosi lo scorso 6 marzo.

Nel mondo, il traffico marittimo di merci è controllato da grosse compagnie, circa dieci che, attraverso processi di fusione e di alleanze create per esigenze di condivisione dei rischi, dei costi e degli investimenti, hanno generato un trend sempre in crescita. A guidare la classifica è il colosso danese Maersk Line con una quota stimata di oltre il 17% del mercato globale, seguita dalla MSC, compagnia di navigazione

italiana con sede a Ginevra con una quota di mercato del 16%, che insieme formano la 2M Alliance. Seguono la cinese Cosco (quota di mercato del 12,5%), la francese Cma Cgm (11,4%) e la taiwanese Evergreen (6%) che formano l'Ocean Alliance. La terza alleanza è formata infine dalla tedesca Hapag-Lloyd (7,4% di quota di mercato), la sino-coreana Yang Ming (2,8%), la coreana Hyundai (6%) e la giapponese One (6,7%).

Dopo aver fatto il nostro "punto nave", l'auspicio è che veramente tutto il contesto rappresentativo dello shipping riparta in maniera unita con responsabilità, coraggio e determinazione

Nonostante le grosse capacità logistiche di questi gruppi, la pandemia non ha risparmiato la loro operatività, ponendoli in gravi difficoltà economiche ed organizzative. Il 46% delle aziende di logistica internazionali ha registrato ritardi rilevanti nel carico delle spedizioni, per l'86% in Cina, per il 74% in Europa e per il 34-44% nell'America settentrionale. Con i tassi di nolo al ribasso a causa della minore domanda di beni e il calo della domanda

di trasporto, molte aziende, per contenere le perdite stanno ricorrendo alla cancellazione di alcune toccate o di intere tratte. I lockdown, imposti in gran parte dei paesi, hanno provocato in quasi tutti i porti la congestione dei magazzini a causa di una limitata disponibilità di forza lavoro che implica nei casi più gravi l'interruzione della catena di approvvigionamento.

La serie di provvedimenti messi da subito in campo, caratterizzati dal carattere di urgenza, non possono sicuramente essere il rimedio sanatorio della sfilza interminabile di problemi, già esistenti precedentemente nel comparto, ragion per cui è facile comprendere quanto occorra con urgenza lavorare e integrare gli attuali strumenti normativi con interventi a salvaguardia della categoria dei marittimi. Una categoria, questa, che continua ad alimentare il destino di quel trasporto via mare che serve il 90% del commercio mondiale: un dato, questo, che da solo rappresenta l'importanza strategica di chi permette lo sviluppo vitale dell'industria e più in generale dell'economia.

Bisogna che il Governo abbia sempre più contezza delle potenzialità del comparto e consapevolezza delle ancora tante criticità che affliggono questo importante settore. Pertanto,

dopo aver fatto un bilancio delle nostre attività, nel riconfermare le nostre richieste già prodotte, pensiamo sia giunto il momento di ripartire, rafforzando l'azione anche con nuovi progetti sulla base di future prospettive, proseguendo il confronto, già intrapreso dalla nostra organizzazione con il Governo prima della pandemia, sui grandi temi della salvaguardia dell'occupazione, della sicurezza e della tutela della salute.

L'emergenza Covid-19 ha acclarato che una maggiore diffusione e un uso più efficace delle tecnologie digitali, oltre a stimolare l'occupazione, possono offrire alle lavoratrici e ai lavoratori una migliore qualità della vita, per esempio assicurando un migliore accesso al servizio sanitario e agli uffici pubblici. Nel contesto, grossi benefici potrebbero riversarsi per esempio sull'utilizzo degli strumenti informatici per il reclutamento del personale attraverso il collocamento Gente di mare: un'anagrafe nazionale digitale in rete, aggiornata in tempo reale con la registrazione di tutte le certificazioni in possesso consentirebbe a tutti i soggetti interessati di avere in tempo reale le informazioni su tutto il personale disponibile all'imbarco, con i relativi requisiti previsti dalle normative vigenti e con la conseguente accelerazione delle procedure di assunzione. L'utilizzo di strumenti informatici potrebbe permetterebbe finalmente di superare le numerose regole burocratiche che ostacolano per esempio il riconoscimento del lavoro usurante o il prepensionamento di molti marittimi, secondo le regole dei benefici pensionistici per i lavoratori esposti all'amianto.

Per quanto riguarda la formazione, poi, le prospettive restano le stesse. Le attuali misure di contenimento della situazione pandemica da coronavirus ha prodotto il blocco totale della formazione in presenza in tutti i settori, compreso quello dell'addestramento professionale. L'unica tipologia di formazione ammessa è stata quella a distanza, denominata Fad, che si svolge attra-



verso piattaforme di e-learning. A tal fine richiediamo al Comando generale disposizioni urgenti per la riapertura in sicurezza, attraverso protocolli specifici con il Ministero dei Trasporti, dei centri di addestramento, prevedendo la presenza diretta dei corsisti solo nella parte pratica e consentendo lo svolgimento della parte teorica dei programmi formativi in modalità e-learning attraverso piattaforme on line. Tale modalità è da mettere in atto anche per far svolgere gli esami riguardanti i titoli professionali, dando così sblocco alle centinaia di marittimi ancora in attesa di potersi sottoporre agli stessi. Nel settore marittimo italiano, nonostante l'Imo, l'Organizzazione dell'Onu per il settore, ne avesse consigliato l'introduzione, negli emendamenti alla convenzione Stcw di Manila del 2010, in particolare nella Sezione B-I/6 del codice Stcw, la formazione a distanza teorica ha trovato applicazione solo nei corsi per il conseguimento delle competenze di livello direttivo di coperta e macchina, previsti dal decreto 1365 del 4 dicembre 2013. Agevolare la formazione teorica a distanza permetterebbe di abbassare di molto i costi della formazione, che potrebbero così essere a totale carico delle società armatoriali, e rappresenterebbe una opzione funzionale soprattutto agli obblighi previsti dalla normativa per la sicurezza della navigazione: si pensi all'attuale mancanza dei percorsi scolastici per le nuove figure previste dalla convenzione Stcw, come nel caso specifico dell'Eto (Electro Technical Officer).

In questo nuovo contesto emergenziale che ha caratterizzato fortemente l'ambiente dello shipping, rimane sul tavolo del confronto il rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore. La trattativa era giunta alla fase cruciale finale, ma è stata interrotta a causa della sopraggiunta emergenza sanitaria. Noi non vogliamo disperdere il lavoro portato avanti in questi due anni di confronto, pertanto sentiamo forte l'esigenza di ribadire che il nostro interesse è quello di addivenire, in tempi brevi più che mai, a una chiusura del contratto. Obiettivo e interesse di tutte le parti dovrà essere quello di arrivare a un ccnl unico del trasporto marittimo, che preveda una completa armonizzazione dell'esistente, al fine di evitare qualsiasi disparità future di trattamento tra le varie aziende.

Dopo aver fatto il nostro "punto nave", l'auspicio è che veramente tutto il contesto rappresentativo dello shipping riparta in maniera unita con responsabilità, coraggio e determinazione, rimettendo le leve dei comandi della "grande nave shipping" in avanti, ma soprattutto riuscendo a ingranare le frizioni con la conseguenziale apertura del passo delle eliche, affinché l'azione propulsiva prodotta diventi una vera spinta per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e del completo rilancio dello shipping italiano attraverso la risoluzione delle tante problematiche rimaste in sospenso. Come Fit-Cisl vogliamo essere attori primari nel governare questo importante processo di cambiamento e di crescita.

Effetto Covid sulle crociere, allarme rosso per il settore



Francesco Di Fiore
Coordinatore Ispettori Itf

È un mondo che muove miliardi a livello mondiale: quanto a lungo può restare in ginocchio?

Il disastro economico che ha colpito il settore crocieristico è sotto gli occhi di tutti. E ora questo settore va assolutamente risollevato e rilanciato, se non si vogliono perdere migliaia di posti di lavoro in Italia e nel mondo.

Nel 2018 il volume d'affari, a livello globale, delle crociere è stato di 150 miliardi di dollari (quasi 138 miliardi di euro) e si prevedeva, chiaramente prima della pandemia, che aumentasse di altri 80 miliardi di dollari nel giro di 5 anni, per cui si stimava che altre 26 nuove navi sarebbero entrate in servizio nei prossimi anni con un fabbisogno di 260mila nuovi marittimi. D'altronde il settore impiega a livello mondiale circa 1,1 milioni di marittimi. Per dare un'idea di cosa stiamo parlando, oggi la Harmony of the Seas della Royal Caribbean trasporta 5.479 passeggeri ed ha un equipaggio formato di circa 1.900 persone, 25 ristoranti, uno scivolo "Ultimate Abyss" alto 45 metri, due simulatori per il surf, 11.252 opere d'arte, un "Central Park" con 11mila piante, un teatro da 1.380 posti.

Il lavoro della Fit-Cisl, che in queste settimane è davvero drammatico, in raccordo con Itf è stato dialogare costantemente anche con le istituzioni internazionali

In Europa, sappiamo che il volume di affari prodotto si aggira attorno ai 48 miliardi di euro, con l'impiego di 404mila addetti. Non abbiamo questi dati per l'Italia ma sappiamo che è il paese europeo che muove più traffico con 7 milioni di passeggeri, italiani e stranieri, che visitano il nostro Paese.

Oggi questo mondo, a causa del coronavirus, è completamente fermo ed è facile immaginare il danno economico e occupazionale che si è creato. Il Covid-19 è arrivato sulle navi nella maggioranza dei casi portato dai passeggeri e come è facile pensare si è propagato anche tra l'equipaggio. La circolazione è stata facilitata non solo dalla vicinanza di migliaia di persone in poco spazio, ma anche dal sistema di ventilazione e condizionamento che ne ha facilitato il trasporto da una zona all'altra della nave.

La prima nave finita su tutti i media del mondo a febbraio è stata la Diamond Princess del gruppo Carnival, fermata a Yokohama in Giappone. Inizialmente il problema riguardava i passeggeri, ma il sistema sanitario giapponese non è stato in grado di reagire in tempi brevi, come per esempio eseguire

tamponi rapidamente. La situazione ovviamente è degenerata in breve tempo, per cui i contagiati erano diventati 700 di cui 130 tra i componenti l'equipaggio e il resto tra i passeggeri.

Giorno dopo giorno queste situazioni hanno cominciato a verificarsi su altre navi di altre compagnie, diventando un problema generalizzato nel mondo delle crociere che ci ha fatto scoprire un'altra situazione drammatica dopo lo sbarco dei passeggeri: l'impossibilità di rimpatrio e quindi le rotazioni dei marittimi a bordo. Com'è noto quasi tutte le linee aeree hanno cessato i voli e quasi tutti i paesi hanno chiuso le frontiere. I marittimi imbarcati si sono trovati prigionieri a bordo di navi non più operative e, per decisione di tutte le società, poste in laid-up ovvero in disarmo: il disarmo richiede a bordo un numero limitato di equipaggio (Safe Manning), ci siamo trovati dunque con le società e con Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti a cui Fit-Cisl è affiliata, a gestire il personale diventato in esubero e che però non poteva scendere dalla nave.

Per garantire il salario pieno, in linea con raccomandazioni dell'Ilo, l'organizzazione dell'Onu per il lavoro, si è formalmente prolungato il periodo contrattuale di lavoro, comunque senza mai superare i 12 mesi previsti dalla convenzione. Tutti i marittimi non in Safe Manning sono rimasti a bordo come passeggeri con vitto, alloggio, cure mediche, internet gratuito ma senza salario. Questa attesa però ha creato in tanti marittimi situazioni psicologiche pesantissime, al punto che si sono verificati alcuni casi di suicidio.

Pur di procedere ai rimpatri alcune società hanno deciso di utilizzare le navi stesse, in particolare per portare indiani, filippini, indonesiani nei loro paesi. Questa soluzione non è così sicura del risultato, poiché alcuni di questi paesi hanno chiuso le frontiere e quindi occorre raggiungere specifiche intese con i loro governi. Nelle acque antistanti Manila, per esempio, vi sono 18 navi da crociera all'ancora da giorni in attesa del via libera allo sbarco dei filippini e sono tanti i paesi nella medesima situazione. In tutto ciò lo stress e la preoccupazione aumentano e l'unico sfogo è la richiesta di



aiuto al sindacato: ecco perché stiamo ricevendo migliaia di e-mail o telefonate da tutto il mondo con richieste di aiuto. Situazioni che, come si può immaginare, sono molto difficili da gestire e sbloccare.

Il lavoro della Fit-Cisl, che in queste settimane è davvero drammatico, in raccordo con Itf è stato dialogare costantemente anche con le istituzioni internazionali. Infatti, creare uno spazio di mobilità per i marittimi, di fronte a situazioni di carattere sanitario, può avvenire tramite la Imo, l'organizzazione marittima dell'Onu. Ci sono stati incontri tra questa istituzione e la Itf col risultato che la Imo ha inviato una raccomandazione ai vari paesi per facilitare la rotazione dei marittimi sulle navi. Anche la Iata, l'associazione internazionale delle compagnie aeree, ha partecipato al confronto ma sfortunatamente non ci sono stati grandi risultati. Per questo il Segretario generale della Itf David Cockcroft ha posto il problema direttamente in sede Onu, istituzione in grado di esercitare maggiori pressioni sui governi.

Di fronte a questa situazione tutte le società che offrono crociere sono al collasso: in questo momento manca loro liquidità e in aggiunta, di fronte al mercato che crolla vanno comunque pagati ai cantieri gli investimenti nei prossimi due anni. I maggiori gruppi, poi, come Carnival e Royal Caribbean, sono quotati in borsa e il valore delle loro azioni che è sceso pesantemente: se gli investitori dovessero disinvestire sarebbe la

fine. In brutte acque è anche la Ncl che sta disperatamente cercando investitori; la Rcll ha chiesto un prestito alle banche di 1,2 miliardi di dollari. Tutte le società stanno correndo ai ripari e hanno iniziato a tagliare i posti a terra. Carnival, per esempio, su 3mila dipendenti di terra ha già licenziato 1.335 lavoratori. E siamo solo all'inizio, perché presto toccherà anche ai marittimi, la maggioranza dei quali è di fatto già fuori in quanto il loro lavoro viene regolato da contratti a termine. Oltre questi numeri Clia, l'associazione internazionale degli armatori delle crociere, ha dichiarato che, se entro due mesi non ci saranno segnali positivi, saranno espulsi altri 150mila lavoratori. Insieme a questi licenziamenti vi è anche la riduzione dei salari, dal 20 al 50%, alle lavoratrici e ai lavoratori rimanenti. Il dramma vero sta nel fatto che non siamo di fronte a strumentalizzazioni dei datori di lavoro, ma siamo davanti a situazioni oggettive, reali.

Cerchiamo di capire cosa sta succedendo ai marittimi italiani nel mondo, che chiaramente non tutti lavorano in bandiera nazionale, cioè in società che pagano le tasse in Italia. La sola Carnival ne impiega 3mila e questi non hanno alcun contratto a tempo indeterminato; questo, infatti, è uno strumento sconosciuto in campo internazionale, ove in generale vige il sistema anglosassone. Altre aziende che contano qualche migliaio di italiani sono Princess e Msc. Per quanto riguarda Costa, che ha preso solo una limitata iniziativa con gli amministrativi in attesa di ulteriori deci-

sioni, buona parte dei marittimi è a casa senza lavoro. Questi potranno accedere alle varie forme di sostegno al reddito in quanto impiegati in bandiera nazionale.

Ma il dramma nasce per coloro che lavorano in bandiera estera perché non hanno accesso ad ammortizzatori italiani, salvo l'indennità di rimpatrio e forse la Naspi. Per ottenere l'indennità di rimpatrio occorre entro 30 giorni iscriversi al Collocamento, cosa non fatta da chi aveva già l'imbarco programmato. Parliamo di migliaia di persone e per questo nel documento che le Confederazioni hanno presentato al Governo, la Fit-Cisl ha fatto inserire la richiesta di cancellare il limite temporale dei 30 giorni. Per ora non abbiamo avuto nei vari decreti alcuna risposta positiva. Di fronte alla poca chiarezza che esiste in Inps su questa materia e per aiutare i marittimi ad espletare le pratiche, ci è venuto in grande aiuto l'Inas, l'istituto di assistenza sociale della Cisl. Dopo aver ricevuto autorizzazione dal singolo marittimo il Patronato di zona ha provveduto a contattarli singolarmente aiutandoli ad espletare le pratiche. Con queste migliaia di marittimi, avendone i recapiti, in contatto continuo.

È chiaro che così non si può andare avanti. Occorre un intervento a livello mondiale che aiuti il settore prima a superare questa fase e poi a riprendersi: ne va della salute e sicurezza di migliaia di marittimi ma anche dei loro posti di lavoro.

Siamo tutti sulla stessa banchina



Antonino Napoli

La crisi si preannuncia durissima: occorre unire le forze per superarla

I porti sono abituati ad affrontare le crisi. Quella iniziata negli Usa nel 2007 e arrivata in Italia circa 3 anni dopo è durata fino al 2013, quando iniziarono ad arrivare timidi segnali di ripresa. Fu una sfida che gli operatori del settore affrontarono con grande unità e intelligenza. La coesione che nacque in alcune realtà italiane permise la ripresa in tempi più brevi, rafforzando la produttività di quei porti.

Certamente quella del Covid-19 è una storia ben diversa. Una pandemia ha costretto il mondo intero a chiudere tutto, il cosiddetto lockdown, causando così una crisi economica la cui portata è ancora incalcolabile, ma che si preannuncia durissima.

in alcuni casi per la prima volta, ad attivare gli ammortizzatori sociali messi a disposizione dalle misure d'urgenza varate dal Governo. Anche gli ormeggiatori riducono le loro prestazioni a causa della sospensione e della riduzione di alcune tratte di navigazione. Dove è possibile, si fa ricorso al lavoro in smart working, modalità pressoché sconosciuta prima d'ora alla portualità italiana, e non solo.

La comunità portuale, se pur tra mille paure, compresa quella del contagio che fortunatamente si limita ad una decina di casi, continua a garantire, animata dal grande senso del dovere, gli approvvigionamenti per il Paese. Uno sforzo notevole, se si considera che il settore viveva molte difficoltà già prima della pandemia. L'assenza di una cabina unica di regia,

che normativamente dovrebbe esistere e che, però, nei fatti non c'è, fa sì che le Autorità di Sistema portuale di tutta Italia si muovono ognuna con vedute strategiche diverse, senza una visione di insieme unica.

I porti sono il cuore pulsante di una nazione, rappresentano insieme al cluster del mare il 5,6 % del Pil dell'Italia, movimentano 500 milioni di tonnellate di merci e 53 milioni di passeggeri, come sappiamo dai dati precedenti la pandemia. L'assenza di infrastrutture, soprattutto ferroviarie, che permettano il collegamento diretto con i porti penalizza il sistema portuale in Italia. È arrivato il momento che il cluster del mare e quello della banchina uniscano le forze, riconoscendo

ciascuno il fondamentale ruolo e l'importanza dell'altro, in una chiara distinzione di ruoli e competenze. Solo insieme potremo uscire vincitori da questa sfida.

Probabilmente questa sarà la crisi più grande dei nostri tempi, visto che tutti i segmenti del trasporto marittimo, in primis le



I lavoratori interinali, adoperati abitualmente nel sistema portuale, sono i primi a ricevere il colpo e cessano i loro turni. Infatti i cosiddetti articolo 17, con riferimento alla legge n. 84/94, cioè i prestatori di manodopera temporanea dei porti di tutta Italia contraggono i turni, in alcuni casi quasi fino allo zero, e le imprese portuali di cui agli art. 16 e 18 si ritrovano,



compagnie da crociera, che anche nella fase 2 osserveranno lo stop, stanno mostrando la loro fragilità dinanzi a un nemico invisibile. Certamente anche le più grandi compagnie armatoriali italiane, con perdite di traffico da brividi, -100% del passeggeri e -40% del merci, faranno grande fatica a riprendere i normali volumi di traffico, dovendo raccogliere le forze per tentare di riempire le banchine di tutta Italia.

Ma la domanda principale per noi è una: cosa accadrà al lavoro portuale? Già oggi le compagnie di navigazione fanno sentire la loro fondamentale importanza nel contesto economico del Paese; le imprese portuali accusano ritardi nei pagamenti da parte degli armatori e la mancanza di imminente liquidità è sotto gli occhi di tutti. I lavora-

tori sono preoccupati per il loro futuro. Nulla è più certo.

**Bisogna riconoscere
che il ccnl rimane,
comunque, l'unico
strumento valido
di regolamentazione
del settore**

Alcune Autorità di Sistema Portuale, saggiamente, hanno messo in campo risorse utili a sostenere i soggetti autorizzati alla fornitura di manodopera temporanea, evitando il loro fallimento, riconoscendo la loro utilità di interesse generale. Siamo certi che sapranno correre in aiuto anche delle imprese portuali, anche loro in grande difficoltà



pur essendo di vitale importanza per il tessuto economico portuale del nostro Paese.

Le misure contenute nel decreto legge Rilancio soddisfano in parte il cluster portuale. Interventi importanti sono messi a disposizione degli art. 17, per i quali vengono previste risorse finanziarie a copertura dei mancati avviamenti causati dalla pandemia, prevedendo integrazioni fino a 2 milioni di euro per l'anno 2020; inoltre, le autorizzazioni attualmente in essere vengono prorogate di due anni. Altrettanto incisive sono le misure messe in atto a beneficio delle imprese portuali art. 16. Parte delle loro richieste non ha trovato spazio nel decreto Rilancio, per cui ci auguriamo che altri interventi possano essere programmati. Anche in questo caso viene prorogata, ma di 12 mesi, la scadenza delle autorizzazioni in vigore o scadute alla data del 31 gennaio. Importanti risorse sono destinate agli ormeggiatori: 24 milioni di euro, più 6 milioni di euro messi a disposizione delle Autorità di Sistema Portuale.

Sarà complicato uscire dalla attuale situazione: bisogna intervenire con altre risorse. Una cosa è certa, bisogna raccogliere e unire le forze di tutti gli attori, per poter affrontare le sfide di questo grande momento di difficoltà universale. In questo contesto riprendere la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale, scaduto ormai da più di un anno, non sarà affatto semplice, ma bisogna riconoscere che il ccnl rimane, comunque, l'unico strumento valido di regolamentazione del settore.

Siamo certo che questi momenti lasceranno, nelle memorie di tutti noi, la consapevolezza che le imprese portuali e i loro lavoratori hanno saputo servire il Paese e l'utenza in modo ineccepibile. Ci auguriamo che questa esperienza allontani l'idea, sostenuta da alcuni, di operare in autoproduzione, riconoscendo l'indispensabile e fondamentale ruolo dei lavoratori della banchina.

Le strade motore di sviluppo. Ma manca personale



Rosario Fuoco

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Anas

Una rete viaria in espansione richiede più esperti e più fondi

Nonostante la pandemia, le lavoratrici e i lavoratori di Anas non si sono mai fermati. Nel periodo di lockdown non si è interrotta alcuna attività, consentendo al Paese di svolgere il trasporto delle merci di prima necessità nelle migliori condizioni possibili.

Circa 6.100 dipendenti, di cui 4.000 in smart working e 2.100 impegnati in attività di presidio diretto, tra cui il personale di esercizio, il personale tecnico, quello delle sale operative, del Cciss "Viaggiare Informati" e dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, hanno presidiato tutti i processi di Anas, garantendo quindi il 100% delle funzioni societarie. I cantieri che erano in sospenso stanno riavviando le attività in tutte le regioni, nel rispetto delle norme varate dal Governo.

Il problema vecchio e nuovo, cioè precedente all'emergenza sanitaria e sempre attuale, resta l'occupazione

La fase 2 in Anas, quindi, cambierà solo per via del rientro nelle sedi dei lavoratori in smart working, al momento previsto in modo graduale sino al 31 luglio, per poi giungere a un accordo strutturale sul ricorso a questa modalità di lavoro, accordo che dovrà finalizzare un percorso, avviato e fortemente valutato dal sindacato con il contratto collettivo di lavoro 2016-2018 prima e con il suo rinnovo per il 2019-2021 poi. La sperimentazione "forzata" in fase emergenziale ha ampiamente superato la prova: le lavoratrici e i lavoratori di Anas hanno dimostrato che una diversa modalità di lavorare può continuare a diventare una valida alternativa al modo tradizionale di intendere lo svolgimento della prestazione lavorativa. Proprio a tale fine bisognerà attuare e migliorare gli accordi con il cosiddetto "diritto alla disconnessione", in quanto lo smart working ha generato un "lavoro senza tempo", e finalizzare così l'obiettivo originario, ovvero la conciliazione dei tempi di vita con quelli di lavoro.

Il confronto sindacale con la società in questo periodo è stato molto intenso, costante e a tutti i livelli, nazionali e territoriali, e non solo sulla questione emergenziale. Il 18 maggio scorso, per la seconda volta in questo periodo di Covid-19, abbiamo incontrato in videoconferenza l'Amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini. L'incontro era stato richiesto per il crollo del ponte di Albiano e l'Ad ha comunicato quanto il giorno prima aveva già dichiarato nella sua audizione svolta

alle Commissioni riunite di Ambiente e Trasporti della Camera dei Deputati. Le reali cause che hanno generato il crollo sono ancora in fase di accertamento, mentre, per la ricostruzione, Anas ha proposto un ponte provvisorio, di veloce realizzazione in attesa di quello definitivo che richiede tempi più lunghi, nonché quattro diverse proposte progettuali. Ma tutto dipenderà dall'imminente nomina del Commissario (presumibilmente il presidente della Regione) che deciderà in merito.

L'Ad ha dichiarato inoltre che risulta particolarmente difficile gestire le strade in fase di rientro nella competenza di Anas, rappresentando forti criticità, non solo perché non sono state trasferite, contestualmente alla rete stradale, le relative risorse umane, economiche e strumentali, ma soprattutto perché le infrastrutture vengono consegnate in forte degrado. Anas, quindi, intensificherà i controlli in fase di consegna delle strade dagli enti locali.

Ma il problema vecchio e nuovo, cioè precedente all'emergenza sanitaria e sempre attuale, resta l'occupazione. Condivisa la necessità di assumere risorse umane per un organico già sottostimato, dato il rientro negli ultimi due anni di 7mila km di strade già gestite dagli enti locali, che hanno portato l'estensione complessiva della rete a 33mila km, Anas ha dichiarato l'insufficienza di risorse economiche che consentono solo in parte le assunzioni necessarie. Diventa urgente quindi aprire un dialogo con il Ministero dei Trasporti: risulta fondamentale chiarire se Anas è collocata ancora nel perimetro della Pubblica Amministrazione oppure se è avvenuta la piena integrazione nel gruppo Ferrovie dello Stato - e così non sembra proprio.

Intanto una notizia positiva: saranno assunti 50 tecnici specializzati che dovranno attuare "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione ed il monitoraggio dei ponti esistenti", recentemente emanate dal Mit, nonché implementare la banca dati Ainop (Archivio informatico nazionale Opere pubbliche) introdotta dal decreto Genova.

Abbiamo anche discusso dell'annoso problema inerente il dpr. 1126/81: occorre riprendere con urgenza il confronto sul modello di esercizio, stante il fatto che la società ha dichia-



Il terzo megalotto della SS 106 Jonica in numeri

- **151** i tecnici Anas
- **1.500** i posti di lavoro creati tra diretti e indotto
- **1.335.118.435,56** euro il costo complessivo dell'investimento
- **6** gli anni di durata prevista dei lavori
- **38 km** la lunghezza totale dell'intervento che prevede la realizzazione di:
 - **6 km** di viadotti e ponti
 - **5 km** di gallerie naturali
 - **6 km** di gallerie artificiali
 - **21 km** di trincee e rilevati
 - **4** svincoli

rato che intende revisionare l'accordo con il sindacato del 28 febbraio 2017 per renderlo eventualmente applicabile, ed anche in questo caso necessita abrogare il dpr. 1126/81. Ma nessun segnale, nonostante il continuo sollecito del sindacato, ha dato la società nella direzione abrogativa del regolamento di esercizio di cui al dpr. citato.

L'Ad di Anas ha dichiarato inoltre di voler subentrare con Aca (Anas Concessioni Autostradali) nelle tratte attualmente gestite da società private e poter così conseguire l'autonomia finanziaria, attraverso l'introito dei relativi pedaggi. Anche queste sembrano buone intenzioni ma non reali possibilità di rilancio dell'autonomia economica societaria. È evidente che tali questioni andranno valutate con il Ministro concedente.

Il core business di Anas è sicuramente la gestione della rete stradale e autostradale nazionale, comprese le problematiche su esposte, ma tra le funzioni principali l'azienda ha anche quella di costruire nuove strade, e da qui arrivano invece segnali molto positivi. Il via alla ripartenza per il nostro Paese nel campo delle infrastrutture è stato dato simbolicamente con l'inaugurazione del

cantiere più grande d'Italia per l'Anas, ovvero il terzo megalotto della SS 106 Jonica, inaugurato lo scorso 19 maggio alla presenza della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e dell'Ad di Anas Massimo Simonini. L'opera sarà realizzata in Calabria, nella provincia di Cosenza, tra Sibari e Roseto Capo Spulico e avrà un costo di circa 1 miliardo e 300 milioni di euro. Gli interventi di realizzazione della nuova infrastruttura, particolarmente attesa dal territorio, garantiranno benefici e sicurezza alla circolazione veicolare sulla dorsale jonica, ma il progetto assume un profondo valore internazionale perché fa parte della Ten-T (Trans-European Transport Network) che collega le reti di trasporto all'interno del continente europeo. L'opera, che sarà realizzata dal gruppo Webuild (già Salini), si svilupperà per 38 km andando a collegare i litorali jonici della Calabria, della Basilicata e della Puglia e costituirà anche una cerniera tra il sistema trasportistico dell'Autostrada A2 del Mediterraneo e la Puglia.

Di particolare rilievo per l'Anas è che per la prima volta, dopo la legge Obiettivo, la direzione dei lavori sarà svolta totalmente con personale interno ad

Anas, quindi oltre alla funzione di alta sorveglianza e di responsabilità del procedimento, che sarà attuata con 51 tecnici interni, la responsabilità della direzione dell'opera sarà affidata a 101 tecnici Anas, grazie alla loro esperienza e professionalità consolidata negli anni nella realizzazione di grandi opere (come la A2 del Mediterraneo). I lavoratori dell'Anas sono pronti ad affrontare la sfida della realizzazione dell'opera che prevede anche lavorazioni h24. Ovviamente Anas dovrà assumere ulteriori risorse tecniche specializzate per garantire la realizzazione dell'opera e ciò sarà possibile grazie all'utilizzo degli oneri di investimento.

La ripresa economica del Paese dipenderà molto dallo sblocco dei cantieri e quindi dalla realizzazione di nuove opere e dalla manutenzione dell'esistente, per cui occorre che l'azienda, oltre ai 30 miliardi di euro (14 per nuove opere e 16 per la manutenzione) previsti dal piano industriale e dal contratto di programma, individui ogni possibile e utile soluzione al reperimento dei fondi necessari per il reclutamento delle risorse umane necessarie.

Dopo la crisi verrà il sereno. E noi siamo pronti



Valter Sensolini

*Le reti autostradali necessitano di investimenti
e maggiori tutele per i lavoratori*

Il mondo delle concessionarie autostradali viene da un periodo di difficoltà determinato dagli eventi legati alla tragedia del ponte Morandi. Da quel momento è come se immediatamente tutte le luci del Governo e dell'opinione pubblica fossero state accese sulle concessionarie e sulle modalità di gestione operativa e finanziaria attuate per la funzionalità delle reti in concessione.

Le determinazioni del Governo attraverso il Ministero dei Trasporti e l'Art (Autorità di regolazione dei trasporti), che impongono finalmente i necessari controlli sulle manutenzioni e i nuovi Pef (piani economico-finanziari) e i piani tariffari a cui le concessionarie devono adeguarsi, impattano sulla gestione economica delle aziende limitando gli extraprofitti che fino ad agosto 2018 gli atti di convenzione consentivano.

In questo difficile quadro, a dicembre dello scorso anno, tra mille difficoltà e dopo un anno dalla scadenza naturale, abbiamo rinnovato il contratto collettivo nazionale di settore con la soddisfazione della stragrande maggioranza dei 13mila lavoratori autostradali. Ed ecco che, nell'apprestarsi a

livello aziendale a negoziare i temi rimandati dal ccnl, a fine febbraio scoppia l'emergenza Covid-19. Anche le autostrade hanno subito e stanno subendo le conseguenze della pandemia quali il calo del traffico, in alcuni casi fino all'80%, determinato dalle disposizioni di blocco totale e quindi dei ricavi. Di conseguenza, aderendo alla possibilità concessa dai vari dpcm, quasi tutte le concessionarie hanno attivato la cigo (cassa integrazione guadagni ordinaria).

Per Aspi, la concessionaria che gestisce più chilometri di rete autostradale in Italia, oltre alle problematiche legate alla situazione di emergenza da Covid-19, si aggiunge la difficoltà legata alla paventata revoca della concessione da parte del Governo in seguito appunto al crollo del ponte Morandi, che potrebbe configurarsi come grave inadempimento contrattuale e quindi portare al recesso della conven-

zione tra le parti.

Ciò ha comportato, anche in conseguenza dell'articolo 35 del Milleproroghe, una difficoltà a reperire nuove linee di credito e quindi, con il calo del traffico determinato dal lockdown,

**In questa difficile fase
sono stati istituiti,
come da protocolli
tra Governo e parti
sociali, i comitati
in ogni realtà
autostradale**





scarsa liquidità disponibile per far fronte alle spese correnti e ai creditori. Per questo l'azienda sta cercando di trovare un accordo con il Governo in modo da riprendere, con la conferma del mantenimento della concessione, certezze per pianificare il futuro e reperire fondi; in piedi è anche l'ipotesi di cessione di quote aziendali da parte di Atlantia al fine di rimanere minoranza nell'azionariato della controllata Aspi.

Tornando all'impatto dell'emergenza Covid-19, sia a livello nazionale che regionale, ovunque fosse necessario sono stati sottoscritti accordi per la cigo e le organizzazioni sindacali hanno svolto il loro ruolo in maniera ottimale, cercando di limitare al massimo le difficoltà economiche per le lavoratrici e i lavoratori sospesi. Sono stati sottoscritti accordi di cig a rotazione e con riconoscimento della maturazione dei ratei di ferie, tredicesima, premio annuo e tfr (trattamento di fine rapporto) indipendentemente dai giorni di sospensione/mese. In molte concessionarie è stata garantita la presenza di personale di esazione h24 in tutte le stazioni autostradali. È stata attivata anche la possibilità di intervento, a sostegno del reddito dei lavoratori penalizzati dalla cassa, dell'ente bilaterale di categoria Ebinat.

In questa difficile fase sono stati istituiti, come da protocolli tra Governo e parti sociali, i comitati in ogni realtà autostradale, anche se in alcune concessionarie, soprattutto del Nord Ovest, non si sono ancora riuniti per definire e condividere le procedure relative ai previsti protocolli aziendali anti-contagio.

Siamo ora alla fase 2 dell'emergenza e la crisi economica in atto, derivante da quella sanitaria, se da un lato ha quasi bloccato la viabilità autostradale, dall'altro deve essere uno stimolo a porre le basi per una capacità di proposta e di incidenza sul futuro, in primis per la piena ripresa dell'attività lavorativa in tutti i comparti del settore. La piena attività chiaramente deve essere svolta nelle più ampie garanzie di salute e sicurezza per le lavoratrici e i lavoratori e qui devono svolgere il proprio fondamentale ruolo i comitati, che dovranno essere puntuali nel vigilare sulle procedure dei protocolli aziendali anti-contagio.

A seguire, dovremo essere determinati e propositivi, consapevoli che con la ripresa del traffico veicolare la redditività di tutte le aziende è perfettamente in grado di provvedere alle sue funzioni di gestione, manutenzione e sviluppo

della rete, nella convinzione che la rendita autostradale deve essere volano di crescita e sviluppo per il Paese.

Non sappiamo quando finirà l'emergenza sanitaria, potremmo convivere per molto tempo ancora, almeno fino alla scoperta di un vaccino o di cure certe, sicuramente dovremo affrontare anche l'emergenza economico-finanziaria e i problemi legati a una probabile nuova organizzazione del lavoro. Potremmo andare incontro ad una profonda trasformazione del trasporto e delle modalità di comunicazione.

Dovremo essere pronti ad affrontare nuove situazioni, preparati ad essere parte attiva e protagonisti, confermando le linee dettate dal documento rivendicativo dei trasporti per "rimettere in movimento il Paese", dando lo slancio necessario all'Italia per una immediata ripresa economica e allo stesso tempo creando i presupposti per nuova e duratura occupazione con sempre maggiori diritti e tutele per le lavoratrici e i lavoratori.

Settore in panne, crisi da gestire tutelando l'occupazione



Francesco Sorrentino

I danni veri subiti dal comparto si paleseranno nell'autunno prossimo

Le relazioni sindacali nel settore dell'autonoleggio erano orientate da un po' di tempo a questa parte alla ricerca di nuovi modelli industriali. L'obiettivo era creare le condizioni per recuperare i danni fatti negli ultimi anni da strategie iperliberiste tese solo ad abbattere il costo del personale e di gestione, basate soprattutto su terziarizzazioni, cessioni di ramo d'azienda, liberalizzazioni, senza dimenticare le delocalizzazioni in paesi dentro e fuori dai confini europei di quelle attività che possono essere effettuate anche da remoto, come l'assistenza clienti.

Queste strategie di dumping sociale e contrattuale nell'immediato hanno consentito alle aziende di continuare a guadagnare come ai tempi d'oro, ma per quanto riguarda le lavoratrici e i lavoratori si è assistito a un esodo di migliaia

di loro che sono stati costretti ad emigrare in queste nuove e poco affidabili realtà lavorative. Allo stesso tempo sono state gettate le basi affinché nel settore proliferassero miriadi di soggetti che in una prima fase erano completamente assoggettati alle grandi aziende di noleggio, ma che poi pian piano, rafforzandosi sempre più, si sono trasformati in veri competitori che oggi stanno sul mercato con aziende molto snelle che applicano contratti di lavoro tra i più disparati, facendo quindi concorrenza sleale alle società storiche. Si può quindi dire che il dumping si è ritorto contro le aziende che ne hanno usufruito per prime, allattando la proverbiale serpe al seno.

In questo scenario, dove già si intravedeva l'arrivo di un dissesto strutturale del settore, è improvvisamente scoppiata



l'emergenza sanitaria che sta generando una nuova crisi economica. Il lockdown, decretato da numerosi paesi nel mondo, tra cui l'Italia, per contenere il diffondersi della pandemia, ha di fatto congelato alcune delle libertà fondamentali di noi cittadini costringendoci a restare chiusi nelle nostre case e ha bloccato la stragrande maggioranza delle attività produttive.

Il settore dell'autonoleggio, che viene definito "servizio di pubblica utilità" e non "servizio pubblico essenziale", è stato oggetto di una diatriba tra chi riteneva che dovesse essere chiuso immediatamente con il lockdown e chi sosteneva la posizione opposta. La Fit-Cisl era per la chiusura a tutela della salute e sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori del settore, per cui ci siamo subito attivati presso il Governo per conseguire questo obiettivo. La realtà dei fatti ha poi superato il problema della lentezza dell'Esecutivo nel rispondere: in questi due mesi si è avuto un

calo di prenotazioni quasi fino allo zero e quindi di fatturato del 90% circa, visto che il settore è per la stragrande maggioranza legato al traffico aeroportuale e i voli passeggeri sono stati messi a terra praticamente tutti.

Il Governo, per far fronte alla straordinaria crisi economica scaturita dal blocco delle attività lavorative, ha varato una serie di importanti provvedimenti che vanno nella direzione di aiutare i lavoratori e le aziende colpite. Tra questi c'è la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali.

Prima che si cominciasse a discutere e realizzare accordi, le aziende hanno tamponato la situazione aprendo a una

**Confidiamo
in una piccola ripresa
che la stagione turistica
dovrebbe portare,
perché una buona fetta
di mercato
dell'autonoleggio
proviene dal turismo**

campagna di smaltimento di ferie e permessi arretrati, hanno concesso part time e aspettative, ovviamente sempre su richiesta dei lavoratori, e ove possibile lo smart working.

Dalla metà del mese di marzo fino alla fine di aprile siamo stati impegnati con le aziende di autonoleggio a carattere nazionale nell'effettuare le verifiche congiunte per cercare di migliorare - e in parte ci siamo riusciti - le condizioni delle lavoratrici e dei lavoratori, nonostante non fosse obbligatorio per le aziende addivenire ad un accordo con i sindacati, in quanto il decreto straordinario dava loro la possibilità di procedere anche autonomamente. In quasi tutte le aziende abbiamo conseguito che esse anticipassero l'assegno di cassa. Nelle società più grandi abbiamo ottenuto che, indipendentemente dalla quantità di cassa che i lavoratori fanno, continueranno a maturare il 50% dei

ratei di tredicesima e quattordicesima e il 100% dei ratei di ferie e permessi e inoltre il differimento della quota mensile ad Unisalute. Gli ammortizzatori sociali mediamente investono il 60-70% dei lavoratori del settore; alcune aziende hanno chiesto di poter aderire al Fis, Fondo di integrazione salariale (soluzione alternativa alla cassa integrazione) e altre hanno domandato di poter aderire alla cassa integrazione ordinaria. Ovunque possibile i lavoratori sono stati messi in smart working, tranne coloro che dovevano presenziare le pochissime stazioni di noleggio aperte, attività che ovviamente non può essere svolta da remoto. Inoltre, in tutti gli accordi che abbiamo sottoscritto abbiamo previsto una serie d'incontri atti a verificare l'applicazione di quanto concordato per correggere eventualmente la rotta. Molte di queste verifiche sono già state fatte ed altre seguiranno nei prossimi giorni.

Questa crisi economica, come per altri settori, anche per le aziende di autonoleggio andrà ben oltre la crisi sanitaria. Infatti l'autonoleggio cresce solo se l'economia si sviluppa, anche perché è ancora considerato un servizio di élite e questo ovviamente non aiuta.

Confidiamo in una piccola ripresa che la stagione turistica dovrebbe portare, perché notoriamente una buona fetta di mercato dell'autonoleggio proviene dal turismo. Tuttavia, riteniamo che i danni veri che avrà subito il settore in questa crisi si paleseranno nell'autunno prossimo. L'utilizzo degli ammortizzatori sociali sarà inevitabilmente necessario per un lungo periodo, perché passerà molto tempo prima che le aziende torneranno ad avere quel volume d'affari che avevano appena due mesi fa. La nostra attenzione resta dunque massima: vogliamo prioritariamente gestire la fase 2 e la stagione estiva nella massima sicurezza per le lavoratrici e i lavoratori e vedere passo passo quale sarà l'evoluzione del settore, ma sarà inevitabile aprire presto un dialogo a livello ministeriale per tutelare l'occupazione e rilanciare l'autonoleggio in Italia.



Occupazione femminile, le priorità post-pandemia



Francesca Di Felice
Responsabile nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

*L'emergenza epidemiologica ha cambiato la vita nel pianeta,
ma non i ruoli in famiglia*

La fine del lockdown sollecita una profonda riflessione su come pensare e costruire il domani, tra problemi vecchi e nuovi. Tempi e modalità degli spostamenti sul territorio e verso altre destinazioni, di persone e cose, sono parte integrante di questo ragionamento in cui i trasporti occupano una posizione dominante e rappresentano il volano del cambiamento e della ricostruzione.

Proviamo a immaginare un'organizzazione diversa della vita e del lavoro, più ordinata e meno stressante, in cui il mondo dei trasporti deve divenire il comparto produttivo al centro delle politiche del Governo. È ciò che da tempo la Fit-Cisl porta avanti rispetto alla vertenza "Rimettiamo in movimento il Paese", mai attuale come ora non solo per ripartire, ma anche per costruire un trasporto migliore in grado di migliorare la vita di tutti: lavoratori, cittadini e imprese. I problemi di sempre, che mettono a rischio servizi, lavoro e sicurezza di ogni settore dei trasporti e di tutto l'indotto, sono amplificati dall'emergenza epidemiologica che deve però rappresentare uno stimolo fondamentale: un nuovo punto di partenza, per costruire un nuovo mondo con proposte aggiornate e credibili, anche con scelte coraggiose, che possano soddisfare i principi e le aspettative di una nuova dimensione di vita ed incontrare il consenso dei lavoratori e degli utenti.

Tra questi temi non può non rientrare la questione femminile, anche nei trasporti. Il vivere quotidiano ha subito una trasformazione contingentata, con un impatto anche sul nucleo familiare e i già precari equilibri e diritti, alla base della vita familiare, sono entrati in una fase di transizione non ben definita, rimettendo in discussione quanto si pensava certo e acquisito, soprattutto per quanto riguarda la gestione del delicato rapporto tra diritto all'autodeterminazione delle donne, al lavoro e alle pari opportunità.

E se parliamo di rimettere in moto il Paese, la produzione e il lavoro, per resistere agli effetti della crisi economica che stiamo vivendo, la nota dolente, di ieri come di oggi, è il tema dell'occupazione femminile. Il tasso di occupazione femminile in Italia è il più basso d'Europa (49,5%). Le donne, soggetti più deboli del mercato del lavoro, per minori salari e maggiore presenza nei settori meno remunerati, rischiano di essere colpite in misura maggiore degli uomini dagli ef-

fetti della pandemia. Il rimanere tra le mura domestiche, per esigenze di salute, e magari confinate da una forma di smart working snaturata, molto più vicina ad un'oppressione che all'agognata flessibilità organizzativa e oraria per conciliare i tempi di vita e di lavoro, per molte sta rappresentando un tornare indietro nel tempo, alla donna degli anni 50. Le scuole chiuse e i nonni, per chi li ha, tra i soggetti più fragili di questa pandemia, non possono più fungere da ancora di salvezza, e intanto il mondo sta tornando al lavoro e ci si potrebbe trovare di fronte alla scelta di rimanere in casa e dover rinunciare al lavoro od optare per forme di assenza meno o non retribuite oppure, per chi può, sperare in qualche forma di pseudo smart working.

Questa crisi sarà molto più gravosa per chi ha impieghi part-time (numero che è rappresentato in Italia per il 75% da donne), contratti precari, stipendi più bassi del partner. Ed è abbastanza intuitivo chi per necessità e convenienza farà la scelta di rimanere in casa, comportando questo un effetto negativo sulla società, non solo da un punto di vista squisitamente di democrazia ed equità, ma anche per le conseguenze in termini di contrazione del Pil.

L'emergenza epidemiologica in sostanza ha cambiato la vita nel pianeta, ma non i ruoli in famiglia, anzi ha esasperato gli equilibri già precari del peso delle esigenze di cura, e ciò che era dato per acquisito, in termini di condivisione delle responsabilità di cura, è divenuto evanescente. Un carico maggiore rappresenta la quotidianità di molte: mamma a tempo pieno, con le scuole chiuse, lavoratrice spesso senza pausa, di nuovo casalinga, contesto in cui le speranze di una realizzazione della condivisione delle responsabilità familiari si perdono nella notte dei tempi, compromesse da un retaggio educativo e culturale, a onore del vero proprio delle donne, che le spinge a non delegare e a sentirsi necessariamente le salvatrici del mondo.

Sono questi problemi di quotidianità che hanno tutte le lavoratrici incluse quelle dei trasporti, settore in cui la presenza femminile è già fortemente compromessa. Nei trasporti solo il 20% circa della forza lavoro è costituito da donne. È per questo che nel novembre del 2017 la Commissione europea ha elaborato la piattaforma "Donne nei trasporti - Piattaforma europea per il cambiamento", con la quale ha indicato le

azioni concrete e gli ambiti di intervento per ridurre il divario di rappresentanza nel settore, rafforzare l'occupazione femminile e le pari opportunità per uomini e donne nei trasporti, attraverso il coinvolgimento delle parti sociali e dei Governi degli Stati membri. I motivi di tale divario di rappresentanza sono sempre gli stessi e sono stati evidenziati da una recente indagine, realizzata dal Coordinamento donne dell'Etf nel marzo scorso. Motivi plurimi intrecciati tra di loro, che trovano residenza nella difficoltà di conciliare i tempi di vita e di lavoro, nella poca flessibilità organizzativa dello svolgimento del lavoro, soprattutto negli ambiti in produzione, nell'assenza di adeguate strutture igieniche, di un ambiente di lavoro che non trasmette sicurezza. Motivi che risultano attualmente amplificati dagli effetti della pandemia sopra descritti



educhino alle pari opportunità, che liberino la nostra cultura da quegli stereotipi di genere di cui è piena la nostra

Per individuare soluzioni efficaci sarà fondamentale attuare l'azione contrattuale, anche nei trasporti, a livello sia nazionale sia aziendale

società, tra cui quello che le necessità di cura e di gestione della casa siano roba da donna.

Lo smart working deve continuare a essere incentivato, ma con gli opportuni aggiustamenti per far in modo che si tratti di vero lavoro agile e non di lavoro obbligato. Nello specifico, oltre alla fornitura di adeguati strumenti digitali, si deve riconoscere realmente la libertà di scegliere come alternare il posto, le modalità, gli strumenti e il tempo di lavoro, che non deve riassumersi in una successione ininterrotta di videoconferenze e telefonate, ma avere un inizio e una fine.

E per individuare soluzioni efficaci sarà fondamentale attuare l'azione contrattuale, anche nei trasporti, a livello sia nazionale sia aziendale. Sono possibili, ad esempio, maggiore flessibilità all'utilizzo del part time con formule di distribuzione verticale dell'orario in cui i

genitori possano alternarsi nel lavoro e nella cura dei figli, oppure la possibilità di utilizzare il part time con formula orizzontale, con il quale genitori, lavoratori dipendenti della stessa azienda, possano alternarsi. A questo si possono aggiungere, per i lavoratori impiegati su turni, se la realtà aziendale lo consente, la costruzione di turni specifici o la possibilità per i genitori lavoratori dipendenti della stessa azienda di essere impiegati su turni non coincidenti. Infine, si potrebbe studiare la possibilità di riattivare in via sperimentale, a determinate condizioni, il lavoro ripartito, forma di lavoro di coppia, per genitori che lavorano presso la stessa azienda, attivabile sulla base di specifica definizione attraverso la contrattazione, su richiesta dei lavoratori, in cui la ripartizione del lavoro tra i genitori può essere, per periodi prestabiliti, di tipo verticale oppure orizzontale.

Sono queste solo alcune possibilità che potrebbero consentire, attraverso un sistema di scelte integrate e intercambiabili, non solo di affrontare l'emergenza con sistemi e modalità che diventeranno la quotidianità, ma anche di risolvere i problemi di sempre e rimuovere quegli ostacoli culturali e dell'organizzazione del lavoro, che impediscono la realizzazione concreta dell'equilibrio tra i generi e una vita migliore per tutti.

In Italia sicuramente la prima risposta deve arrivare dal Governo attraverso interventi strutturali, che travalichino il periodo di emergenza, e che ripensino l'impianto dei permessi e delle agevolazioni per facilitare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, volti sempre di più alla condivisione delle responsabilità di cura tra uomini e donne. In questo rientra certamente l'istituto dei congedi parentali, ampiamente usati in questa fase, ma che devono divenire strutturali, anche prevedendone la non trasferibilità tra genitori. Così come importanti rispetto all'efficacia, seppur non strutturali, sono i bonus babysitting, prevedendone di specifici per i genitori unici. Accanto a questi, fondamentale è l'apertura in sicurezza dei centri estivi e un piano concreto di riapertura delle scuole per riconsegnare agli studenti una didattica anche flessibile nella modalità organizzativa, ma che rappresenti la riconquista della socialità. Di non poco conto è l'aggiornamento costante dell'istruzione, sin dalle scuole dell'infanzia, con programmi e metodi che

Previdenza complementare: crisi nuova e vecchi patemi



Osvaldo Marinig

*Scelte emotive possono danneggiare il nostro futuro.
Ecco cosa conviene fare*

Sono passati circa venti anni dall'introduzione della previdenza complementare nel nostro Paese, ma i lavoratori e le lavoratrici dimostrano di essere ancora molto diffidenti nei suoi confronti. Qualcosa di ancestrale, forse inconscio, o più probabilmente mediato dai continui riferimenti all'andamento dei mercati. Notizie quotidiane ad alto tasso ansiogeno che, se non attentamente meditate, possono portare a comportarsi in modo contrario a quello più coerente per la difesa del proprio capitale maturato.

L'esperienza del confinamento di questi ultimi mesi può essere un utile punto di partenza per dare alcune chiavi di lettura su cosa accade effettivamente alla posizione maturata presso il proprio Fondo pensione in momenti di crisi dei mercati finanziari. Chi ha vissuto le esperienze del 2001, del 2008, della fine del 2018 si ricorderà il panico ante crisi e il successivo recupero che ha rimesso a posto la situazione. Questa volta assisteremo alla stessa trama, probabilmente sviluppata su tempi più lunghi, ma il risultato finale sarà il medesimo.

Il ricorrente e martellante "state a casa" vale anche per la salute della pensione complementare. In questa fase di turbolenza finanziaria e di estrema volatilità delle quotazioni, ovviamente salvo casi di emergenza individuale, il consiglio tecnico è di attendere, mantenendo la posizione presso il fondo pensione, il tempo necessario perché il valore degli investimenti riprenda quota, ragionevolmente nel giro di un biennio. Questo vale soprattutto per coloro che stanno uscendo dal mondo del lavoro che, se non hanno preventivamente optato per il comparto garantito, potrebbero effettivamente incamerare delle perdite rispetto al maturato alla fine del 2019.

Per il pensionando, mantenere la posizione presso il fondo integrativo sarebbe la scelta migliore, che ovviamente solo il singolo è in grado di giudicare, rispetto alla effettiva necessità di denaro. Attenzione a non prendere decisioni soltanto emotive, in assenza di bisogni reali. Infatti, gli attuali pensionandi (che hanno la gran parte della pensione pubblica calcolata con il sistema retributivo) godranno tuttora, in linea gene-

rale, di un assegno mensile di base non disprezzabile. Nella maggior parte dei casi non ci dovrebbe essere la necessità impellente dell'integrazione con la previdenza complementare per mantenere il livello di reddito percepito con l'ultimo stipendio. Ma non solo, anche perché molti, in queste condizioni, hanno mantenuto parte del Tfr (trattamento di fine rapporto) in azienda, dal quale possono attingere per eventuali esigenze di liquidità immediata.

Si potrebbe approfittare della situazione per integrare la posizione esistente nel fondo pensione con ulteriori contributi volontari

Per tutti è giusto ricordare che il valore della posizione previdenziale individuale dell'iscritto deriva dalla valutazione, a prezzi correnti, dell'investimento nel fondo di appartenenza. Vero è che da febbraio in avanti, con il deflagrare del coronavirus, le Borse e i mercati finanziari in generale hanno subito violenti ridimensionamenti, con il risultato che l'ammontare delle posizioni dei singoli risulta inferiore, anche di

molto, rispetto a pochi mesi fa, ma fintantoché non si chiede il riscatto o l'anticipazione la perdita è solo potenziale e non reale.

Mantenendo i nervi saldi, attendendo tempi migliori, se il singolo ne ha la possibilità, si potrebbe approfittare della situazione per integrare la posizione esistente nel fondo pensione con ulteriori contributi volontari: si investirebbe in un momento favorevole, con le quotazioni dei titoli basse, beneficiando oltretutto delle agevolazioni fiscali previste (sono deducibili 5.164,57 euro l'anno).

Coloro che, invece, hanno ancora molti anni di lavoro non devono preoccuparsi oltremodo. Anche per loro vale il consiglio di "stare a casa", evitando di agire emotivamente operando scelte di cambio di comparto verso il "garantito". Le garanzie sul capitale sono condizionate dal riscatto per alcuni eventi come il diritto alla prestazione pensionistica, il riscatto per decesso, il riscatto per invalidità che comporti la riduzione della capacità lavorativa a meno di un terzo e il riscatto per inoccupazione superiore a 48 mesi. Non c'è garanzia del capitale durante la fase di accumulo che rimane ancorata alle dinamiche di mercato.

Inat: la cultura dell'assistenza e della tutela per chi lavora



Amedeo Benigno
Presidente Inat

La salute di lavoratrici e lavoratori dei trasporti è sempre per noi al primo posto

Quando si parla di Inat ci si ricorda dell'Inaf, che nel mondo ferroviario significava Istituto nazionale assistenza ferrovieri, e oggi è appunto l'Istituto nazionale assistenza trasporti.

Il prodotto non cambia: tutela e assistenza per tutte le lavoratrici e i lavoratori del mondo dei trasporti, della logistica e dei servizi ambientali che aderiscono con le polizze all'istituto.

La storia dell'Inat ha un principio fondamentale: assicurare un futuro tranquillo a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori in servizio e in pensione del settore trasporti e alle loro famiglie. E parlare di Inat in questo particolare momento della vita del Paese, con la questione del Covid-19, è fondamentale.

Abitualmente nel mondo assicurativo si parla di polizze; a noi piace parlare di prodotti assicurativi. Di questi prodotti, l'Istituto e l'agenzia Fortunato e Lucarelli offrono una vasta gamma: sono finalizzati a garantire alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti tutta l'assistenza per ogni problematica che potrà verificarsi sia in servizio che nella vita privata. Infatti i prodotti assicurativi garantiscono le lavoratrici e i lavoratori per tutto l'arco delle 24 ore.

Partendo dal nostro cavallo di battaglia, che è la polizza infortuni dipendente, l'Inat offre una serie di prodotti che assicurano i lavoratori e i loro familiari e che includono il programma di protezione sanitario con la polizza ricoveri sia per i dipendenti che per i pensionati. Ma pensiamo anche alla responsabilità civile per il risarcimento dei danni causati dal lavoratore per sua colpa all'automezzo da lui condotto e di proprietà dell'azienda: anche in questo caso l'Inat è stata e sarà sempre al fianco del lavoratore per tutelare ogni sua esigenza, ideando un prodotto che abbia la finalità di tutela legale della vita privata.

Da quasi due anni ho l'onore di rappresentare l'Inat nella qualità di Presidente e, provenendo dal mondo sindacale, con un ruolo avuto nella Fit-Cisl Sicilia, il mio motto è "fare squadra creando un rapporto forte con il mondo dei trasporti".

Partendo dal nostro cavallo di battaglia, che è la polizza infortuni dipendente, l'Inat offre una serie di prodotti che assicurano i lavoratori e i loro familiari

L'Italia sta attraversando un momento molto difficile; la problematica del Covid-19 ha colpito il mondo del lavoro e il settore dei trasporti è una filiera importante della catena produttiva del Paese; le lavoratrici e i lavoratori non si sono mai fermati, così come le imprese, ed è per questo motivo che bisogna tutelare anche le aziende. L'Inat ha messo in campo una straordinaria attenzione verso entrambi: abbiamo pensato di stare ancora più vicino a loro, prevedendo senza aumento di premio la garanzia della quarantena a casa a seguito di infezione da Covid-19. Inoltre abbiamo pensato a informare tutti i responsabili delle risorse umane di tutte le aziende, proponendo incontri per illustrare le tutele disponibili derivanti da obblighi contrattuali firmate con le organizzazioni sindacali.

Tutelare le aziende per noi dell'Inat significa proteggere il benessere delle lavoratrici e dei lavoratori. Ecco perché, rispetto a responsabilità nuove, abbiamo pensato di studiare forme assicurative specifiche. La salute delle lavoratrici e dei lavoratori del mondo dei trasporti deve essere al primo posto nella vita quotidiana del nostro istituto, velocizzando sempre di più la risoluzione dell'apertura del sinistro.

Ci tengo a sottolineare che l'Inat è molto di più di una agenzia assicurativa. L'Inat è amicizia ed è per questo che cercherò di riportare in giro per l'Italia la vocazione dell'Inat. Tutto questo in stretto raccordo con il mondo sindacale e con la Fit-Cisl in particolare.



ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

Porto di Civitavecchia: 3 proposte per superare gli scogli

Più infrastrutture, meno burocrazia, migliore formazione



del “modello Genova”, con una pianificazione strategica, coordinata ed efficace, e un altro elemento di facilitazione sarebbe la creazione di una zona logistica semplificata (Zls), alla cui costituzione lavoriamo da tempo: un’opera di “sburocratizzazione” e di facilitazione amministrativa non potrebbe che giovare al porto.

Entrando invece nel merito, a nostro avviso sono tre i punti principali per una pianificazione strategica ed efficace: per potenziare il traffico merci, è essenziale l’implementazione dell’impiantistica marittima, con l’ampiamiento della darsena per lo stoccaggio della merce in arrivo e in partenza, l’eventuale potenziamento dell’estensione di interporto e retroporto e l’utilizzo di nuove tecnologie, quali ICT/Internet of things.

L’emergenza Covid-19, si sa, si è abbattuta sul comparto dei trasporti in modo incisivo, e sul settore portuale e marittimo con particolare forza. Ma per la sua vocazione prettamente crocieristica, il “Porto di Roma”, ovvero quello di Civitavecchia, attraversa un momento di crisi acuta: le perdite si accumulano e le entrate sono pressoché dimezzate.

Per questo abbiamo pensato di “rimboccarci” immediatamente le maniche, mettendo nero su bianco una serie di proposte per far sì che lo scalo non muoia: riteniamo fondamentale spendere tutte le nostre energie per fare in modo che l’attuale congiuntura critica rappresenti l’occasione per uno slancio, per una riorganizzazione che potrebbe giovare non soltanto al porto e ai suoi lavoratori, ma a tutto il tessuto produttivo del territorio e del Paese.

Siamo partiti da un dato importante e incontrovertibile: il bacino laziale è il secondo in Italia e il quinto in Europa per quanto riguarda i consumi. Se quindi il porto potenziasse la sua vocazione commerciale, potrebbe rappresentare un volano di respiro nazionale e internazionale, preservando al tempo stesso la sua predisposizione al traffico dei passeggeri. Per quanto riguarda il metodo, sarebbe utile la riproposizione

In secondo luogo – su questo abbiamo trovato una positiva convergenza nel corso di un dibattito con il Sottosegretario ai Trasporti, Salvatore Margiotta – si deve puntare sulle infrastrutture: stiamo parlando del completamento della Orte-Civitavecchia, dei collegamenti con Pomezia e Latina e dell’ultimo miglio ferroviario: le merci non devono soltanto arrivare con efficacia al porto, ma devono essere smistate con facilità sul resto del territorio: le potenzialità insite nel progetto sono enormi, e potrebbero restituire vitalità a molte realtà aziendali.

Arriviamo poi alla nostra terza e ultima proposta, che non può che riguardare l’occupazione. L’innovazione tecnologica insiste sulle attività portuali in modo notevole: i lavoratori devono essere messi nelle condizioni di non perdere il lavoro, e devono essere formati alle nuove mansioni. Riteniamo dunque utile la costituzione di una cabina di regia, partecipata da tutte le parti, per prevedere percorsi formativi, anche negli atenei e negli istituti scolastici, e garantire così la continuità occupazionale e l’inserimento professionale dei giovani.

Marino Masucci
Segretario Generale FIT-CISL Lazio

Fase 2, il trasporto pubblico riparte dalla sicurezza

Salute prioritaria ma occorre anche investire con visione strategica in nuove infrastrutture

La ripartenza delle attività produttive, la fase 2, è senz'altro più complessa e difficile del lockdown. Infatti siamo chiamati, come organizzazioni sindacali, anche a proporre nuove modalità organizzative e di gestione del servizio nei trasporti e in particolare del trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro.

Oggi, nella fase 2, in cui molti viaggiatori tornano alle loro attività lavorative e prendono i mezzi pubblici in maniera sempre maggiore, il sindacato è chiamato a vigilare affinché la salute e la vita, rispetto all'emergenza Covid-19, siano messe al primo posto.

Stiamo vivendo questa fase con la voglia di tornare alla normalità, sperando che tutto possa riaprire. Dai media giungono segnali di riaperture generalizzate e da diverse Regioni messaggi di fiducia, salvo poi sentire il Presidente del Consiglio e cadere nello scontro: le certezze diventano dubbi e i dubbi si trasformano in confusione, con l'impressione che siamo ancora in una situazione precaria, dove le Regioni sembra vogliano andare per conto proprio a seconda delle spinte più o meno forti dei settori economico/produttivi.

Intanto diciamo che per il tpl abbiamo bisogno di indirizzi certi e univoci, che interessino tutto il territorio nazionale salvo qualche piccolo aggiustamento da parte delle Regioni per la loro competenza. Bene, quindi, il dpcm del 26 aprile 2020, che ha recepito l'accordo del 20 marzo 2020 sottoscritto da Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti con il Ministro dei Trasporti che, diventando legge a tutti gli effetti, segna un primo passo nella direzione della sicurezza. Inoltre, per quanto ci riguarda, è positiva anche l'ordinanza del Presidente della Regione Toscana n. 47 di maggio 2020, che norma i comportamenti nei luoghi di lavoro: sono entrambi indirizzi da rispettare ovunque, anche sui mezzi di trasporto.

Queste disposizioni ci hanno guidato e hanno dato forza alle nostre proposte nelle riunioni sia con la Regione che con le aziende. Purtroppo, non è stato possibile raggiungere un accordo condiviso con tutti. Le attuali aziende, in particolare quelle del trasporto su gomma, hanno dimostrato un certo affaticamento e distaccamento dalla situazione, pur dichia-

rando che, seppur in mancanza di risorse finanziarie, stanno facendo il possibile sia per portare avanti la gestione ordinaria che per fare investimenti, seppur minimi.

Come sindacato, inoltre, abbiamo manifestato tutte le nostre preoccupazioni per il maggior numero di cittadini che potranno riprendere i mezzi pubblici e pertanto abbiamo chiesto la garanzia del distanziamento tra l'autista e questi ultimi e quindi la necessità che la porta anteriore degli autobus rimanga chiusa e isolata. Abbiamo inoltre fatto presente che è necessario che gli autisti vengano forniti, oltre che della mascherina di tipo chirurgica, anche di quella FFP2. Inoltre, è necessario intensificare la vigilanza e i controlli anche per prevenire eventuali aggressioni al personale, una piaga che sta mettendo a dura prova molte lavoratrici e molti lavoratori e che potrebbe intensifi-

carsi.

La Toscana, oltre a una accelerazione nella realizzazione delle opere infrastrutturali, ha bisogno di una visione strategica, al cui interno il sindacato e i lavoratori siano protagonisti e partecipi alle scelte delle aziende. La Regione Toscana assieme al sindacato, alle associazioni datoriali tramite il "patto per lo sviluppo" apra una fase dove i progetti, le opere da realizzare, attraverso procedure snelle e con pochissima burocrazia, si possano realizzare subito, creando buona occupazione e futuro per tanti giovani.

Come Fit-Cisl, vigileremo sul rispetto delle norme di legge, sulla sicurezza e sui protocolli di riferimento e saremo parte attiva per rilanciare le opere infrastrutturali indispensabili perché il Paese riparta in tutti i settori economici. La salute e la vita prima di tutto. Ma senza trascurare il domani: realizziamo le opere infrastrutturali per la buona occupazione e per lo sviluppo del territorio. Rimettiamo in movimento il Paese.

La Toscana ha bisogno di una visione strategica, al cui interno il sindacato e i lavoratori siano protagonisti

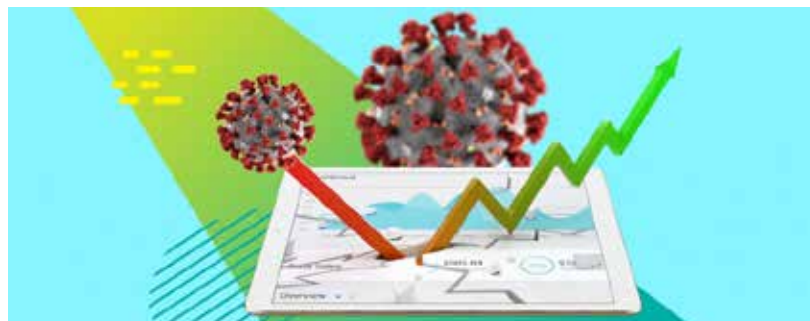
*Paolo Panchetti
Segretario Regionale FIT-CISL
Toscana*

L'impatto economico del coronavirus

Geivù

Ogni italiano ha perso in media 788 euro al mese: 951 euro al Centro-Nord, 473 al Sud

Il lockdown è costato circa 47 miliardi al mese: 37 sono stati persi al Centro-Nord, 10 al Sud. Lo stima una ricerca di Svimez, l'associazione privata che promuove lo studio delle condizioni economiche del sud Italia. Detta in altri termini, si tratta di 788 euro pro capite persi al mese nella media italiana, 951 euro al Centro-Nord contro i 473 al Sud.



Il blocco ha colpito duramente l'industria, le costruzioni, i servizi, il commercio. A livello territoriale, sono state più interessate le regioni del Nord soprattutto in termini di valore aggiunto (49,1%, circa 6 punti percentuali in più rispetto al Centro e al Mezzogiorno).

In termini di occupati la forbice si annulla tra Nord e Sud: 53,3% nel Nord, 51,1% al Centro e 53,2% nel Mezzogiorno. In termini di unità locali, cioè di singoli stabilimenti di una medesima azienda, le differenze territoriali si ribaltano, segno di una maggiore parcellizzazione del tessuto produttivo nel Mezzogiorno dove le unità locali interessate dal lockdown hanno raggiunto il 59,2% a fronte del 56,7 e del 57,2% rispettivamente nel Centro e nel Nord.

Se si analizza l'intero sistema economico, tenendo conto anche del sommerso, sono stati interessati dal lockdown il 34,3% degli occupati dipendenti e il 41,5% degli indipendenti. Al Nord l'impatto sull'occupazione dipendente risulta più intenso che nel Mezzogiorno (36,7% contro il 31,4%) per l'effetto della concentrazione territoriale di aziende di maggiore dimensione e solidità.

La struttura più fragile e parcellizzata dell'occupazione meridionale si è tradotta in un lockdown a maggiore impatto sugli occupati indipendenti (42,7% rispetto al 41,3% del Centro e del Nord). Sono rimasti fermi circa 2,5 milioni di lavoratori indipendenti interessati: oltre 1,2 milioni al Nord, oltre 500 mila al Centro, quasi 800 mila nel Mezzogiorno. Si tratta in larga parte di autonomi e partite Iva: oltre 2,1 milioni, di cui 1 milione al Nord, oltre 400mila al Centro e quasi 700mila nel Mezzogiorno.

Lo stop improvviso e inatteso ha colto impreparate le molte imprese meridionali che non hanno ancora completato il percorso di rientro dallo stato di difficoltà causato dall'ultima crisi

Le perdite di fatturato e reddito lordo operativo di autonomi e partite Iva sono piuttosto uniformi a livello territoriale. La perdita complessiva di fatturato è di oltre 25,2 miliardi in Italia, così distribuiti territorialmente: 12,6 al Nord, 5,2 al Centro e 7,7 nel Mezzogiorno.

Per il 2020, Svimez stima un calo del Pil dell'8,4% per l'Italia, dell'8,5% al Centro-Nord e del 7,9% nel Mezzogiorno. Si

tratta di una previsione che considera il solo impatto del decreto legge "Cura Italia".

Il rischio di default è maggiore per le medie e grandi imprese del Mezzogiorno. I dati territoriali sul blocco delle attività economiche delineano un quadro assai più problematico dell'ultima crisi. Lo stop improvviso e inatteso ha colto impreparate le molte imprese meridionali che non hanno ancora completato il percorso di rientro dallo stato di difficoltà causato dall'ultima crisi. Rispetto alla grande recessione, il processo di selezione, allora dispiegatosi lungo un arco temporale ampio, oggi è anticipato all'inizio della crisi con un'interruzione improvvisa che ha posto immediatamente al policy maker, cioè a chi ha il potere di elaborare e determinare orientamenti e strategie in merito alle questioni più rilevanti per la società e la politica, l'urgenza di intervenire a sostegno della liquidità delle imprese, di ogni dimensione.

Sulla base dei dati di bilancio disponibili per un campione di imprese con fatturato superiore agli 800mila euro, le evidenze su grado di indebitamento, redditività operativa e costo dell'indebitamento portano a stimare una probabilità di uscita dal mercato delle imprese meridionali 4 volte superiore rispetto a quelle del Centro-Nord.

Il virus del degrado: «A Roma gravi difficoltà nei campi rom»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

*Dal presidente dell'associazione 21 luglio
appello all'attenzione per i più fragili*

Roma come una città del cosiddetto terzo mondo? Sì, perché persino la capitale d'Italia ha le baraccopoli, abitate soprattutto da rom e chiamate comunemente "campi rom", con un termine che ricorda gli orrori razziali della Seconda Guerra Mondiale. Anche qui il coronavirus ha colpito. Ha infettato e talvolta ucciso persone già piegate dalla povertà, dalla sofferenza, dal calpestamento della loro dignità.

In un contesto così drammatico, le istituzioni competenti hanno brillato per la loro assenza. Solo pochi volontari sono accorsi per alleviare le sofferenze di questa popolazione la quale, è doveroso ricordarlo, è composta in larga maggioranza da cittadini italiani ed europei. Tra gli attivisti, i più assidui sono certamente quelli dell'**associazione 21 luglio**, che non ha mai lasciato sole le famiglie con figli minori, come racconta il Presidente **Carlo Stasolla**.

Come hanno vissuto l'isolamento per il coronavirus i tanti rom che vivono nelle baracche?

«Sono 6mila le persone rom che vivono nelle baraccopoli di Roma. Di queste più della metà sono minori.

Come abbiamo rilevato in una nostra ricerca, i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri scritti per prevenire e contenere il contagio da coronavirus hanno avuto un impatto devastante su queste famiglie. Abbiamo appurato il forte e inevitabile sovraffollamento delle baraccopoli, sia interno, visto che in ciascun container di cui sono composti gli slum vivono fino a 6/7 persone, sia esterno, dato che ci sono insediamenti pensati per 300 persone dove invece ci abitano in 600.

Ma la difficoltà più grande è stata l'assenza di lavoro, considerando che quasi tutti svolgono lavori informali o precari, spesso giornalieri. Con lavori del genere è impossibile mettere soldi da parte, quindi tante famiglie si sono trovate in una forte deprivazione alimentare».

Cosa hanno fatto le istituzioni competenti per aiutare gli abitanti delle baraccopoli?

«Appena è esplosa l'emergenza c'è stato il fuggi fuggi delle poche istituzioni che si interessano attivamente dei rom. Nessuna di esse si è premurata di informare correttamente queste famiglie su cosa sia il coronavirus e come evitarlo, né sono stati distribuiti i Dpi, dispositivi di protezione individuale.



D'altronde è pure inutile insegnare a lavarsi correttamente le mani se in questi luoghi manca l'acqua corrente».

E l'associazione 21 Luglio?

«La nostra azione si è concentrata nella preparazione e distribuzione dei cosiddetti pacchi bebè, che sono confezioni curate in base a suggerimenti di medici pediatri e divise in cinque fasce d'età dagli 0 ai 3 anni e in cui ci sono prodotti per il sostentamento per una settimana, quindi si va dai pannolini agli omogeneizzati, passando per il latte in polvere e quant'altro. Sono beni dai prezzi molto alti, se pensiamo che un solo pacco bebè costa circa 26 euro e in un mese ne abbiamo distribuiti circa mille, aiutando circa 250 bambini.

Quali sono i problemi della fase 2 per i rom più poveri e come vanno risolti?

«Sono gli stessi della fase 1 ma amplificati, visto che l'Italia è uscita dal picco dell'emergenza impoverita, lacerata nelle relazioni sociali e in ansia per il domani. Ne consegue che le prospettive per i rom poveri sono drammatiche non solo in termini economici e sociali. Il timore più grande è che aumenti l'odio verso gli emarginati da parte degli Italiani impoveriti dall'emergenza sanitaria: su questo vogliamo vigilare attentamente. È importante che il Paese rinasca partendo dalla solidarietà e dall'ascolto dei più fragili come donne e bambini in condizioni di povertà, considerando che soprattutto questi ultimi sono il futuro dell'Italia e del mondo intero».

DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



CISL

Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele.

Tesseramento 2020

www.cisl.it

Segreteria Nazionale FIT-CISL

Segretario Generale:

Salvatore Pellicchia

Segretari Nazionali:

Maurizio Diamante, Monica Mascia



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Via Antonio Musa, 4 - 00161 Roma

T 06 44 286 307 - F 06 44 286 361

fit@cisl.it - www.fitcisl.org



fb.com/fitcisl



[@FitCisl](https://twitter.com/FitCisl)

Sedi Segreterie Regionali FIT-CISL

Abruzzo

Via Enzo Ferrari, 141 - 65122 Pescara (PE)
Tel. 085 4214889 - Fax 085 4224071
fitabruzzomolise@cisl.it

Alto Adige

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

Basilicata

Via Marconi, 365 - 85100 Potenza (PZ)
Tel./Fax 0971 57832
fit_reg_basilicata@cisl.it

Calabria

Via Ninfa Giusti Nicotera 19 - 88046 Lamezia T. (CZ)
Tel. 0968 419465 - Fax 0968 419465
fit_reg_calabria@cisl.it

Campania

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

Emilia Romagna

Via G. Amendola, 4 - 40121 Bologna (BO)
Tel. 051 256810 - Fax 051 256868
fitemi@cisl.it

Friuli Venezia Giulia

Piazza Dalmazia, 1 - 34133 Trieste (TS)
Tel. 040 6791344 - Fax 040 6791326
fit_reg_friuli_vg@cisl.it

Lazio

Via S. Giovanni in laterano, 96 - 00184 Roma (RM)
Tel. 06 77265826 - Fax 06 77265821
fit.lazio@cisl.it

Liguria

Via Bruno Buozzi, 15 2° piano - 16126 Genova (GE)
Tel. 010 2477750 - Fax 010 256609
fit_reg_liguria@cisl.it

Lombardia

Via Bolama, 13 - 20126 Milano (MI)
Tel. 02 89355400 - Fax 02 37921899
fit_reg_lombardia@cisl.it

Marche

Via Marconi, 58 - 60125 Ancona (AN)
Tel. 071 9715421 - Fax 071 41828
fit_reg_marche@cisl.it

Molise

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

Piemonte

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

Puglia

Corso Italia, 112 int. DLF - 70123 Bari (BA)
Tel. 080 5219161 - Fax 080 5213821
fit.puglia@cisl.it

Sardegna

Via Ancona, 11 - 09125 Cagliari (CA)
Tel. 070 3490349 - Fax 070 3490249
fit_reg_sardegna@cisl.it

Sicilia

Via Roma, 115 - 90133 Palermo (PA)
Tel. 091 6165109 - Fax 091 6164671
fit_reg_sicilia@cisl.it

Toscana

Via Cittadella, 58/R - 50144 Firenze (FI)
Tel. 055 334011 - Fax 055 334017
fit_reg_toscana@cisl.it

Trentino

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

Umbria

Via Campo Marte, 4 N-5 - 06124 Perugia (PG)
Tel./Fax 075 5067458
fitumbria@cisl.it

Val D'aosta

Loc. Croix-Noire, 73 - 11020 Saint Christophe (AO)
Tel. 0165 238287 - Fax 0165 363355
fit_reg_valdaosta@cisl.it

Veneto

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

CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



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

Il Consorzio è dotato infatti di un Sistema di Gestione Integrato (9001, 14001, 18001 e SA8000) certificato da organismo esterno accreditato.

Attraverso società di revisione il Consorzio opera in regime di Bilancio Certificato.



CNCP – Consorzio Nazionale Cooperative Pluriservizi – Attività 360° soc. coop.

Via Salaria, 89 – 00198 ROMA

Partita IVA 01211431000 – Codice Fiscale 03565500588 – CCIA 443682

Telefono: 06.400.48.20 - Fax: 06.85.40.292 – e mail: segreteria@cncp.net – www.cncp.net



Miglioriamo da 65 anni per **proteggere** te e la tua famiglia

LA NOSTRA MISSIONE SEI TU

Anche in questo momento
così difficile per il nostro Paese

**L'INAT
HA VOLUTO STARTI VICINO**

prevedendo
SENZA AUMENTO DI PREMIO

la garanzia della
QUARANTENA A CASA
a seguito di infezione da COVID-19

nella Copertura **RICOVERI DIPENDENTE**



I nostri uffici, nel rispetto delle restrizioni previste dal Governo,
rimarranno aperti per darti tutte le informazioni e il supporto necessario



www.inat.it

PER MAGGIORI INFORMAZIONI
CONTATTACI AL NUMERO
06515741 selezione 1
o mandaci una mail a info@inat.it

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale
Assistenza Trasporti



[inat_ist.naz.ass.trasporti](https://www.instagram.com/inat_ist.naz.ass.trasporti)