

# La VOCE dei trasporti

LXX anno dalla fondazione

## Prove tecniche di nazionalizzazione



**FIT-CISL**

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO  
L'INSERTO STACCABILE

CONCORSO "NICO PIRAS"

**SONOSTATOIO**

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

Poste Italiane spa - Sped. in a.p. D.L. 353/03 (conv. L. 47/04) art. 1 comma 1, DCB Roma - Autorizz. Trib. di Roma n. 356 del 16/06/1987. Una Copia € 0,51



## 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](http://www.unisalute.it)  
numero verde 800 114444

**Unipol**  
GRUPPO

# Sommario

numero 6 - Giugno 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 18/06/2020

Finito di stampare nel mese di Luglio

Tiratura: 28.000 copie

## Editoriale

2 Prove tecniche di nazionalizzazione

## In Evidenza

6 Ue, Di Taranto: «La svolta c'è. Investiamo in infrastrutture»

8 Lo Stato in Alitalia, uno studio del 2018 segnava la rotta

10 Stato imprenditore? Ok ma prima faccia bene il regolatore

12 Partecipazioni statali, un tema tornato d'attualità

## Logistica integrata - Ambiente

14 Recovery Fund, chance da non perdere in ottica green

16 Gestione rifiuti sulla giusta via con il Patto per il lavoro

17 A2a, multiutility modello che guarda al green new deal

## Mobilità

18 Tpl pubblico o privato? Basta che funzioni e tuteli il lavoro

20 Il caso Fs, da carrozzone a gruppo pubblico di successo

22 Liberalizzazione ferroviaria, un viaggio attraverso l'Ue

## Trasporto aereo marittimo e Portualità

23 Shipping dallo Stato ai privati, una storia da ricordare

## Viabilità

25 Verso l'autonomia finanziaria, per Anas strada ancora incerta

27 Unire profitto economico e sociale, sogno a occhi aperti?

## Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

28 Oltre il Covid: un nuovo ruolo per i fondi pensione

## Opinioni e Colloqui

30 Musei online, cresce l'interesse con il Covid-19

31 Progetto Arca, riparo per gli ultimi anche nella pandemia

# Prove tecniche di nazionalizzazione

*L'intervento dello stato può essere utile, quando le situazioni lo richiedono e i piani sono chiari*



**Salvatore Pellicchia**  
Segretario Generale FIT-CISL

**N**on sono previsioni del tempo quelle che da più parti, annunciando un autunno nero, stanno rimbalzando dai giornali ai salotti televisivi, dalle riviste specializzate ai cosiddetti “webinar”. Rischio insolvenza, chiusure delle imprese, incremento della disoccupazione e conseguenze sociali: uno scenario a tinte fosche che un po’ di inquietudine la suscita. A fornire argomentazioni ai vari opinionisti sono le stime della Commissione europea, secondo le quali il 2020 potrebbe rimanere stretto nella morsa del Covid. Sono stime che disegnano una Unione in grandi difficoltà che però, nel 2021, avrebbe buone probabilità di risalita. A fare da contraltare ai dati della Commissione quelli dell’Istat, secondo i quali il 38,8% delle aziende italiane potrebbe non farcela a superare la crisi pandemica.

Nei trasporti stiamo rilevando che il ritardo dell’Inps nel pagamento degli ammortizzatori sociali a favore delle lavoratrici e dei lavoratori del trasporto pubblico locale, del trasporto aereo, della logistica, del trasporto merci, degli appalti ferroviari e dei servizi ambientali, già fortemente provati da ritardi nei pagamenti delle retribuzioni anche in fase pre-Covid-19, costituisce un ulteriore rischio di tensioni sociali, tant’è che la Commissione di garanzia dell’attuazione della legge sullo sciopero nei

servizi pubblici essenziali ha sollecitato, a seguito del grido di allarme lanciato dalla Fit-Cisl nazionale unitamente a Filt-Cgil e Uiltrasporti, al Governo e ai presidenti delle Camere di commercio, al presidente dell’Istituto affinché venga risolta la grave criticità.

Quando potremo lasciarci alle spalle questo infausto momento? Nessuno può dirlo. Direbbe una persona che ho conosciuto un po’ di anni fa che, in queste condizioni, l’unica cosa certa è l’incertezza. L’altra cosa certa è che dopo un periodo di blocco pressoché totale delle attività, in cui tutti responsabilmente abbiamo limitato al minimo i nostri spostamenti, dovendo convivere con la minaccia del contagio non possiamo e non dobbiamo abbassare la guardia, continuando ad adottare tutte le precauzioni indicateci dalle autorità sanitarie, altrimenti tutto quanto fatto finora non sarà servito a nulla. Ne sono la prova i focolai di coronavirus che si sono sviluppati alla fine di giugno a Palmi, a Mondragone, a Bologna e in Veneto. Ne è ulteriore prova l’ipotesi di prorogare lo stato di emergenza oltre il 31 luglio 2020.

Occorre quindi agire con grande responsabilità, per i prossimi mesi, nell’applicare tutte le contromisure che ci sono state indicate dagli esperti del Comitato tecnico scientifico (Cts) che supportano il Capo del Dipartimento della Protezione Civile finalizzate al superamento dell’emergenza pandemica.

Per quanto ci riguarda, nei trasporti il mantra è applicare il “Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica” firmato il 20 marzo 2020 dalle associazioni datoriali, dalle organizzazioni sindacali Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Così facendo potremo concentrarci sui provvedimenti necessari per uscire dal tunnel dell’altra emergenza, quella economica, prodotta dal coronavirus.

## Il decreto Rilancio

Il cosiddetto decreto Rilancio che arriva dopo il Cura Italia e dopo il decreto Liquidità, con le sue misure, aggiunge altri 55 miliardi di euro alle risorse economiche precedentemente stanziati (Cura Italia 25 miliardi, Liquidità 50 miliardi) così da arrivare complessivamente, in questi primi sei mesi del 2020, a 130 miliardi di euro. Un pacchetto di misure congiunturali

che, per produrre gli effetti attesi, necessita di 98 decreti attuativi, e che prevede il sostegno al reddito delle lavoratrici e dei lavoratori attraverso ammortizzatori sociali, consistenti aiuti alle imprese, al Mezzogiorno, alla sanità, al terzo settore, alla previdenza, alla scuola, al terziario e ai trasporti. Diversi sono, infatti, gli interventi che hanno effetti sui trasporti. Tuttavia due misure in particolare hanno fatto discutere più di altre: quella che riguarda la portualità, la cosiddetta autoproduzione, che ha stabilito in maniera inequivocabile che i portuali fanno i portuali e i marittimi fanno i marittimi, e quella all'articolo 202 che prevede la costituzione di una nuova compagnia aerea nazionale di bandiera controllata direttamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Si tratta, di fatto, della nazionalizzazione di Alitalia. Nel 2008 la compagnia fu consegnata, priva di debiti, ai privati e a seguito di diversi piani industriali sbagliati, nel 2017, è stata, ed è tuttora, commissariata.

Infatti, con tale misura, ora all'esame del Parlamento, la pista di decollo per una nuova società destinata a ereditare il marchio Alitalia, assicurando al nostro Paese la sopravvivenza di una compagnia di bandiera, è sempre più pronta. Grazie ai 3 miliardi di euro che il Governo ha messo sul piatto per la costituzione della Newco, il dibattito pubblico sull'opportunità di continuare a sostenere i costi della nostra compagnia di bandiera ha ripreso vigore. E con esso è ripartita la querelle di lungo corso sull'opportunità o meno delle nazionalizzazioni e sul loro ruolo nella storia recente italiana. Un confronto che vede da sempre contrapposte tifoserie agguerritissime, armate di trombette e bandiere e sempre pronte a intonare i soliti slogan. "Giù le mani dai gioielli pubblici che fanno gola ad avidi speculatori", siamo abituati a sentire da un settore dello stadio; "basta con lo Stato imprenditore e con i suoi beni e servizi di basso rango, spazio ai privati e alla libera concorrenza", si sente subito replicare dalla curva opposta.

Un tifo di stampo calcistico che non ha mai contagiato il nostro sindacato, da

sempre orientato a non procedere per generalizzazioni e slogan astratti. Lo scontro ideologico tra gli ultrà del pubblico e quelli del privato non porta da nessuna parte: occorre distinguere le diverse situazioni, calandole nel concreto e facendo camminare le idee sulle gambe delle persone che in quel contesto si trovano a operare. L'intervento dello Stato nelle aziende in momenti di crisi può essere utile, se le condizioni lo consentono e lo consigliano. Ciò che conta è che, alla base di una simile scelta, ci sia un piano credibile, con obiettivi chiari e mezzi sufficienti a conseguirli nonché, all'occorrenza, partnership che siano all'altezza della sfida. È l'approccio con cui da tempo ci accostiamo alla soluzione delle vertenze aperte e lo stiamo facendo an-

**Lo scontro ideologico  
tra gli ultrà del pubblico  
e quelli del privato  
non porta  
da nessuna parte:  
occorre distinguere  
le diverse situazioni,  
calandole nel concreto**

che per chiudere positivamente il dossier Alitalia, del quale abbiamo cominciato a occuparci, con crescente attenzione, il 22 maggio 2018, a poco più di un anno dal commissariamento della compagnia, presentando le nostre proposte in un'iniziativa pubblica all'auditorium Cisl di via Rieti. A quel tempo nessuno parlava ancora di ipotesi di rilancio perché la compagnia già veniva data per spacciata. Lo abbiamo fatto ben sapendo che, solo per rimanere all'ambito dei trasporti, la presenza dello Stato nel mercato non sarebbe stata un'eccezione italiana. Ovviamente Alitalia, con i circa 11.600 dipendenti, è solo la punta dell'iceberg delle crisi del trasporto aereo. A ruota seguono: Air Italy, con circa 1.500 dipendenti per i quali il Governo si è impegnato a rendere disponibili, nell'attesa di individuare soluzioni definitive, un pacchetto di dieci mesi di ammortizzatori sociali; e una serie di altre aziende del settore in crisi, a partire da quelle che

svolgono attività a terra.

## **L'erba del vicino**

Con l'approvazione del pacchetto di aiuti governativi da 9 miliardi per il salvataggio di Lufthansa, travolta come tutti i vettori dalle conseguenze della pandemia, lo Stato tedesco diventa il primo azionista della sua compagnia di bandiera, grazie a una partecipazione diretta del 20% nel capitale della società. «Diciamo sì a un aiuto economico del Governo, ma non vogliamo lo Stato alla guida di Lufthansa», ha avvertito a inizio maggio Carsten Spohr, Chief Executive Officer della compagnia, preoccupata di perdere la propria indipendenza e la propria libertà operativa. «Tutto quello che sta succedendo – ha aggiunto Spohr – non è per una nostra colpa». Nessun imprenditore, in effetti, è responsabile dei danni che l'emergenza, causata dalla diffusione del Covid-19, ha provocato dal punto di vista economico. Ma questo conferma che anche le disquisizioni sul ruolo dello Stato rispetto al mercato vanno calate nella realtà e nelle situazioni critiche che un fattore impreveduto come una pandemia può determinare. Un altro esempio vicino e calzante, per rimanere nel settore del mercato aereo, è quello del gruppo Air France-Klm: la Francia e i Paesi Bassi ne sono i principali azionisti, rispettivamente con il 14,3% e il 14% delle quote. Un ruolo che lo scoppio della pandemia sta rendendo ancor più nevralgico: la Francia ha ricevuto il 4 maggio dalle autorità europee il semaforo verde per fornire ad Air France aiuti di Stato pari a 7 miliardi di euro.

## **I modelli e la realtà**

Bisogna partire dal contesto storico e dalle condizioni poste, dicevamo. Nel caso di Alitalia, questo significa fare i conti con due verità da bilanciare: se da un lato le difficoltà innescate dall'emergenza coronavirus e la necessità di pilotare al meglio la ripresa hanno reso lampante l'importanza strategica di una compagnia di bandiera efficace, efficiente e di qualità, dall'altro lato non possiamo dimenticare la storia quasi trenten-

nale delle traversie del vettore tricolore, tra – procedendo a ritroso – mancate cessioni, gestioni commissariali deficitarie, prestiti-ponte governativi in successione, piani industriali senza sbocco con operazioni di partnership fallimentari, solo per limitarci agli avvenimenti più recenti. La nazionalizzazione come unica via d'uscita dalla crisi della compagnia emerge solo al termine di questo processo, in cui i privati, via via candidatisi a salvarla, non hanno fornito prove memorabili. Esempi di come la contrapposizione tra nazionalizzazione e privatizzazione (la cessione di beni pubblici a un operatore privato, troppo spesso confusa con la più ampia categoria di liberalizzazione, incentrata sulla libera concorrenza tra gestori, che possono essere sia pubblici sia privati) rischi di portarci fuori strada. Il modello che viene scelto conta fino a un certo punto: se alla guida di un progetto vengono messe le persone sbagliate, se si assegnano loro obiettivi confusi, il fallimento è inevitabile, tanto per un'impresa pubblica quanto per una privata. D'altra parte, sotto i nostri occhi abbiamo esempi di imprese pubbliche diventate di successo, come le Ferrovie dello Stato Italiane, un gruppo presente in circa 60 paesi con una quota pari al 15% dei ricavi conseguita nei mercati esteri, e imprese private che sono finite a gambe all'aria.

### **Le privatizzazioni anni Novanta**

La storia delle privatizzazioni che nell'ultimo decennio del secolo scorso hanno mutato il volto economico e l'assetto industriale del nostro Paese è fatta di luci e ombre e non si presta a un giudizio univoco. Volendo rintracciare le cause che hanno spinto lo Stato a privatizzare una buona parte delle attività fino a quel momento gestite dalla mano pubblica, due parole possono fare da filo conduttore: fare cassa. Conti dello Stato in deterioramento, debito pubblico salito oltre il 120% del Pil, crisi di cambio culminate – settembre 1992 – nell'uscita della lira dallo Sme (Sistema monetario europeo), instabilità politica determinata dall'esplosione di tangenti e conseguente perdita di credibilità finanziaria

agli occhi degli investitori internazionali e ancora crescenti difficoltà gestionali da parte di gruppi di aziende a partecipazione statale come Iri ed Efim: una miscela esplosiva che si pensò di fronteggiare anche attraverso un programma di privatizzazioni. La cornice teorica e pratica fu fornita dal Governo Amato con il "Libro verde sulle partecipazioni dello Stato" presentato nel novembre del 1992 al Parlamento.

Dalla privatizzazione di Telecom lo Stato ricavò 13 miliardi di lire; dalla vendita di Eni ed Enel 62 miliardi in tutto. I proventi complessivi furono di circa 127 miliardi in una ventina di anni. Una somma cospicua, più o meno equivalente al 7% del Pil di oggi. Abbastanza per contenere la crescita del debito pubblico, obiettivo realizzato al prezzo di scelte molto controverse, come la vendita abbinata della rete e del servizio nel caso delle utilities, fino a consentire per lunghi periodi situazioni di monopolio. Sono stati anche errori di percorso come questi a corroborare l'idea che in Italia si possano privatizzare gli utili e socializzare le perdite.

Ora, però, si deve voltare pagina. È il momento di dimostrare che i servizi pubblici essenziali, se resi efficienti, possono rappresentare un centro di ricavi anziché di costi, tanto da consentire investimenti in manutenzione e nuove opere.

In passato l'Europa ha imposto agli Stati membri in difficoltà riforme e privatizzazioni. Una cura non sempre efficace come dimostra l'esempio della Grecia. Come sostiene il professor Giuseppe Di Taranto nell'intervista che segue «Quando si impongono le riforme bisogna capire a vantaggio di chi vanno». Il Professore ci conforta anche su una tesi che stiamo sostenendo nella nostra vertenza "Rimettiamo in movimento il Paese", e cioè che i trasporti «sono sostanzialmente la vita dell'economia, perché possiamo pure avere un sistema economico particolarmente sviluppato, ma senza i trasporti muore». Per avere un sistema dei trasporti efficiente occorre necessariamente avere un contesto di contorno in cui le procedure siano sem-

plici e lineari, caratteristica per la quale il nostro Paese non brilla.

### **Quant'è difficile semplificare**

Mentre le privatizzazioni avanzavano, su altri terreni il sistema del nostro Paese rimaneva al palo e faticava a tenere il ritmo della modernizzazione, gravato com'era da fardelli quali l'eccesso di burocrazia e la farraginosità di regole e leggi. Mal che, purtroppo, l'ingresso nel nuovo millennio non ha visto scomparire. D'altra parte, nonostante il succedersi di progetti di semplificazione - ultimo quello al vaglio del Governo Conte II - burocrazia e ridondanza delle norme continuano a rallentare la corsa dell'economia italiana: evidentemente, qualcosa, nel tentativo di semplificare, è andato storto. Un'occhiata al rapporto "Doing Business 2020", pubblicato come ogni anno dalla Banca Mondiale, ce ne fornisce la riprova. Il rapporto, che valuta la facilità di condurre iniziative commerciali in 190 paesi sulla base di indicatori come l'avvio d'impresa, l'ottenimento dei permessi edilizi, l'allacciamento alla rete elettrica, la registrazione di proprietà immobiliari e la risoluzione di dispute commerciali e procedure concorsuali, colloca l'Italia al 58esimo posto. L'anno scorso eravamo 51esimi. Nel 2020 l'Italia si piazza davanti al Cile e al Messico ma dietro a Kosovo, Kenya, Romania, Cipro, Marocco, Ungheria, Croazia e Montenegro, che è cinquantesimo. Dalla Top Ten è assente la Germania, che però ci precede di 36 posizioni piazzandosi 22esima; la Francia è 32esima. Appena giù dal podio la Danimarca, mentre ai primi tre posti ci sono nazioni extraeuropee: Nuova Zelanda, Singapore e Hong Kong.

### **Lacci e nodi da sciogliere**

Se mai avessimo avuto dubbi sulla necessità di semplificare e sburocratizzare le dinamiche amministrative per diventare più competitivi ed efficienti, l'ultimo rapporto "Doing Business 2020" ci chiarisce ulteriormente le idee. Ma non si tratta solo di sciogliere lacci e laccioli: spetta ai decisori politici districare nodi normativi che imbrigliano alcuni settori, non



garantiscono le giuste tutele alle diverse categorie di lavoratrici e lavoratori e minano la crescita dell'intero Paese. Esempio, per rimanere nel nostro ambito dei trasporti, il caso di Anas, che dopo l'incorporazione nel gruppo Fs sconta ancora incertezze e contraddizioni sul proprio posizionamento. Un circolo vizioso da spezzare al più presto, nell'interesse della collettività. Poi c'è il tema della semplificazione degli ammortizzatori sociali in quanto, pur essendo uno strumento di sostegno al reddito particolarmente articolato, al momento, non prevede idonee tutele per le migliaia di lavoratori marittimi senza reimbarco che operano su navi nazionali o estere e che, non essendo in costanza di rapporto di lavoro, non hanno diritto alle prestazioni previste dal fondo di settore bilaterale "Solimare". Nel caso di marittimi che vengono imbarcati su navi battenti bandiera estera, i meccanismi del rimpatrio o della Naspi risultano di fatto inapplicabili. Analoga valutazione si può fare per le lavoratrici e i lavoratori stagionali del trasporto aereo che si sono trovati senza le necessarie tutele. Anche per queste situazioni è prioritaria l'emanazione di risolutive previsioni legislative.

### **Il decreto Semplificazioni**

Intanto il Governo sta lavorando per varare un ulteriore decreto legge, chiamato Semplificazioni, dove oltre alle norme in materia di appalti pubblici e per lo sviluppo dei sistemi informativi delle pubbliche amministrazioni, si prevede che ci siano molti articoli dedicati alle infrastrutture, ai trasporti e all'ambiente con l'obiettivo di semplificare e ridurre i tempi per la realizzazione di opere pubbliche. L'auspicio è che questa sia la volta buona per portare il Paese fuori dalle secche della burocrazia e che si faccia presto. Rimane fondamentale però, pur semplificando, garantire sempre e comunque la legalità e la trasparenza.

### **Ripresa ad Alta Velocità**

Già, perché la ripartenza italiana passa per lo sblocco dei cantieri e il miglioramento delle infrastrutture. Pensiamo

all'impatto dell'Alta Velocità sulle performance delle aree del nostro Paese che ne beneficiano: nelle regioni che vantano un reddito pro capite sopra la media, le città dotate di stazioni Alta Velocità hanno registrato, nel decennio 2008-2018, una crescita del Pil su base provinciale pari al 10%, mentre le province che hanno una distanza superiore alle due ore da una stazione Alta Velocità si sono fermate al 3%. Ben sette punti di differenza come evidenzia uno studio realizzato dall'Università Federico II di Napoli e illustrato da Ennio Cascetta, professore ordinario di pianificazione dei trasporti in quell'ateneo, al convegno Cisl sulle infrastrutture tenutosi a Firenze a fine gennaio. L'analisi di Cascetta mostra che la forbice si allarga lievemente nelle regioni meno ricche, dove le città con stazione Av sono cresciute dell'8% contro lo 0,4% dei capoluoghi distanti più di due ore. In questi casi, i punti di differenza nel Pil sono sette e mezzo.

Non è un caso che sia stata la nostra confederazione a promuovere l'appuntamento di Firenze: sbloccare i cantieri, investire in infrastrutture e migliorarle e risolvere le questioni pendenti come quella delle concessioni autostradali appesa da circa due anni, è un obiettivo su cui, come Cisl e come Fit-Cisl, insistiamo da molti mesi.

Proprio per questo l'annuncio dello sblocco dei 130 cantieri per la costruzione/adequamento delle grandi opere prioritarie per un valore di circa 200 miliardi di euro ipotizzato dal Governo e la notizia che è in via di risoluzione la vexata quaestio delle concessioni autostradali, sono tanto necessarie quanto urgenti, pena il verificarsi di situazioni disastrose come quella della Liguria. Mi riferisco al caos che da oltre un mese imperversa sulle autostrade liguri, in special modo nel nodo genovese, a causa dei molteplici interventi, dettati da linee guida ministeriali, di messa in sicurezza di ponti e gallerie disseminati lungo le autostrade A7, A12, A26, A10. Sono trascorsi circa due anni dalla tragedia del ponte Morandi: fermo restando che quanto accaduto alle 11:36 del 14 agosto

2018 non dovrà mai più succedere e che chi ha sbagliato dovrà rispondere per i propri errori, il Governo dovrà decidere al più presto se revocare la concessione o confermarla modificando le condizioni. L'importante è che si faccia rapidamente, perché non è un mistero che le difficoltà e le criticità del sistema autostradale italiano risiedano anche sull'indeterminazione che si è creata sulla vicenda delle concessioni e soprattutto che, qualunque siano gli esiti delle decisioni governative, non dovranno esserci effetti negativi per le lavoratrici e i lavoratori di Autostrade per l'Italia (Aspi).

### **La questione ferroviaria**

Le indicazioni provenienti dall'Ue e rivolte agli Stati membri volte a favorire politiche che rilancino il trasporto merci ferroviario sono quanto mai opportune. Tuttavia ripropongono il tema dell'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro di riferimento. Mentre nel cargo marittimo e in quello aereo nessuna compagnia mai si sognerebbe di applicare un contratto diverso da quello di settore, nel cargo ferroviario questo avviene "grazie" a un vuoto che il legislatore ha lasciato nel momento in cui, recependo la normativa europea, ha avviato i processi di liberalizzazione del settore. Per cui si verifica che ciascuna delle imprese ferroviarie cargo con base in Italia applica il contratto collettivo di lavoro che ritiene più confacente alle proprie esigenze. Una pratica discutibile che va affrontata e risolta al più presto anche sollecitando un opportuno intervento legislativo, perché la specializzazione del lavoro e l'applicazione del ccnl di settore garantiscono sicurezza e qualità.

E proprio per aumentare i livelli di sicurezza e combattere il drammatico fenomeno degli infortuni sul lavoro, oltre a richiedere l'applicazione del contratto di lavoro del settore di riferimento, a partire da settembre 2020 promuoveremo, in tutte le aziende dei trasporti e su tutti i posti di lavoro, una campagna straordinaria di prevenzione e sensibilizzazione.

# Ue, Di Taranto: «La svolta c'è. Investiamo in infrastrutture»



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

**C**osa succede in Italia e in Europa? La crisi economica generata dalla pandemia da coronavirus è già iniziata. Per contrastarla e favorire la ripresa, l'Unione europea ha annunciato una serie di importanti misure tra cui una riorganizzazione del Mes (fondo salva-Stati) per adattarlo a sostenere i costi della pandemia, la prima cassa integrazione europea della storia (Sure) e gli innovativi Eurobond, strumento tuttora in corso di definizione sia come regole sia come importo.

Il percorso per arrivare a mettere in campo concretamente questi strumenti è ancora lungo, ma intanto assistiamo a polemiche infinite in Europa, tra paesi del nord e quelli del sud, e in Italia, dove si dice tutto e il suo contrario pro o contro le iniziative eurounitarie. Orientarsi è molto difficile, per cui abbiamo chiesto aiuto a un osservatore esperto, il professor **Giuseppe Di Taranto**, ordinario di storia dell'economia e dell'impresa all'**Università Luiss Guido Carli**.

## Professore, come stanno le cose?

«In Europa c'è stata sicuramente una svolta. Per chiarezza dico che sono stato sempre contrario alle regole europee, ma la svolta va riconosciuta. Dovrà essere approvato il Recovery Fund, fondo da 750 miliardi di euro di cui 500 a fondo perduto. Ed è la prima volta che c'è condivisione, in particolare da parte della Germania, sull'emissione di bond a livello europeo da parte della Commissione. Parliamo di bond trentennali che andranno a gravare sul bilancio della Ue che dovrà recuperare denaro con tasse ad hoc come la Web Tax. Tenga presente che in particolare proprio la Germania si era sempre opposta agli Eurobond e va riconosciuto il suo cambio di punto di vista.

Di questi soldi l'Italia dovrebbe riceverne circa 172-173 miliardi di euro, di cui 81-82 a fondo perduto e gli altri 90 dovremo restituirli: saranno un prestito. Il problema importante è vedere quali saranno le condizioni che ci imporrà l'Europa quando sarà approvato (forse entro l'estate) il Recovery Fund. Si sta discutendo di imporre riforme e attuare piani per lo sviluppo industriale, favorire digitalizzazione e green economy, con riferimento al Green New Deal, il piano europeo per lo sviluppo sostenibile varato prima della

*«Quando si impongono riforme e privatizzazioni, bisogna capire a vantaggio di chi vanno»*

pandemia. Il problema è capire sostanzialmente in che termini questi elementi sono di indirizzo o sono delle condizionalità».

## E a proposito di condizioni, è vero che il Mes non ne ha?

«Non è vero, perché già il dire che i capitali del Mes sono a disposizione solo per essere investiti nella sanità in senso diretto e indiretto è una condizione ed è pure molto specifica. Le faccio un esempio: se la pandemia finisce, perché non spendere parte di

questi soldi in crescita? Vorrebbe dire fare scendere i famosi rapporti deficit/Pil e debito/Pil che i parametri di Maastricht impongono al di sotto del 3% e del 60%. In questo periodo in cui è stato sospeso il patto di stabilità e crescita possiamo sfiorare questi parametri europei, come infatti avverrà: si prevede che il rapporto deficit/Pil salirà all'11% e il debito/Pil al 159%. Aumentando la crescita riusciamo a ridurre questi numeri e a rientrare prima nei parametri perché sarà un bel problema quando, secondo le previsioni, tra un anno e mezzo dovremo rientrare al di sotto del 3% e del 60%».

## Quindi l'Europa ci aiuterà in cambio di riforme, ma è



**anche vero che noi ne abbiamo bisogno: da decenni parliamo di riformare la giustizia, la scuola, il fisco e quant'altro e non ci riusciamo.**



Giuseppe Di Taranto

«È vero che l'Italia ha bisogno di riforme, ma dovremmo decidere o almeno partecipare alla decisione su come e quando farle. Ogni volta che c'è una crisi economica la Ue batte su due tasti: riforme e privatizzazioni. Ma non è assolutamente dimostrato che le riforme, quando sono imposte, abbiano gli effetti voluti: la Fornero, che ha ripensato il sistema pensionistico, non è stata un grande successo.

La stessa cosa si può dire per le privatizzazioni: le impone l'Europa, ma in Grecia hanno fatto un fondo ad hoc e ci hanno messo gli aeroporti più importanti e redditizi ed è finita che li ha comprati tutti la Germania. Quando si impongono riforme e privatizzazioni, bisogna capire a vantaggio di chi vanno».

### **L'Unione europea e l'Italia faticano a riformarsi: un parallelismo curioso.**

«Vero. Ci sono sia colpe della Ue sia dei governi italiani che si sono succeduti, al di là dei colori politici. Sono ormai decenni, ad esempio, che si parla di una via per sburocratizzare l'economia italiana e non ci si riesce. Ma la stessa cosa succede anche in Europa, nel senso che i cosiddetti euroburocrati sono quelli che fanno regolamenti e leggi e complicano la vita della Ue. La verità è che c'è bisogno di maggiore solidarietà. La Corte di Giustizia europea ha sempre sostenuto che abbiamo bisogno di una sovranità condivisa tra Stati europei mentre oggi c'è sovranità subalterna dei paesi nei confronti di Francia e Germania».

### **Cosa deve fare l'Italia per usare al meglio gli strumenti messi a disposizione dalla Ue?**

«Dobbiamo puntare soprattutto sugli investimenti, perché sono la fonte della ricchezza. Tecnicamente si dice che creano reddito e il reddito crea occupazione. Bisogna investire al massimo in infrastrutture perché sono quelle che permettono la modernizzazione di un paese».

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

«Assolutamente no: oggi contano molto le infrastrutture immateriali, per via del processo di digitalizzazione in atto. C'è da incrementare, e molto, Industria 4.0, cioè la IV Rivoluzione industriale. Si punta sulle infrastrutture materiali, giustamente, ma c'è da sviluppare anche le altre. In Italia c'è tanto da fare anche a livello di formazione del capitale umano, anche perché siamo tra gli ultimi in Europa per cultura digitale: servono le infrastrutture immateriali e chi le sappia usare».

### **Che ruolo possono giocare i trasporti nella ripresa economica?**

«Essi sono sostanzialmente la vita dell'economia, perché possiamo pure avere anche un sistema economico particolarmente sviluppato, ma senza i trasporti muore. La connessione, in un mondo globalizzato in cui non esistono più barriere al libero commercio e tra persone, merci e capitali, è fondamentale quindi sviluppare le infrastrutture e i trasporti è sempre un obiettivo. A questo proposito voglio sottolineare un concetto poco noto: molto spesso si parla di aumentare l'Iva, ma attenzione a farlo visto che è già al 22% al livello massimo. Infatti oltre il 60% dei trasporti è fatto su gomma: cioè significa che nel momento in cui la aumentiamo andiamo a colpire i beni di prima necessità come quelli alimentari, tassati al 4%, perché anche quelli sono trasportati per la maggior parte grazie all'autotrasporto».



# Lo Stato in Alitalia, uno studio del 2018 segnava la rotta



**Monica Mascia**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*La Fit-Cisl da sempre attenta alla questione del vettore nazionale come scelta strategica*

Come accade a cadenza periodica, la questione del rilancio di Alitalia è tornata al centro del dibattito politico ed economico. Il tema è declinato stavolta in relazione al varo di una NewCo pubblica, con lo stato protagonista, che garantisca al nostro Paese una compagnia di bandiera. Quindi una svolta, una decisione in netta antitesi rispetto al passato recente fatto di vendita e privatizzazione.

Per la Fit-Cisl il rilancio è strategico: siamo convinti che l'Italia abbia bisogno di un vettore nazionale forte, in grado di salvaguardare gli interessi economici del Paese, sostenendo l'afflusso di turisti stranieri e inserendosi in modo funzionale nell'intero sistema di mobilità.

spanzione della flotta anziché il ripianamento delle perdite, oggi probabilmente saremmo in grado di constatare che il maggior gettito fiscale prodotto dalla spesa dei turisti aggiuntivi portati in Italia da una più grande flotta a lungo raggio di Alitalia avrebbe recuperato diverse volte l'esborso necessario per acquisire in proprietà quella stessa maggior flotta». Considerazioni di ieri da tenere ben presenti per l'oggi e per il domani.

L'attenzione della Fit-Cisl sulla questione Alitalia è tanto elevata quanto costante: tornando indietro di qualche mese, si può notare con quanta enfasi il tema del vettore nazionale sia stato affrontato – anche su nostra sollecitazione – nella piattaforma unitaria di proposte, dal titolo “Rimettiamo in movimento il Paese”, a partire dalla quale abbiamo aperto, nel giugno 2019, una vertenza comune con Filt-Cgil e Uiltrasporti. «Alitalia, se ben gestita, potrebbe diventare un punto di eccellenza del Paese», abbiamo sottolineato nella piattaforma unitaria. Aggiungendo che «è indispensabile la partecipazione diretta o indiretta dello Stato anche attraverso le proprie partecipate», quindi che «il Governo non può essere mero spettatore».



Secondo uno studio del 2018 condotto presso il Cesisip (Centro di Ricerca in Economia e Regolazione dei Servizi, dell'Industria e del Settore Pubblico) dell'Università Bicocca, integrato da valutazioni e proposte sindacali della Fit-Cisl, «è stato un pessimo affare per lo Stato italiano disimpegnarsi da Alitalia dopo che, con la chiusura dell'Iri, il controllo del vettore è passato direttamente in capo al Ministero del Tesoro. Se dopo la metà degli anni '90 l'azionista pubblico avesse curato una gestione efficiente di Alitalia, paragonabile a quella dei decenni precedenti, e avesse continuato a finanziarne l'e-

del Cesisip e vogliamo ricordare che esso fu presentato il 22 maggio 2018, quando l'auditorium Cisl di via Rieti a Roma ospitò un convegno, organizzato dalla nostra Fit, dal titolo “L'evoluzione del trasporto aereo. Un problema di Alitalia o un vantaggio per l'Italia?».

La ricerca del Cesisip era basata prevalentemente su quanto accaduto tra il 2004 e il maggio 2017, mese di inizio della gestione commissariale di Alitalia, poi rivelatasi infruttuosa – e così si arriva alle notizie di questi giorni. Lo studio non ha



perso gravidanza da allora. Assai attuale è del resto – visto che non si tratta di un romanzo o film giallo appena uscito, è lecito svelare il finale – la conclusione cui giunge il lavoro. Tre erano le vie d'uscita dalla crisi di Alitalia prefigurate nella ricerca: vendere la compagnia, chiuderla o ristrutturarla. Chiarito che il fallimento dell'azienda, la sua chiusura, sarebbe stata l'ipotesi peggiore, lo studio rilevava che l'unico scenario favorevole era quello della ristrutturazione del vettore. Un esito che si avvicina a quello cui si sta giungendo, dopo aver purtroppo sprecato due preziosi anni rispetto a quell'analisi.

Per arrivare a quella conclusione, lo studio passava in rassegna la storia recente di Alitalia e il contesto in cui si era sviluppata. Un dato spiccava subito: l'elevata penetrazione dei vettori low cost nel trasporto aereo italiano, un mercato in notevole crescita rilevante. Due fattori spiegavano questo fenomeno: «Da un lato la liberalizzazione europea dei voli infracomunitari, completata nel 1997, dall'altro la storica assenza in Italia di un vettore di bandiera di dimensioni significative e in grado di accrescere la sua offerta all'aumentare delle dimensioni del mercato». In particolare, era stato il ridimensionamento di Alitalia attuato nel 2009 per effetto dell'attuazione del piano Fenice (fondamento della gestione Cai), ad accelerare la crescita dei vettori low cost e la pres-

sione competitiva da essi proveniente. A differenza dei suoi competitor inter-

**Che il maggior  
vettore nazionale  
sia a controllo estero  
da parte di un paese  
concorrente non può  
essere considerato  
nell'interesse nazionale**

nazionali, che hanno saputo adattare le proprie strategie alle mutate condizioni di mercato, Alitalia, nel quadro del piano Fenice, nell'ambito di una visione strategica decisa dalla proprietà del momento, si era ritratta dal medio raggio per concentrarsi sul breve e non per espandersi sul lungo: una lezione che la NeWCo ora ai nastri di partenza dovrà tenere presente.

L'indagine sfatava anche alcuni luoghi comuni, affermando ad esempio, numeri alla mano, che Alitalia spende relativamente poco per i suoi dipendenti, in paragone a colossi rivali come Lufthansa, Klm e British Airways. Piuttosto, «i maggiori costi della flotta in Alitalia sembrano dipendere principalmente da un elevato costo del leasing». Quanto all'importanza di avere una compagnia di bandiera, sebbene non più in una situazione di monopolio come un tempo, lo studio poneva una semplice domanda: «Cosa succede

dunque se Lufthansa o altro vettore estero compra Alitalia? Che può collegare l'Italia direttamente con tutto il mondo, se lo desidera, mentre non può farlo nessun altro vettore dell'Unione. Ma la compagnia che acquisterà il vettore Italiano, può anche scegliere di non farlo, se non lo desidera, chiudendo collegamenti diretti non graditi. In tal caso nessun altro vettore comunitario, può subentrarvi; con evidenti danni per il nostro turismo, e per l'indotto ad esso strettamente collegato. Quindi che il maggior vettore nazionale sia a controllo estero da parte di un paese concorrente non può essere considerato nell'interesse nazionale.

L'evoluzione del quadro regolatorio del settore del trasporto aereo, previsto nel decreto Rilancio, che accompagnerà e garantirà finalmente una equa competizione, disegnerà delle nuove geometrie negli aeroporti e nel cielo Italiano.

Il rinnovato ruolo dello Stato nella NewCo, come già evidenziato e proposto dalla nostra Fit-Cisl, avrà per la nostra nazione, per il nostro sistema economico e, non da ultimo, per le lavoratrici e per i lavoratori di Alitalia che rappresentiamo, se orientato nella giusta direzione del rilancio, un'ottima possibilità di posizionamento e una corretta evoluzione, di giocare un ruolo da protagonista nel futuro del trasporto aereo italiano ed europeo.

# Stato imprenditore? Ok ma prima faccia bene il regolatore



**Maurizio Diamante**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*La presenza pubblica nel capitale di un'azienda  
va valutata sulla base del progetto*

**L**a “voglia di Iri”, espressione sintetica per alludere a un ritorno delle partecipazioni statali nella vita economica e industriale del nostro Paese, si riaffaccia periodicamente nei titoli dei giornali. A quella “strana voglia” si era riferito per esempio Dario Di Vico in un commento pubblicato a fine novembre 2019 sul “Corriere della Sera”, prendendo spunto da una dichiarazione del Ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli e dal dibattito che ne era seguito. “Alitalia, Ilva e quella strana voglia di partecipazioni statali” era il titolo completo dell'articolo. In questi giorni, la “voglia di Iri” (talvolta preceduta dall'aggettivo “pazza”, che anticipa l'orientamento di chi commenta) torna a imperversare, con ben maggiore incisività, sulle prime pagine stampate e online. A cambiare la scena, rispetto a qualche mese fa, è stato l'ingresso del fattore Covid-19, con il suo forte impatto sui conti e sulle prospettive di aziende grandi e piccole. Un impatto che, naturalmente, è stato particolarmente devastante nei confronti di imprese già in difficoltà e nei settori più colpiti, direttamente o indirettamente, dalla pandemia.

**Essenziale  
è che un Ministero  
strategico come quello  
per lo Sviluppo economico  
metta al centro dei propri  
indirizzi un salto  
di qualità del Paese**

forzamento – dello Stato azionista avvenga nel quadro di un progetto chiaro, affidato a manager competenti e con l'obiettivo generale di rendere l'azienda partecipata capace di stare sul mercato. Il riferimento al mercato, sempre fondamentale quando si parla di aziende, ci dà l'occasione per ricordare quale sia il compito essenziale che lo Stato deve svolgere, a prescindere dal suo eventuale ingresso nel capitale di aziende strategiche.

È fondamentale, per il corretto funzionamento della nostra economia e per garantire l'attrattività e la competitività del Paese, che lo Stato assicuri a tutti, singoli cittadini ed entità collettive, di poter agire in un mercato libero e regolato. I due aggettivi devono sempre stare insieme: la libertà d'impresa non può essere slegata dal rispetto delle regole, a beneficio della leale concorrenza e della tutela dei diritti

in gioco, non ultimi quelli delle lavoratrici e dei lavoratori. Il principio cardine del mercato libero e regolato vale anche per le situazioni in cui lo Stato, oltre che da arbitro, agisce, per svariate circostanze e con modalità di volta in volta differenti, da giocatore in campo.



L'approccio del nostro sindacato alla questione è, come sempre, improntato alla concretezza e alla capacità di valutare caso per caso: se la presenza dello Stato nel capitale di un'azienda è utile a fronteggiare la crisi e a salvaguardare l'occupazione, non possono essere convinzioni aprioristiche a impedirlo. Ciò che conta, però, è che l'ingresso – o il raf-

Adattando questo quadro generale alla realtà fattuale e alla nostra esperienza quotidiana, ci imbattiamo in casi significativi come quelli delle società multiutility operanti nel settore dei servizi ambientali. A2A, controllata dai comuni di Milano e Brescia, la bolognese Hera e Iren, controllata dai comuni di Genova e Torino con quote minori detenute dai comuni



Foto: Frank Andiver

di Reggio Emilia e Parma, sono aziende quotate in Borsa e capaci di erogare servizi facendo utili e investimenti: un modello che funziona. Meno positivo il caso della privatizzazione delle concessioni autostradali: lì qualcosa è andato storto, visto che negli anni le concessionarie hanno privilegiato la distribuzione degli utili a discapito della manutenzione delle infrastrutture. A dimostrazione di come non sia il modello astratto a fare la differenza ma il modo concreto in cui l'impresa è gestita, l'equilibrio che riesce a garantire tra ottenimento di utili, erogazione di servizi all'altezza e investimenti in manutenzione e in nuove infrastrutture.

In tal senso guardiamo con molta attenzione all'esito della vicenda Autostrade per l'Italia, su cui la scelta del Governo dovrebbe essere finalmente imminente.

in generale, della manutenzione e del potenziamento del nostro sistema infrastrutturale, obiettivo per cui la Fit-Cisl sollecita da tempo un cambio di passo importante. Così come debbono essere sciolti i nodi relativi alle Autorità di sistema portuale, organizzazioni ibride in cui l'armonizzazione tra aspetti pubblici e privati stenta a manifestarsi, con conseguenze negative per la funzionalità delle società e per la tutela di chi vi lavora.

Sullo sfondo si intravede una più complessiva questione di politica industriale, rispetto alla quale il Governo in carica, non dissimilmente dagli Esecutivi che l'hanno proceduto, sconta una difficoltà ad agire sulla base di una visione a lungo termine. Essenziale, per andare in questa direzione, è che un Ministero strategico come quello per lo

reattivo, dato che da troppi anni ci pare relegato a sede di tavoli di crisi aziendali, al ruolo meramente difensivo di gestione delle vertenze in corso, mentre servirebbe combinare il mantenimento dell'esistente con la capacità di ragionare in termini di sviluppo, di progettare il futuro.

Sarà questa capacità di guardare oltre l'immediato, di indirizzare l'azione nel lungo periodo, a trasportare il Paese più rapidamente e più efficacemente fuori dalla crisi e oltre lo shock da pandemia. Come Fit-Cisl faremo fino in fondo la nostra parte affinché le scelte fondamentali che abbiamo davanti siano ispirate e lungimiranti. Se questo percorso comporta una spinta da parte dello Stato anche sotto forma di partecipazione nel capitale di aziende strategiche, ben venga. Ma non dobbiamo



È un tema delicatissimo anche per le sue implicazioni in primis per le lavoratrici e i lavoratori dell'azienda, che vivono da due anni nell'incertezza sul loro futuro, ma anche rispetto al miglioramento delle autostrade italiane e, più

Sviluppo economico metta al centro dei propri indirizzi un salto di qualità del Paese dal punto di vista delle infrastrutture, dell'ambiente e dell'innovazione, in sinergia con gli altri dicasteri coinvolti. Insomma, un Mise più frizzante e

perdere di vista la priorità: favorire una ripresa di lungo respiro e la crescita, sociale oltre che economica, in un contesto di mercato che veda lo Stato impegnato a svolgere in modo impeccabile il proprio ruolo primario di regolatore.

# Partecipazioni statali, un tema tornato d'attualità



Silvia Ferro

*Dopo lo shock causato dalla pandemia,  
il ruolo pubblico in economia ancora più centrale*

**E**ra il 19 aprile 1993: una tornata referendaria durata due giorni e con ben otto quesiti sottoposti agli elettori sancì la scomparsa del Ministero delle Partecipazioni statali. I cittadini chiamati al voto ne decretarono, dopo 36 anni, l'abrogazione a grandissima maggioranza, col 90,1 per cento di sì. La stessa sorte toccò ai Ministeri dell'Agricoltura e del Turismo. Negli oltre 27 anni trascorsi da allora, la gestione delle partecipazioni statali, prive di un Ministero ad hoc, ha subito notevoli cambiamenti. Tuttavia, il ruolo dello Stato nella gestione diretta o indiretta non solo non è venuto meno ma rappresenta anzi, in particolare nell'attuale frangente di ripartenza economica dopo lo shock determinato dalla pandemia, un elemento fondamentale. Come i dossier Alitalia ed ex Ilva testimoniano. Tanto che c'è chi propone di ridare vita a un vero e proprio Ministero delle Partecipazioni statali.

Un anno prima del referendum del 1993, il Ministero delle Partecipazioni statali aveva iniziato il suo mesto percorso verso la scomparsa: molte delle competenze erano state cedute al Ministero del Tesoro, come pure i pacchetti azionari dei due grandi gruppi Iri ed Eni. L'Istituto per la Ricostruzione Industriale era all'epoca un gigante da 67 miliardi di dollari di fatturato (dato del 1993, quando l'Iri era il settimo conglomerato al mondo per dimensioni). Sotto la progressiva pressione delle regole europee a favore della libera concorrenza, l'Iri vendette tra il 1992 e il 2000 molte partecipazioni e rami d'azienda. Nel 2000 le aziende di interesse pubblico rimaste sotto il suo ombrello, tra cui Finmeccanica, Fincantieri, Fintecna, Alitalia e Rai, furono trasferite al Ministero del Tesoro; l'Iri fu messo in liquidazione. Uno scenario che ci avvicina ai nostri giorni.

Il rapporto ISTAT di febbraio 2020 conta 6.310 società partecipate pubbliche attive nel 2017 (-4% rispetto al 2016) con un impiego di 847 mila addetti (+0,1% rispetto al 2016)

Tra queste numerose e economicamente rilevanti sono attualmente le partecipazioni dirette di maggioranza e controllo del Ministero dell'Economia e delle finanze. Tra le società quotate che portano la forte impronta del Tesoro troviamo Banca

Monte Paschi di Siena (con una partecipazione del 68,25%), Enav (53,28%), Enel (23,59%), Eni (4,34% e con una partecipazione del 25,76% nelle mani di Cassa Depositi e Prestiti), Leonardo (30,20%) e Poste Italiane (29,26% più una partecipazione del 35% detenuta da Cassa Depositi e Prestiti). Le società con strumenti finanziari quotati partecipate dal Ministero dell'Economia e delle finanze sono Amco (100%), Invitalia (100%), la già citata Cdp (82,77%), Ferrovie dello Stato Italiane (100%) e Rai (99,56%). Molto ampio l'elenco delle partecipazioni di maggioranza e controllo in società non quotate, tra cui Consap, Consip, Equitalia, Gse, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Istituto Luce - Cinecittà, Sogei, Sogin e Sport e Salute (tutte con il 100%), STMicroelectronics (50%).

**Numerose  
e economicamente rilevanti  
sono attualmente  
le partecipazioni  
dirette di maggioranza  
e controllo del Ministero  
dell'Economia**

Quelli sopra elencati sono casi di aziende soggette a controllo pubblico in quanto lo Stato - ma il discorso può essere esteso

agli enti locali - non solo partecipa alla loro proprietà, ma ne detiene una quota superiore al 50%, o comunque una quota in grado di garantirgliene il controllo. Oltre a essere quindi società partecipate dallo Stato sono anche società controllate dallo Stato, con le prerogative e gli obblighi che ne conseguono, secondo quanto stabilito dalle norme del codice civile che disciplinano le società commerciali (libro V, titolo V), dalle norme sulle società quotate in Borsa, nel caso lo siano, e da leggi specifiche come il Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (Tusp), un decreto legislativo entrato in vigore il 19 agosto 2016. Gli enti partecipati dallo Stato, di cui le controllate sono - come abbiamo visto - una parte, possono essere divisi in due categorie: si tratta di società a partecipazione diretta dello Stato se lo Stato ne possiede direttamente le quote, si tratta invece di società a partecipazione indiretta se lo Stato ne possiede indirettamente le quote attraverso un'altra partecipata. Esempi di società a partecipazione indiretta dello Stato sono Anas e Rete Ferroviaria Italiana, indirettamente partecipate dal Ministero dell'Economia attraverso la partecipata - e controllata - FS Italiane.

Le notizie e i dati relativi alle operazioni di dismissione delle partecipazioni detenute direttamente dal Ministero dell'Eco-

nomia e delle Finanze sono contenute nella relazione periodica trasmessa al Parlamento. Se informarsi, grazie alla pubblicità di tali documentazioni, è facile, molto meno agevole è dare un giudizio complessivo sui risultati di queste operazioni, tenendo conto dei benefici che possono avere apportato ma anche dei danni che a breve come a lungo termine possono manifestarsi. Ancora controversa, d'altra parte, è la valutazione sulla grande operazione di privatizzazioni cominciata in Italia all'inizio degli anni Novanta del secolo scorso. In uno studio pubblicato il 10 febbraio 2010, la Corte dei Conti ha riepilogato luci e ombre di quella stagione.

Al di là dell'apparente sollievo dato ai conti dello Stato, nel 1990 il debito pubblico italiano era circa il 120% del Pil, nel 1996 era il 124% fino ad arrivare al 135% nel 2019, la dismissione di partecipazioni pubbliche si è tradotta, secondo la magistratura contabile, «in un recupero di redditività da parte delle aziende passate sotto il controllo privato. Tuttavia, a garantire questo recupero è stato più l'aumento delle tariffe dei servizi pubblici che l'introduzione di nuovi standard di efficienza gestionale. E il maggior ritorno economico non è stato destinato a investimenti volti a migliorare i servizi offerti». Quanto alle procedure di privatizzazione, il modo adottato «evidenzia una serie di importanti criticità, che - ha rilevato in quello studio la Corte dei Conti - vanno dall'elevato livello dei costi sostenuti e dal loro incerto monitoraggio, alla scarsa trasparenza connaturata ad alcune delle procedure utilizzate in una serie di operazioni, dalla scarsa chiarezza del quadro della ripartizione delle

responsabilità fra amministrazione, contractors ed organismi di consulenza al non sempre immediato impiego dei proventi nella riduzione del debito». Indicazioni utili per ieri ma anche per domani. Intanto mentre in Italia, dopo le note vicende legate a Alitalia, il dibattito "nazionalizzazione sì, nazionalizzazione no" impazza, giunge la notizia che la Francia sta per nazionalizzare

10mila negozi che rischiano di chiudere a causa del combinato disposto Coronavirus- E-Commerce. La Caisse des Dépôts avrebbe il mandato di acquistare i punti vendita di vicinato (non alimentari) e botteghe artigiane per poi affittarle a prezzi agevolati ai commercianti disponibili a riaprirli.

### PARTECIPATE PUBBLICHE IN ITALIA

Oltre 6mila le imprese partecipate pubbliche attive, 847mila gli addetti.

Le unità partecipate dal settore pubblico nel 2017 sono 9.118, l'1,3% in meno rispetto al 2016. Di queste, le imprese attive sono 6.310 (-4,0%) e occupano 847.232 addetti (+0,1%).

Il valore aggiunto realizzato dalle imprese a controllo pubblico (partecipazione pubblica superiore al 50%) cresce del 4,4% sul 2016, superando i 58 miliardi, pari al 7,5% di quello totale industria e servizi.

Il valore aggiunto per addetto delle imprese controllate è di 97.068 euro contro i 47.150 euro del totale imprese dell'industria e dei servizi.



Fonte: ISTAT  
 Periodo di riferimento: ANNO 2017  
 Data di pubblicazione: 19 FEBBRAIO 2020



## Ministero dell'Economia e delle Finanze Società direttamente partecipate



<sup>a</sup> CDP detiene una partecipazione del 25,76%

<sup>b</sup> CDP detiene una partecipazione del 35,90%

<sup>c</sup> detiene il 28,23% di STMicroelectronics

# Recovery Fund, chance da non perdere in ottica green



**Angelo Curcio**  
Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Servizi ambientali

*Dall'Ue un impulso a gestire i rifiuti sempre più nel segno dell'economia circolare*

**L**a Commissione europea ha espresso con decisione gli obiettivi cui deve attenersi l'atteso Recovery Fund, che dovrebbe valere 750 miliardi di euro: le risorse dovranno essere impiegate per l'attuazione di alcune misure fondamentali per lo sviluppo delle economie dei paesi membri, tra cui la transizione definitiva verso l'economia circolare, che richiede nuovi investimenti nelle produzioni e nei prodotti, in modo tale da renderli più facilmente riciclabili, per sviluppare il riciclo e l'impiego di materie prime seconde e per accrescerne le potenzialità di riuso.

Risorse rilevanti, si parla di 470 miliardi di euro, saranno impegnate per la "trasformazione green": 30 miliardi per le rinnovabili, 190 per l'efficienza energetica, 120 per la mobilità sostenibile, 77 per altre misure per il clima e l'ambiente e 53 per l'economia circolare e la gestione delle risorse. All'Italia dovrebbero andare 81,8 miliardi di euro di sovvenzioni e 90,9 miliardi di prestiti a tassi molto bassi, ma per accedere a questi fondi il Governo dovrà presentare entro ottobre un piano nazionale di riforme e di investimenti pubblici, un programma organico di rilancio del Paese che non può più rinviare scelte strategiche anche sulla gestione dei rifiuti e della loro valorizzazione.

Il 18 giugno scorso il Parlamento europeo ha approvato definitivamente le nuove norme sugli investimenti sostenibili, stabilendo sei obiettivi tra cui la transizione verso un'economia circolare, compresa la prevenzione dei rifiuti e l'aumento dell'assorbimento di materie prime secondarie. Entro luglio 2020 dovranno essere recepite le nuove direttive europee sui rifiuti: un'occasione da non perdere per definire obiettivi, tempi, strumenti normativi e risorse adeguate, a iniziare dalla finanza locale.

**Non si possono più rinviare gli investimenti necessari a sviluppare l'industrializzazione del settore dei rifiuti**

I segnali di una possibile crisi del sistema di gestione dei rifiuti ci sono e sono allarmanti, per cui occorre agire subito, rafforzare le filiere del riciclo, rendere operativi i decreti End of Waste valorizzando le esperienze di innovazione; è necessario realizzare gli impianti per pattume urbano nelle aree critiche con una rapida approvazione di piani regionali aggiornati, definire gli strumenti economici opportuni, in particolare con l'utilizzo dei fondi europei destinati a percorsi di economia circolare. Occorre una valutazione dei fabbisogni e delle proposte di riduzione dei rifiuti, a seguito della quale si dovrà valutare l'impiantistica necessaria, un fabbisogno stimato in circa dieci miliardi di euro da qui al 2035. La rapida realizzazione di impianti consentirebbe di superare attuali situazioni emergenziali e di consolidare una reale difesa dell'ambiente, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

L'Italia, pur essendo uno dei principali distretti industriali del riciclaggio nel mondo, importa rottami e materie destinate a recupero per oltre 6 milioni di tonnellate e continua





ad esportare con alti costi rifiuti da trattare all'estero per insufficienza impiantistica; questa industria del riciclo si è sviluppata spesso senza incentivi, grazie all'attività di centinaia di imprese pubbliche e private, come sempre con il sostegno della Fit-Cisl. Questo dimostra che la differenza tra una buona o cattiva gestione non è data dalla forma giuridica d'impresa o dalla sua proprietà pubblica o privata, ma dalle scelte politiche nazionali e dalla frammentazione delle competenze spesso concorrenti e conflittuali tra le amministrazioni pubbliche regionali e locali.

Come Fit-Cisl chiediamo un piano nazionale per la gestione dei rifiuti, con un completamento del fabbisogno impiantistico nazionale, sia con impianti per il riciclo che con quelli di termovalorizzazione per tutti quel pattume non riciclabile. Nel rispetto degli obiettivi europei, occorrono impianti per poter avviare a effettivo recupero il 65% di rifiuti urbani entro il 2035 e impianti di termovalorizzazione, riducendo il ricorso alle discariche a una quota che non superi il 10% del rifiuto prodotto.

L'insufficienza d'impianti sta generando un costante aumento dell'esportazione dei rifiuti, a cui si aggiunge un elevato impatto ambientale legato al trasporto degli stessi. Se non si costruiscono nuovi impianti questi volumi di spazzatura esportati sono destinati a salire nei prossimi due anni a causa della pro-

grammata chiusura per saturazione di numerose discariche. In Italia sono avviati alla termovalorizzazione per recupero energetico circa il 19% dei rifiuti urbani ed il 3,5% di quelli speciali, di contro ne vengono esportati verso inceneritori esteri 400mila tonnellate di speciali e 210mila tonnellate di urbani; questo causa l'aggravio di costi in bolletta, insieme alla perdita di materie seconde e di capacità industriali, e penalizza il relativo sviluppo occupazionale. È utile inoltre ricordare che la termovalorizzazione contribuisce alla riduzione della produzione di energia da combustibili fossili nel quadro nelle politiche di contrasto ai cambiamenti climatici.

Per sviluppare l'economia circolare in questo settore, occorre potenziare attraverso gli investimenti necessari l'intero sistema dei servizi pubblici locali, rafforzando l'esercizio delle funzioni pubbliche nel governo e nel controllo di queste attività, attraverso un quadro legislativo e regolatorio più efficace che superi gli attuali conflitti di competenze locali che continuano a bloccare ogni cambiamento. Occorrono scelte basate su un'analisi economica e ambientale dell'intero ciclo, un quadro legislativo-normativo e regolatorio che promuova il mercato del riciclo e sostenga tutte le filiere, a partire da quelle più critiche come il rifiuto organico, le plastiche e i rifiuti pericolosi. È urgente definire i decreti End of Waste, consentendo così lo sviluppo e il rafforzamento

delle diverse filiere del riciclo, ridurre le norme e renderle più chiare per limitare il contenzioso e i tempi dei ricorsi.

Come Fit-Cisl chiediamo all'Arera, l'autorità di settore, un'implementazione della regolamentazione per recuperare il deficit di investimento e favorire la crescita industriale dei servizi ambientali, orientata a favorire l'innovazione tecnologica, standard di qualità di servizio elevati e una pianificazione regionale in materia di rifiuti urbani, che dia risposte concrete e non elusive ai problemi esistenti, identificando gli impianti necessari.

Stiamo condividendo, unitariamente alle altre organizzazioni sindacali e alle associazioni datoriali, azioni comuni, per far comprendere alle forze politiche che non si possono più rinviare gli investimenti necessari a sviluppare l'industrializzazione del settore dei rifiuti, anche se continuiamo ad assistere a scontri politico-ideologici e personalistici che non lasciano presagire nulla di buono. Speriamo non prevalga l'idea per la quale l'Europa ha aperto un rubinetto dal quale si possano irrigare interessi diversi da quelli collettivi e specifici indicati dalla Commissione sull'utilizzo dei fondi europei del Recovery Fund: sarebbe l'ennesima e grave occasione persa.

# Gestione rifiuti sulla giusta via con il Patto per il lavoro

*Cresce la raccolta differenziata, obiettivi raggiunti con 2 anni di anticipo da Hera e Iren*

**L'**Emilia-Romagna è sulla buona strada nel campo della gestione dei rifiuti: tra le prime Regioni in Italia per raccolta differenziata, sta raggiungendo traguardi importanti anche in tema di prevenzione della produzione e riciclaggio. Cresce la raccolta differenziata che raggiunge in media il 70%, superando in diversi Comuni, con due anni di anticipo, gli obiettivi fissati dal Piano regionale di gestione dei rifiuti (Prgr). È questa, in sintesi, la fotografia che ci consegna il Report annuale riferito al 2019 elaborato da Regione e Arpae.

Il Patto per il Lavoro sulla gestione dei rifiuti, accordo sottoscritto tra Cisl, Cgil e Uil, ha portato a un incremento delle frazioni raccolte in maniera differenziata che possono essere conferite in impianti di recupero, in particolare di recupero di materia, e favorisce la massima valorizzazione in termini economici ed ambientali dei rifiuti urbani in coerenza col principio di economia circolare. La Regione e il sindacato confederale si sono posti nel 2015 il raggiungimento di obiettivi importanti e sfidanti, entro il 2020, nella gestione dei rifiuti rispetto alla prevenzione, alla riduzione della produzione, all'incremento della raccolta differenziata, al riciclo ed al contrasto allo spreco; si sono individuati azioni, strumenti e meccanismi incentivanti per i Co-

muni e le imprese. In particolare, il Patto vuole contribuire in modo concreto alla prevenzione, ovvero alla riduzione della produzione dei rifiuti; uno dei principali elementi di novità è l'introduzione di meccanismi economici per incentivare le imprese all'innovazione dei cicli produttivi e dei prodotti.

Inoltre, il Patto per il Lavoro dell'Emilia Romagna vuole passare da un modello economico lineare basato sullo sfruttamento delle risorse naturali, senza alcuna prospettiva legata al riuso o al ripristino delle stesse, a una economia circolare, in cui non vi siano prodotti di scarto e in cui le materie vengano costantemente riutilizzate. L'economia circolare significa anche trattenere e valorizzare risorse sul territorio a favore dell'occupazione, dello sviluppo economico e della sostenibilità locale.

**A nostro giudizio è determinante la cosiddetta clausola sociale, cioè la parte che riguarda la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori in caso di ricorso agli appalti**

Vari accordi di categoria sottoscritti dalla Fit-Cisl confermano il controllo pubblico dei due grandi gruppi emiliani romagnoli e cioè Hera e Iren. A nostro giudizio è determinante la cosiddetta clausola sociale, cioè la parte che riguarda la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori in caso di ricorso agli appalti, che avverrà solo in caso di comprovate ragioni tecnico-produttive e nel rispetto di tutte le leggi e le normative contrattuali vigenti, sia aziendali che nazionali, prevedendo l'introduzione nei bandi di gara,

in aggiunta a quanto eventualmente previsto dai ccnl di settore, di clausole sociali che producano gli effetti di cui all'art. 2112 c.c., ovvero garantiscano il passaggio senza soluzione di continuità dei rapporti di lavoro con il mantenimento di tutti i diritti contrattuali, previdenziali, legali e di anzianità maturati. Tutto ciò conferma la buona gestione tra pubblico e privato e l'importante ruolo del sindacato per il raggiungimento di obiettivi importanti.

*Aldo Cosenza  
Segretario Generale FIT-CISL  
Emilia Romagna*



**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](http://www.sonostatoio.com) e [www.fitcisl.org](http://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](http://www.sonostatoio.com) e [www.fitcisl.org](http://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](http://www.sonostatoio.com)



m.pl. 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](mailto: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](mailto: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.



# A2a, multiutility modello che guarda al green new deal



*Esempio di come si possa crescere coniugando l'energia e l'ambiente*

In questa prospettiva il valorizzare al meglio il servizio, con una particolare attenzione al territorio e alle nuove necessità insieme a una politica industriale efficiente ed efficace, fanno di questa azienda un modello interessante che tra l'altro non dimentica il ruolo chiave che il dialogo con il sindacato svolge nella crescita dell'impresa. Ecco allora che le diverse aree di business (ambiente, energia, reti e via elencando) hanno in questi anni valorizzato il proprio know-how interno, trasformandolo

in una potente leva per l'incremento della competitività aziendale, in un quadro in cui tecnologia informatica e industriale servono per soddisfare e anche anticipare i bisogni di utenti e cittadini. L'aspetto delle risorse umane riveste ovviamente un importante ruolo, non solo da un punto di

vista contrattuale ma anche sociale: con i suoi ormai 12mila lavoratori non parliamo solo di un'azienda ma di un concetto di come vivere il lavoro insieme.

In questi anni A2a ha allargato il proprio perimetro aziendale con acquisizioni e incorporazioni che hanno aumentato il fatturato (definendo di volta in volta una nuova dimensione industriale). Un elemento importante lo riveste la gestione dei vari impianti del gruppo per capacità produttiva e tecnologica: le prospettive sono interessanti e le possibilità di crescita nei diversi settori di business (in particolare nell'ambiente) paiono sempre più concrete, anche nella visione prospettica di un "green new deal" sempre più vicino alla progettazione.

Insomma: A2a ha le carte in regola per poter diventare un soggetto su cui puntare anche in una visione di futuro in cui le certezze di ieri sembrano perdere rilevanza: attendiamo attentamente il prosieguo di questo cammino per poter dare seguito positivo a questa nostra analisi.

*Giovanni Abimelech  
Segretario Generale FIT-CISL  
Lombardia*

**M**entre in Italia la pandemia apparentemente perde forza, la discussione nel Paese e nelle istituzioni sembra ora volgersi verso gli scenari futuri tanto dell'economia quanto della società, vista la spaventosa crisi generata dagli effetti del virus.

**In A2a l'aspetto delle risorse umane riveste ovviamente un importante ruolo**

Nel dibattito pubblico, com'è normale che sia, accanto a interventi d'indubbio pregio e d'autentica profondità d'analisi, si assiste al risveglio di bislacchi personaggi e strampalate teorie economiche, un vero e proprio caravanserraglio composto da "venditori di olio di serpente" modello vecchio west, novelli "terrapiaattisti" dell'economia sicuri che uscendo dall'Euro si risolverebbero magicamente i problemi dell'economia italiana, nonché fortunati possessori di riserve di "pallottole d'argento" con le quali risolvere, con la stessa velocità con cui queste uccidono secondo la tradizione popolare i vampiri, i mali di una economia italiana il cui crescere asfittico sarebbe, secondo loro, facilmente curabile con pochi e "taumaturgici" interventi.

Ma, al di là degli economisti da bar che si improvvisano novelli Keynes o Von Hayek tra un Campari e uno spritz, la discussione merita un approfondimento reale anche sui modelli di impresa che riusciranno a sopravvivere e prosperare nello scenario post Covid-19. In questo contesto un interessante caso d'analisi è rappresentato da A2a, società nata nel 2007 e che oggi rappresenta un modello importante nello scenario delle multiutility italiane, con al suo interno mondi che solo apparentemente possono sembrare diversi tra loro come l'energia e l'ambiente, ma che invece rappresentano a pieno il concetto di aziende al servizio di cittadini/utenti.

# Tpl pubblico o privato?

## Basta che funzioni e tuteli il lavoro



**Eliseo Grasso**

Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Mobilità tpl

*No a posizioni aprioristiche: la questione vera è come si gestiscono i servizi*



**I**l dibattito su cosa sia meglio tra la gestione pubblica e quella privata è un tema sul quale ci si confronta da tempo e probabilmente si continuerà a farlo anche in futuro.

Nel trasporto pubblico locale questo confronto tra opposte visioni è sempre stato continuo e acceso. E allora è giusto fare un bilancio: vedere quali frutti hanno portato questi due approcci e portare la nostra esperienza perché le lavoratrici e i lavoratori del settore così come l'utenza hanno diritto alla chiarezza su un servizio pubblico la cui importanza è sotto gli occhi di tutti.

È bene partire da un fatto importante: noi non ci schieriamo aprioristicamente a favore di nessuno; la disputa rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale - che lo ricordiamo sono servizi essenziali messi a disposizione della cittadinanza - se funzionino meglio gestiti dal privato piuttosto che dal pubblico, non ci appassiona. La questione vera è come si gestiscono i servizi, con quale qualità, considerata anche la loro finalità: dare una risposta pienamente soddisfacente alla crescente domanda di mobilità sostenibile delle persone.

Un'analisi però di quanto accaduto in questi anni la possiamo e dobbiamo fare. E come vedremo sia nel pubblico che nel privato si riscontrano delle problematiche. La gestione diretta o indiretta del pubblico, la cosiddetta nazionalizzazione, nel tpl nel corso degli anni ha evidenziato su tutto l'intromissione della politica nella governance delle aziende e nei processi decisionali delle stesse. Troppi sono i casi di nomine ai "posti di comando" delle società del settore di manager e dirigenti senza alcuna competenza o preparazione. Posizioni occupate come una scacchiera, che viene riempita in stretta

correlazione rispetto a quella della politica. Occupare nelle aziende municipalizzate o ex municipalizzate posti di responsabilità con questa logica ha fatto sì che, nel corso degli anni, il pensiero che il pubblico non funziona si concretizzasse con una effettiva mala gestione di tali imprese ed una reale percezione da parte degli utenti. Purtroppo, tolte alcune eccezioni, questo è quanto è avvenuto e ancora avviene in alcune realtà. Specifichiamo, però, che noi non entriamo nel merito delle scelte: a noi è sempre interessato che chi è chiamato a dirigere un'azienda abbia le competenze e la professionalità per farlo, e bene, al di là della sua provenienza.

Nel nostro Paese esistono esempi in cui, invece, la gestione pubblica è stata in grado di efficientare le imprese, offrendo un servizio di qualità ai cittadini, implementando anche le relazioni industriali che hanno portato a un aumento dei benefici normativi ed economici alle lavoratrici e ai lavoratori. L'equazione "azienda sana ed efficiente uguale migliori condizioni per i lavoratori" è sempre valida! La capacità di avere una visione programmatica del futuro, investimenti e un piano industriale che possa gettare le basi per avere una impresa forte, che sa stare sul mercato ed è efficiente sono gli ingredienti da mettere in campo, con la capacità di svilupparli e attuarli anche con il contributo delle lavoratrici e dei lavoratori attraverso i loro rappresentanti, cioè le organizzazioni sindacali. Noi pensiamo che anche il pubblico possa fare questo. Come detto gli esempi ci sono: si tratta solo di fare le scelte giuste - e ci riferiamo in particolare alla politica.

Ma, allora, privatizzare è meglio? Anche qui, sono tanti gli esempi da prendere in considerazione, soprattutto a seguito dell'emanazione di vari provvedimenti legislativi, sia euro-

pei che nazionali, che danno un indirizzo chiaro verso l'assegnazione dei servizi attraverso la messa a gara degli stessi. Questo, di fatto, ha generato un aumento esponenziale di realtà dove il servizio di trasporto pubblico è gestito da una impresa privata. La prima macro-criticità rispetto a questo tipo di gestione è la tutela dei posti di lavoro. Infatti, purtroppo, il subentro di un'azienda a seguito della messa in gara del servizio sfocia spesso in esuberi di personale. Tante sono state le nostre battaglie per ottenere, sia a livello legislativo che contrattuale, le clausole sociali per tutelare in questo senso le lavoratrici e i lavoratori coinvolti. E dobbiamo riconoscere che il lavoro fatto, soprattutto nell'ultimo periodo, ha dato i suoi frutti: oggi nei bandi di gara la clausola sociale deve essere inserita.

Ma la gestione privata deve, a nostro parere, avere una visione che va al di là del puro profitto. Infatti, se l'approccio è solo questo, nel tpl non funziona. Anche in questo caso, concetti come investimenti, relazioni industriali, programmazione non possono essere disattesi. Certo i bandi di gara, soprattutto quelli emanati a seguito degli ultimi interventi legislativi, sono elaborati per consentire una programmazione a lungo termine da parte dell'impresa aggiudicataria. Non si può infatti pensare e chiedere a

un'azienda di fare investimenti rispetto a un servizio che oggi gestisce e che, magari, domani potrebbe perdere. Ci riferiamo alle troppe situazioni in cui si va avanti a proroghe, a causa di processi giudiziari, ricorsi infiniti, che impediscono l'assegnazione definitiva della gara e del servizio. Qualcosa in tal senso dovrà cambiare, sempre nel rigoroso rispetto e diritto di chi ritiene di aver subito un torto e lecitamente fa valere le sue ragioni, ma bisogna inserire la parola "fine": non si può ingessare l'assegnazione dei servizi all'infinito. Chiediamo alla politica, su questo, di assumere delle decisioni.

Considerato che la strada è quella di assegnare il servizio tramite gara e che difficilmente si tornerà indietro rispetto a questa logica, a nostro parere occorre attrezzarsi di più in questa direzione. Infatti, considerata anche la frammentazione delle nostre aziende, nessuno è in grado di competere con i grandi gruppi presenti in Europa. La francese Ratp, il gruppo Arriva sotto la bandiera tedesca sono solo due esempi di come i grandi competitor europei oramai già da tempo hanno iniziato ad operare nel nostro paese, aggiudicandosi diversi servizi di trasporto messi a gara. Se poi, la logica e la strategia messe in campo da chi, a livello nazionale, ha una dotazione economica importante, e quindi

la possibilità di competere con grandi gruppi stranieri, è quella di una visione della piccola impresa privata, come fosse a gestione familiare, la partita è già persa in partenza.

Questo però è un aspetto che ci preoccupa meno. Infatti, la nostra organizzazione, così come sta facendo da tempo, deve essere in grado di confrontarsi con tutti, dal piccolo imprenditore che gestisce micro-impresе ad aziende di dimensione nazionale fino a grandi gruppi internazionali che operano nel nostro Paese. Il nostro pensiero su alcune questioni non lo abbiamo mai nascosto: abbiamo preso sempre delle posizioni chiare e continueremo a farlo su temi quali: l'aggregazione delle imprese e una loro gestione efficiente; la partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori all'interno dei consigli di amministrazione; la semplificazione delle norme e delle procedure per assegnare i servizi; la creazione delle condizioni affinché chi gestisce un servizio sia messo in grado di fare investimenti.

Noi quindi non ci schieriamo né per il pubblico né per il privato, ci schieriamo per tutelare le lavoratrici e i lavoratori che operano nel settore, ci schieriamo a favore di un trasporto pubblico efficiente in grado di recitare un ruolo fondamentale nella mobilità delle persone.



# Il caso Fs, da carrozzone a gruppo pubblico di successo



**Gaetano Riccio**  
Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Mobilità ferroviaria

*Il mercato liberalizzato non può fare a meno di regole comuni per il lavoro*

**I**l dibattito in ambito politico-economico si è molto concentrato in questi mesi sulla vecchia e dibattuta questione se sia meglio il pubblico o il privato e se favorire o meno le nazionalizzazioni.

Al nostro interno sia come Cisl che come Fit non ne abbiamo mai fatto una questione di principio e abbiamo sempre analizzato il problema senza barriere ideologiche, ben sapendo che vi sono esempi virtuosi e positivi sia tra le aziende pubbliche che tra quelle private, come pure vi sono esempi negativi in entrambi i versanti.

Nei primi anni novanta, con lo smantellamento dell'Iri è iniziata una fase di privatizzazioni di tante aziende, anche importanti, alcune delle quali sono finite in mani straniere. Col senno di poi, possiamo dire che sono cresciuti solo i dividendi e i guadagni di borsa, ma per il nostro paese è cambiato poco o nulla in termini di livelli occupazionali, di nuovi insediamenti dei servizi e di risparmio dei costi per le famiglie. Anzi, siamo passati nel giro di pochi anni dai grandi monopoli pubblici ai grandi monopoli privati, come accaduto nel caso delle autostrade, settore che sindacalmente conosciamo bene perché all'interno della nostra Federazione. Le stesse vicende di questi mesi, riguardanti non solo le autostrade ma la stessa Alitalia o, in altri settori, l'ex Ilva, hanno portato prepotentemente al centro del dibattito il tema della presenza dello Stato nell'economia.

Riteniamo che, come sempre affermato dalla Cisl, su questo tema occorre fare una seria riflessione che va accompagnata da un progetto di politica industriale che valuti l'impatto sulla spesa pubblica, le garanzie degli investimenti, le ricadute occupazionali e soprattutto la "necessaria" partecipazione dei lavoratori. Non a caso la scelta della presenza pubblica in economia è stata già fatta da altri paesi industrializzati come Stati Uniti, Francia e Germania. Ciò serve strategicamente anche a salvaguardare il patrimonio industriale e delle aziende dei servizi fondamentali, mettendole al riparo dalle scalate speculative e a non dilapidare la ricchezza prodotta col sacrificio di tanti lavoratori e di imprenditori seri.

Nel trasporto ferroviario il tema delle privatizzazioni e della liberalizzazione è stato declinato a seguito del recepimento delle direttive che l'Unione europea ha emanato nel corso

degli anni a partire dal 1991. Il principio della liberalizzazione è stato quello di mettere fine al monopolio che era in capo alla vecchia azienda delle Ferrovie dello Stato per aprire il mercato ferroviario alle imprese che man mano sono andate costituendosi nel corso degli anni. La liberalizzazione europea del trasporto ferroviario si è fondata essenzialmente sulla separazione tra la gestione dell'infrastruttura e quella del servizio, quest'ultima da aprire alla concorrenza. La direttiva ha così assunto un ruolo fondamentale nel processo di graduale apertura dei mercati ferroviari nazionali, improntati ad una logica di liberalizzazione secondo meccanismi concorrenziali progressivi.

In Italia il primo pacchetto ferroviario è stato recepito con il d.lgs. n. 188 del 2003; il secondo pacchetto nel 2007; il terzo nel 2010 ed il quarto e ultimo a giugno 2019. Con il d.lgs. n. 188 del 2003 si è riconosciuto alle imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria nazionale per lo svolgimento di servizi di trasporto internazionale di merci, nonché si è attribuito alle imprese ferroviarie comunitarie, che abbiano costituito un'associazione internazionale di imprese, di cui almeno una abbia sede in Italia, il diritto di accesso e transito sull'infrastruttura ferroviaria per le prestazioni dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri.

In sostanza il legislatore italiano, trasponendo negli artt. 3 e 6 del d.lgs. n. 188 del 2003 la previsione originariamente contenuta nell'art. 131 della legge n. 388 del 2000, ha disposto la liberalizzazione dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e di merci, confermando un'apertura del mercato ferroviario alle regole della concorrenza più ampia e in anticipo rispetto a quella definita nella normativa comunitaria del primo pacchetto. Grazie, infatti, a un codicillo inserito dall'allora Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani nella legge Finanziaria già nel 2000, il nostro Paese ha avuto l'onore di aver aperto la "strada della liberalizzazione" nel 2001 con il primo treno merci non gestito da Fs Italiane ma dalle Ferrovie Nord Milano con Nord Cargo. Successivamente si è riscontrato un significativo fiorire di nuove imprese ferroviarie merci, alcune delle quali di effimera durata. In realtà, ci sembra di poter parlare di una prima fase della liberalizzazione del servizio merci, in cui i colossi esteri - in primo luogo Railion, controllata dalle DB tedesche e la svizzera SBB Cargo



Foto: Frank Andiver

- si sono imposti sulla scena, anche mediante l'acquisizione di società minori italiane, e della relativa licenza.

Un importante tentativo di privatizzazione del gruppo Fs Italiane è stato fatto nel 2016 sotto la guida prima dell'Amministratore delegato Michele Elia, che su questo punto aveva avuto notevoli divergenze con il Presidente dello stesso gruppo Marcello Messori, e successivamente dal nuovo Ad Renato Mazzoncini, su spinta del Governo che voleva accelerare sui processi di privatizzazione. In quell'occasione la Fit-Cisl ha assunto una posizione molto netta e chiara che, col senno di poi, si è mostrata vincente sotto tutti i punti di vista.

Le proposte erano più di una: in un caso si voleva privatizzare l'intero gruppo, arrivando a quotarne il 40% in Borsa, mente con un'altra proposta si voleva scorporare l'infrastruttura di rete (unbundling) e privatizzare solo il segmento alta velocità di Trenitalia, che ovviamente sarebbe stato il più appetibile sul mercato. In entrambi i casi, l'operazione avrebbe portato nelle casse dello Stato non più di 4 miliardi di euro, ma

**Come Fit-Cisl siamo stati  
sempre contrari  
alla privatizzazione  
e abbiamo sostenuto  
che Rfi dovesse restare  
all'interno del gruppo  
Fs Italiane**

avrebbe comportato la "vendita" delle Frecce e, scorporando la rete, avrebbe compromesso la solidità dell'unico grande player della mobilità presente nel nostro Paese.

Come Fit-Cisl siamo stati sempre contrari alla privatizzazione e abbiamo sostenuto che Rfi dovesse restare all'interno del gruppo Fs Italiane per mantenere l'azienda integrata e che, al tempo stesso, andassero rafforzati i due organismi indipendenti che in Italia hanno voce in capitolo sulle questioni inerenti il gestore dell'infrastruttura, vale a dire l'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Ansf) e l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (Art). Entrambi gli organismi citati garantiscono l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e possiamo affermare con forza che l'Italia è l'unico paese in Europa ad aver aperto alla concorrenza sull'alta

velocità. Quindi sul tema delle liberalizzazioni non accettiamo lezioni da nessuno!

Il fatto che negli anni successivi il gruppo Fs Italiane non solo sia rimasto di proprietà del Ministero dell'Economia, ma anche che, grazie alle politiche industriali, alla produttività dei ferrovieri e agli accordi fatti dal sindacato, abbia raggiunto risultati eccellenti dal punto di vista dei bilanci aziendali, dimostra che anche nelle aziende pubbliche si possono raggiungere ottimi risultati. Quello che era il vecchio carrozzone negli anni '90, è diventata una grande azienda a cui si può guardare con fiducia come player non solo nel campo del trasporto ferroviario di media-lunga percorrenza, ma soprattutto per il rilancio del trasporto regionale e per lo sviluppo del trasporto ferroviario merci e della logistica, che sarà la vera sfida dei prossimi anni. Su questo versante sarà sempre più importante avere regole comuni per il lavoro, in modo che la concorrenza in un mercato liberalizzato sia fatta dalle imprese ferroviarie sulla qualità e non sulle condizioni di lavoro dei ferrovieri.

# Liberalizzazione ferroviaria, un viaggio attraverso l'Ue



Christian Tschigg

*I paesi dell'Unione hanno reagito con tempi e modi diversi alle direttive di Bruxelles*

**I**l processo di liberalizzazione ferroviaria in Europa, come ben sappiamo, ha inizio nel 1991 con una direttiva che ha segnato la via verso l'apertura alla concorrenza nel mercato. Negli anni seguenti sono state poi approvate altre direttive, i cosiddetti Pacchetti ferroviari, che hanno portato la liberalizzazione ferroviaria al suo stato attuale.

I vari paesi dell'Unione hanno reagito con tempi e modi diversi a queste direttive. La spinta iniziale è stata la privatizzazione delle ferrovie in Gran Bretagna e la seguente apertura a concessioni in paesi come la Germania, i Paesi Bassi, la Danimarca e la Svezia che ha portato l'arrivo di operatori privati.

Ecco una panoramica, rispetto alla situazione attuale del processo di liberalizzazione, in alcuni dei paesi all'interno dell'Unione europea.

## Austria

Il mercato del trasporto merci su rotaia si è aperto alla concorrenza in misura maggiore rispetto al settore passeggeri, conquistando una quota di mercato del 26% (2016). Tuttavia in Austria permane la forte presenza della holding Öbb, di proprietà statale, come pilastro portante del trasporto ferroviario insieme a una concorrenza piuttosto "moderata" nel settore, accompagnata dal mantenimento dell'opzione di assegnazione diretta. La capogruppo Öbb, attraverso 3 società, ha in mano l'infrastruttura, il trasporto merci e il trasporto persone. Tale struttura organizzativa è entrata in vigore il 1° gennaio 2005; l'obiettivo della riforma era quello di separare le infrastrutture e le operazioni ferroviarie.

## Belgio

L'apertura del mercato del settore ferroviario ha fatto alcuni progressi per quanto attiene il merci, ma non per il trasporto passeggeri. Con la riforma del 2014 il gestore dell'infrastruttura Infrabel è uscito dalla holding di proprietà statale Sncb/Nmbs, rimanendo comunque sotto il controllo dello Stato. Anche la compagnia di trasporto ferroviario Sncb è in mano pubblica. I sindacati si sono fortemente opposti alla separazione.

## Francia

Il mercato francese del trasporto ferroviario di passeggeri è ancora chiuso alla concorrenza. Tuttavia, importanti cambiamenti sono in arrivo. Attualmente è la pubblica SnCF il player che detiene il settore in maniera quasi monopolista. Esercita sia l'attività di trasporto passeggeri che merci, così come l'attività di gestione dell'infrastruttura. Esistono comunque, dal 2007, alcune imprese private di trasporto ferroviario merci in seguito all'adeguamento alle direttive europee.

**L'eterogeneità nelle scelte dei singoli paesi europei di accogliere od ostacolare il processo di liberalizzazione non può che essere d'invito ad una riflessione generale sul tema**

## Germania

Anche in questo caso troviamo una posizione dominante della holding DB (di proprietà della Repubblica Federale di Germania) che detiene, attraverso società controllate, la gestione dell'infrastruttura e del trasporto ferroviario. La concorrenza nei mercati del trasporto passeggeri e merci in Germania continua a svilupparsi lentamente, nonostante le numerose piccole aziende private. Le quote di mercato dell'operatore storico DB mostrano ancora strutture monopolistiche: a loro appartiene il 99% del trasporto passeggeri a lunga distanza, circa l'80% del trasporto passeggeri regionali e circa due terzi del traffico merci.

## Svezia

A partire dal 2010 il mercato svedese è stato aperto al 100% alla concorrenza, con l'obiettivo di aumentare le linee, le frequenze e la capacità del trasporto passeggeri. La liberalizzazione ha diviso le ferrovie statali svedesi in due diverse società: una responsabile delle infrastrutture, Banverket, e una responsabile della gestione dei treni, Swedish Rail. Questa divisione ha portato a conflitti, una drastica riduzione dei posti di lavoro e un forte impatto sulle condizioni di lavoro.

Come si può vedere, da nord a sud e da est a ovest, il mercato ferroviario passeggeri rimane sostanzialmente in mano a imprese pubbliche, così come la gestione dell'infrastruttura, mentre il trasporto merci è molto più frammentato. E questa eterogeneità nelle scelte dei singoli paesi di accogliere od ostacolare il processo di liberalizzazione non può che essere d'invito a una riflessione generale sul tema.

# Shipping dallo Stato ai privati, una storia da ricordare



**Vincenzo Fausto Pagnotta**  
Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Trasporto marittimo

*Puntare sul pubblico è una scelta che dipende dal periodo e dalle finalità da perseguire*

**N**ello scenario dello shipping internazionale, la marina mercantile italiana ha sempre avuto un ruolo di tutto rispetto. Con l'avvento della globalizzazione, il comparto ha saputo competere in una prospettiva sempre più ampia, arrivando a influenzare i processi che disegnano l'ambiente in cui operano le imprese internazionali. Il cabotaggio, diventato un business internazionale, confermando questa tendenza, ha portato anche il sindacato a lavorare in una prospettiva sempre più globale.

Un sistema globalizzato ha purtroppo una caratteristica imprescindibile, ossia la creazione di disequaglianze in termini sia economici sia di potere di controllo dei sistemi, entrambi difficilmente gestibili a livello nazionale, soprattutto nei momenti di crisi. Non essendoci istituzioni o una governance globale per gestire e risolvere i problemi dei soggetti deboli delle sfide, il compito dei governi locali è quello di fornire strumenti in grado di supportare le imprese nazionali nelle crisi economiche e finanziarie. Il mercato, se abbandonato a se stesso, non è infatti in grado di raggiungere la giusta ripartizione dei benefici dell'investimento, per cui, sono necessarie alcune azioni correttive da parte degli Stati che, attraverso le proprie "funzioni" agiscono nel nome e per gli interessi della collettività.

Per questo nella storia italiana le nazionalizzazioni e le privatizzazioni sono state positive o negative ma necessarie, in tempi e modi diversi. Le scelte di privatizzazione del settore marittimo sono un esempio su cui riflettere perché mostrano come l'intreccio tra politica, economia e amministrazione pubblica può favorire o meno gli obiettivi di efficienza del mercato nazionale.

Ripercorrendone brevemente la storia, con particolare attenzione alle società italiane, uno dei punti di svolta della storia del trasporto marittimo è il periodo fascista che, in linea con l'interventismo economico, portò nel 1936 all'istituzione di Finmare, società del gruppo Iri (Istituto di ricostruzione industriale) che assunse il controllo di Italia di navigazione, Lloyd triestino, Adriatica di navigazione e Tirrenia di navigazione, ognuna specializzata in un segmento diverso dello shipping.

**Un sistema globalizzato ha purtroppo una caratteristica imprescindibile, ossia la creazione di disequaglianze**

Con la seconda guerra mondiale e la perdita quasi totale del naviglio statale si rese necessario da parte dell'Iri la ricostruzione della flotta; fu così che Italia di navigazione continuò ad investire in transatlantici - scelta che si rivelò sbagliata per l'avvento dell'aereo -, Lloyd triestino si specializzò nel trasporto merci, mentre Tirrenia e Adriatica, complice anche la migrazione dei lavoratori dalle isole al Nord, continuarono a servire il cabotaggio marittimo.

Mentre le aziende pubbliche cercavano di ricostituire le flotte si assistette alla nascita di numerosi armatori privati. Tra questi i Lauro nel golfo di Napoli, Grimaldi in Sicilia e la Medmar, la Nav.Ar.Ma della famiglia Onorato poi ridenominata Moby, la Snav aliscafi e Corsica e Sardinia Ferries dell'armatore corso Pascal Lota. Sono poi dello stesso periodo la costituzione di società per azioni a carattere regionale poste sotto il controllo di Tirrenia: Toremar per la Toscana, Caremar per Campania e Lazio e Siremar per la Sicilia, alle quali si aggiunse nel 1987 Saremar per la Sardegna. Per la prima volta le compagnie statali si trovarono a fronteggiare la concorrenza di vettori privati.

Con il memorandum del 1985 della Commissione europea dal titolo "Progressi verso una politica comune dei trasporti — Relazione sui trasporti marittimi" e con il regolamento (Cee) n. 3577/92 del Consiglio, che liberalizzava il cabotaggio lasciando in piedi le convenzioni in essere, si misero le basi per la completa ridefinizione dei piani futuri del gruppo pubblico Finmare. Fu così che lo Stato italiano, che fino agli anni '80, attraverso l'Iri, aveva operato in regime di monopolio nei settori che considerava strategici per l'interesse della nazione, cominciò a valutare l'idea della privatizzazione di Finmare. Sebbene l'ultima convenzione di questo gruppo con lo Stato fosse del 1988 e avesse una durata ventennale che sarebbe scaduta a fine 2008, di fatto questa data iniziò a essere considerata il termine ultimo per la privatizzazione. Il 30 giugno del 2000 l'Iri venne messa in liquidazione e le rimanenti partecipazioni statali passarono sotto il controllo del Ministero del Tesoro.

I rapporti di forza all'alba del nuovo millennio erano defini-



tivamente mutati. Gli armatori privati, sempre più forti, aspettavano al varco l'occasione per trattare l'acquisto delle compagnie statali. Per questo, quando ormai mancava meno di un anno alla scadenza delle concessioni tra Stato e compagnia, venne compiuto un passaggio fondamentale affinché Tirrenia non fosse svenduta. Nel 2007 il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) diede il via alla bozza di nuove convenzioni con le compagnie del gruppo Tirrenia da sottoporre al vaglio di Bruxelles. Il 6 novembre 2008 il Consiglio dei ministri del governo Berlusconi IV diede il via libera alla privatizzazione di Tirrenia di Navigazione S.p.A. conclusa nel 2015 dopo varie vicissitudini con l'assegnazione nel 2015 a Onorato, e con il dpcm del 13 marzo 2009 si stabilì lo scorporo delle singole compagnie territoriali che sarebbero state trasferite alle rispettive Regioni e poi privatizzate attraverso gare separate.

Fu così che la legge 135/2009, dispose il trasferimento a titolo gratuito delle compagnie di navigazione Caremar, Saremar e Toremar, rispettivamente, alle regioni Campania, Sardegna e Toscana, che in vista della liberalizzazione del settore iniziarono a esperire le gare e a trasferire le azioni in loro possesso. La privatizzazione di Toremar si completò nel 2012 con l'acquisizione da parte del gruppo Moby spa. Meno fortunato il de-

stino di Saremar: condannata nel 2016 in sede comunitaria alla restituzione dell'aiuto di stato di circa 11 milioni di euro, fu costretta a vendere la flotta, licenziare il personale e a dichiarare fallimento. Nel caso della Caremar la privatizzazione fu più complessa tanto da mettere a dura prova il servizio di continuità territoriale. Dopo la cessione alla Regione Lazio del ramo d'azienda per i collegamenti con l'arcipelago pontino, nel 2012 la Regione Campania pubblicò il bando, e la gara fu aggiudicata all'Ati Snav/Rifim. Il trasferimento però rimase bloccato per 6 anni, con evidenti ripercussioni sulle concessioni prorogate di mese in mese. Ciò nonostante, dopo la privatizzazione, il bilancio di Caremar si chiuse in sostanziale pareggio.

Dopo questo doveroso excursus storico è arrivato il momento di fare un bilancio tra l'esperienza della privatizzazione della compagnia pubblica e le eventuali scelte di nazionalizzazione. La nazionalizzazione delle imprese è adeguata laddove è necessario sostituire in settori in difficoltà l'azione dei privati con l'intervento pubblico, per riattivare i meccanismi di mercato e favorire la ripresa, contemplando al contempo la tutela dell'interesse collettivo. In questo caso il prezzo da pagare, almeno secondo l'opinione di alcuni, è il sacrificio di parte dell'efficienza propria delle attività delle imprese private. Le privatizzazioni hanno invece da sempre rap-

presentato uno strumento fondamentale per la riduzione del debito pubblico e pur non essendo più di moda tornano sempre comode.

Nella scelta tra le due modalità d'intervento giocano un ruolo fondamentale diversi fattori e, fra i più importanti, i periodi storici e le diverse finalità da perseguire; per questo motivo la scelta varia molto, soprattutto a seconda del periodo considerato. Facciamo un esempio: i moli di attracco sono un bene pubblico e il loro utilizzo dovrebbe essere a servizio soprattutto delle comunità insulari. Ciò nonostante, in nessun bando per l'assegnazione degli slot (fascia oraria in cui operare la prestazione) è stata inserita come criterio di preferenza la disponibilità da parte degli interessati a operare per tutto l'anno. Accade così che, nei periodi turistici, gli slot vengono assegnati indifferentemente anche a chi offre servizio per i soli mesi estivi, quelli a più alto rendimento economico.

Con la privatizzazione il contributo pubblico si è quasi dimezzato e i voli passeggeri sono cresciuti. Tuttavia, nonostante alcuni interventi di ammodernamento, i servizi non sempre sono all'altezza delle aspettative degli utenti. Inoltre, considerata la frequenza dei collegamenti marittimi in continuità territoriale e la stagionalità dei flussi di traffico, il rischio per il settore marittimo, è che le tariffe possano subire aumenti nonostante la natura pubblica del servizio offerto. In pratica, nonostante la libera concorrenza tra le compagnie, che avrebbe dovuto migliorare l'offerta dei servizi nelle varie stagioni in termini di corse, tariffe, orari e confort, queste aspettative, sono state spesso deluse.

In particolare, bisognerà fare ancora più attenzione nella definizione dei nuovi bandi sulla continuità territoriale. La nostra Federazione, sarà sempre presente e parte attiva e propositiva, per evitare ricadute sull'occupazione che metterebbero anche in seria difficoltà l'applicazione della clausola sociale.

# Verso l'autonomia finanziaria, per Anas strada ancora incerta



**Rosario Fuoco**

Coordinatore Nazionale FIT-CISL  
Anas

*Ecco gli snodi per completare l'integrazione nel gruppo Fs Italiane*

**L'**Anas da oltre 90 anni gestisce la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, oggi pari a circa 33mila km, di cui 1.300 di autostrade. Le funzioni a essa attribuite sono la gestione, la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'adeguamento e il progressivo miglioramento di tale rete, a oggi svolte con sole 6mila risorse tra dipendenti e dirigenti, distribuiti sull'intero territorio nazionale.

Nel tempo è stata sottoposta a varie trasformazioni: da azienda di Stato prima a ente pubblico economico poi e, successivamente, società per azioni pubblica al 100% del Ministero dell'Economia, ricompresa nel bilancio consolidato dello Stato e quindi nel perimetro della Pubblica Amministrazione. È stata oggetto di diversi interventi legislativi che ne hanno modificato le funzioni e i compiti istituzionali, dallo scelerato decentramento Bassanini del 2000, con il passaggio di migliaia di chilometri, risorse umane e strumentali agli enti locali, e conseguente spezzettamento della rete nazionale, sino alla suddivisione dei poteri di concedente e di concessionario della rete stradale e autostradale nazionale, con il conseguente trasferimento delle funzioni di concedente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2012.

Con l'operazione messa in campo tramite la legge 50/2017, Anas entra nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dando il via al nuovo progetto di integrazione, attraverso il quale si è programmata l'auspicata autonomia finanziaria, superando nel frattempo la legge Madia (124/2015) che la ricollocava nel perimetro pubblico. Le due società pubbliche quindi, Anas e Fs Italiane, che hanno contribuito storicamente al rilancio del sistema Paese nei momenti di gravi difficoltà, sono

state sottoposte ad analoghi percorsi normativi, relativi agli assetti societari: aziende di Stato prima, enti pubblici economici poi e infine Spa pubbliche al 100% di proprietà del

Ministero dell'Economia. Il loro percorso prese direzioni diverse nel momento in cui Fs Italiane fuoriuscì dalla pubblica amministrazione, grazie alle entrate proprie, obiettivo sino a oggi non realizzato da Anas, non avendone a sufficienza.

Sull'esempio di Ferrovie, quindi, resta quindi l'obiettivo di far compiere analogo salto di qualità anche ad Anas. Sarà possibile? Il progetto di autonomia finanziaria di Anas in realtà parte da lontano, sin dal 2002 con la legge istitutiva Anas Società per Azioni, ma le norme introdotte dalla legge 122/2010, nel confermare Anas come altre società pubbliche nelle tabelle Istat, pur non facendola rientrare nelle amministrazioni pubbliche di cui al d.lgs. 165/2001, ne hanno rallentato ancora una volta il processo tanto auspicato.

**Il conferimento di Anas a Fs Italiane dovrebbe permettere di progettare e realizzare strade e ferrovie in modo integrato**

Dal 2016 si è ritornato a parlare di autonomia finanziaria, da perseguire attraverso un meccanismo tariffario basato sulle performance della rete e dei volumi di traffico mediante 3 modelli alternativi: accisa carburante, vignette, pedaggio. Ciò avrebbe consentito di superare i limiti di natura normativa, l'impossibilità effettiva



di programmazione, l'eccessiva dipendenza dai meccanismi di finanza pubblica e avrebbe consentito ad Anas di uscire da una situazione di ridotta operatività, favorendo l'evol-

luzione in un moderno soggetto industriale, con l'attenzione rivolta ai grandi temi della manutenzione della rete e al completamento degli itinerari esistenti, in grado di proporsi come principale gestore della rete stradale nazionali e non.

Il progetto scelto dal Governo, nel dicembre del 2018, per iniziare tale processo è stato quello di farla confluire nel

nella realizzazione delle opere, con ricadute positive e benefici anche in termini di manutenzione e di sicurezza della rete, nonché sui controlli di ponti e gallerie e sui monitoraggi idrogeologici. In questo modo Anas diventerebbe l'unico interlocutore di enti locali, con conseguente maggiore celerità amministrativa nei processi. Pianificare in casa propria, senza attendere pareri esterni, darebbe maggiore certezza sia sui

succeduti nel passato. Ma la fase di deconsolidamento dalla pubblica amministrazione e l'uscita dall'elenco Istat, nonostante Anas faccia parte del gruppo Fs Italiane, sembra ancora lontana. Nell'ultimo incontro avuto con l'Amministratore delegato di Anas, tenutosi lo scorso maggio, si sono ripresentate le criticità di sempre, in primis i problemi ad assumere per mancanza di risorse economiche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e abbiamo appreso che risulta particolarmente difficile gestire le strade in fase di rientro nella competenza di Anas, visto che è mancato il contestuale trasferimento di risorse umane, economiche e strumentali. Si rimette in dubbio quindi il processo sull'autonomia finanziaria in corso, quella che doveva conferire ad Anas la possibilità di operare sul mercato così come fanno le altre società del gruppo Ferrovie.

Ma per rispondere a tale interrogativo e conoscere le prospettive della società, abbiamo chiesto un incontro urgente alla Ministra delle Infrastrutture e Trasporti. Non si può continuare con tale incertezza a gestire la rete nazionale, sia dal punto

Foto: Frank Andiver

gruppo Fs Italiane, collocando Anas in linea con Rfi, Italferr e le altre società, progetto che da subito ha visto la condivisione della Fit-Cisl perché finalizzato alla creazione di un ambizioso gruppo industriale integrato ferroviario e stradale, sicuramente un utile strumento per il rilancio del sistema infrastrutturale italiano.

Il conferimento di Anas a Fs Italiane dovrebbe permettere di progettare e realizzare strade e ferrovie in modo integrato, razionalizzandone i costi e generando risparmi grazie al coordinamento

tempi di esecuzione che sull'uso delle risorse economiche destinate alla realizzazione delle opere e alla manutenzione stradale, non più legati appunto a burocrazie ministeriali.

Tale assetto societario è sicuramente frutto di una scelta più oculata rispetto a quelle operate in precedenza, che hanno tolto funzioni e competenze all'azienda (decentramento Bassanini nel 2000, funzioni di concedente trasferite al Mit nel 2012) e anche rispetto alle paventate regionalizzazioni e spezzettamenti dei vari governi che si sono

di vista delle note carenze occupazionali che per le leggi in materia di lavori pubblici che ne rallentano l'operatività. È evidente che tali questioni andranno valutate con il Ministro concedente e il Governo tutto, così come le nuove funzioni di subentro affidate dalla legge ad Anas in caso di decadenza o scadenza delle concessioni autostradali. Solo in quell'occasione potremmo capire se il processo di autonomia finanziaria, che riteniamo possa dare la svolta a una società come Anas, possa davvero trovarsi al passo decisivo.

# Unire profitto economico e sociale, sogno a occhi aperti?

*Il caso concessioni autostradali nel Nord-Ovest, la Fit-Cisl sollecita il Mit*

**I**n Piemonte, le concessioni autostradali della Tangenziale di Torino e delle autostrade Torino-Aosta e Torino-Piacenza sono scadute rispettivamente nel 2016 e 2017, mentre in parallelo una sentenza del Consiglio di Stato rimette in gara la quota di azioni della concessionaria Sitaf in capo al Comune di Torino, azioni che erano già state cedute tra il 2014 e il 2016 ad Anas. L'esito di tale gara potrebbe disegnare una nuova maggioranza all'interno del collegamento internazionale Torino-Bardonecchia-Frejus passando dal controllo in capo ad Anas, oggi al 51%, a una maggioranza guidata dal gruppo Gavio.

Il costante dibattito sindacale all'interno del Dipartimento della Viabilità piemontese e il dialogo puntuale con tutti i livelli della nostra Confederazione e della nostra Federazione ha reso possibile una forte azione sinergica nei confronti del Ministero dei Trasporti. Azione che è stata ulteriormente sostenuta in particolare dal Segretario generale della Fit-Cisl nazionale Salvatore Pellicchia e dal Segretario confederale della Cisl Andrea Cuccello, che lo scorso 3 giugno tramite lettera hanno sottoposto alla Ministra De Micheli rilevanti considerazioni circa il sistema delle concessioni autostradali e l'insufficiente risultato ottenuto con le privatizzazioni. Tra queste, i due Segretari hanno evidenziato le seguenti domande: ha ancora senso un sistema di coinvolgimento di privati nella gestione delle infrastrutture autostradali? Non sarebbe più opportuno coinvolgere soggetti collettivi che escludano la distribuzione degli utili e pongano le condizioni per cui i profitti siano esclusivamente reinvestiti per il miglioramento infrastrutturale? Potrebbero essere riconsiderate le intenzioni di vendita di quote di soggetti concessionari, finalizzando l'eventuale cessione a un vincolo di mantenimento della gestione pubblica? A tutt'ora non registriamo risposte, ma vogliamo e dobbiamo continuare a premere affinché si possa aprire un confronto produttivo capace di integrare tale tema nella piattaforma unitaria "Rimettiamo in movimento il Paese" presentata lo scorso 26 giugno 2019.

Peraltro lo scorso 18 dicembre la stessa Corte dei Conti ha posto al concedente Ministero dei Trasporti una domanda sulle concessioni autostradali: se è stata valutata la possibilità di procedere, in luogo di nuovi affidamenti a privati, all'assunzione diretta della gestione alla fine dei rapporti conces-

sori. Anche qui nessuna risposta.

Nel 2017 il sistema autostradale ha generato ricavi netti da pedaggi pari a 5.901 milioni di euro e un utile netto pari a 1.582 milioni, con ricavi per lo Stato pari a 862 milioni, di cui 733 per Anas. Anche alla luce di questi dati dobbiamo prodigarci affinché riprenda nel Paese un dibattito sia economico che etico, per porre al centro il funzionamento di un servizio pubblico efficace ed efficiente, sfatando il falso mito che solo nel privato esistano persone capaci e illuminate.

**La "cosa pubblica" è di tutti: dobbiamo averne rispetto e cura**

La "cosa pubblica" è di tutti: dobbiamo averne rispetto e cura. La gestione di un servizio pubblico non può prioritariamente porre il problema del pareggio di bilancio, in sé corretto, ma deve condizionarlo alla qualità del servizio per tutti i cittadini.

Dobbiamo porre il problema della redditività economica del servizio pubblico solo come risultato della redditività sociale, qualsiasi sia il soggetto che realizza il servizio.

L'imprenditoria privata ragiona con l'obiettivo del profitto, ma non possiamo pensare di smettere di erogare servizi che hanno valore sociale solo perché sono fallimenti di mercato: pensate alla nostra Federazione, che rappresenta settori che erogano servizi di pubblica utilità. Questi potrebbero evolvere, assicurando servizi pubblici universali, con ricadute sul territorio anche di natura economica, capaci di fare da volano per gli investimenti, per l'occupazione e l'affermazione dei diritti se questi stessi obiettivi fossero posti in maniera prioritaria rispetto al profitto. È un sogno ad occhi aperti? La Fit-Cisl non lo crede. Occorre certamente la nostra rinnovata fiducia nei valori della Cisl: partecipazione e concretezza.

*Claudio Furfaro  
Segretario Generale FIT-CISL  
Piemonte*

# Oltre il Covid: un nuovo ruolo per i fondi pensione



Osvaldo Marinig

*Va rafforzata la quota di investimento nel tessuto produttivo italiano*

**D**opo la fase di confinamento con cui si è affrontata l'emergenza sanitaria, gli italiani ora dovranno rimboccarsi le maniche per affrontare l'emergenza economica. Le stime prevedono, per il 2020, una perdita di circa 180 miliardi di euro di Pil, ovvero circa il 10% di quello del 2019. Il dibattito, attualmente, è più incentrato su cosa deve fare l'Europa per darci le risorse piuttosto che sul come utilizzarle al meglio per un effettivo rilancio della economia. Dal vortice delle dispute rispunta prepotente la discussione sul ruolo dello Stato nell'economia e all'interno delle Imprese.

sociali in un contesto di sostenibilità ambientale. Torna di moda la responsabilità sociale delle imprese e il ruolo che anche il sindacato può avere in un momento particolare come quello che stiamo vivendo. Di fatto si tratta di approfittare del momento per ridare voce alla "democrazia economica", strumento che i tutti i fondi pensione negoziali potrebbero già suonare, ma che molti, invece, hanno preferito lasciare nella custodia.

I fondi pensione negoziali hanno le potenzialità per favorire e indirizzare investimenti nell'economia italiana utili al rilancio dello sviluppo sia del Pil che dell'occupazione. Purtroppo i dati ci dicono che i fondi italiani investono: il 68% in bond di cui il 47% in titoli di Stato; il 18% in altri titoli di debito; il 3% in altri Oicvm (organismi di investimento collettivo in valori mobiliari); il 24% è investito in azioni di cui il 20% direttamente; il 4% in Oicr (organismi di investimento collettivo del risparmio) e solo lo 0,4% nei fondi cosiddetti alternativi in economia reale. Ciò significa che sui circa 50 miliardi di euro a disposizione, nel 2018, solo 200 milioni sono andati a irrobustire il tessuto produttivo italiano. Troppo poco rispetto alle masse in gestione. Vero è che i fondi sostengono il nostro Paese comperando debito pubblico italiano ma non è sufficiente; serve un maggior impegno per indirizzare e sostenere corrette politiche di investimento abbandonando più facili rendite che vanno ad alimentare, molto spesso, spesa corrente improduttiva. Servirebbe superare le ataviche resistenze che fino a ora hanno fatto rallentare il processo di investimento dei fondi negoziali direttamente nel tessuto produttivo nostrano. Sarebbe un grande segno di rinnovamento e di indirizzo verso quella nuova via che tutti si auspicano diventi maestra, a valle della crisi generata dal Covid-19.

Dopo il crollo del muro di Berlino ci sono stati trent'anni in cui l'ordoliberalismo l'ha fatta da padrone. Oggi, il pendolo della storia ha invertito la direzione per cui si riparla di riscoprire il colbertismo o come ringiovanire lo spirito del capitalismo renano per riuscire a ridurre le differenze tra "main street" e "wall street", espressioni oggi di moda per definire l'aumentato divario tra i ricchi, sempre più ricchi, e il crescente numero di impoveriti, ovvero gli ex appartenenti alla classe media.

È palpabile la voglia di rimettere in piedi un nuovo modello di sviluppo che contempererà le esigenze del mercato con quelle

Gli alibi per tali ritardi accumulati negli anni possono essere molti: la lentezza della giustizia civile italiana, l'incertezza dei tempi di realizzazione delle grandi infrastrutture, le dimensioni dei singoli fondi, solo per citarne qualcuno. A far venir meno alcuni alibi o quantomeno a far riflettere i fondi pensione su come si dovranno comportare in futuro, rispetto al loro impegno nell'economia reale, ci penserà il recepimento della direttiva Ue 2017/828. Il decreto legislativo n. 49/2019 ha dato attuazione al recepimento della direttiva europea in materia di esercizio dei diritti di voto conseguenti agli investimenti in azioni, che interesserà anche i fondi pensione nego-

ziali. Attualmente è in fase di consultazione, con le categorie interessate, il regolamento che Covip, l'Autorità amministrativa indipendente che ha il compito di vigilare sul buon funzionamento del sistema dei fondi pensione, deve emanare affinché i fondi pensione si adeguino alle prescrizioni della direttiva. La norma è entrata in vigore il 10 giugno 2020 e l'adeguamento, da parte dei fondi pensione, dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2020.



Sostanzialmente i fondi pensione dovranno rispettare i sei articoli della nuova sezione I-ter del Testo unico sulla Finanza (Tuf) che riguardano le politiche di impegno, la strategia degli investimenti, la trasparenza dei rapporti con i gestori, la trasparenza in materia di voto nelle assemblee delle società quotate. Il principio ispiratore è quello del "comply or explain", per cui l'investitore istituzionale è posto davanti alla consapevolezza che deve illustrare pubblicamente quali sono le proprie logiche di impegno e di investimento in aziende quotate oppure spiegare perché non vuole renderle pubbliche.

L'occasione è importante per far fare un ulteriore salto di qualità alla bilateralità espressa all'interno dei fondi pensione. Ci si troverà di fronte al dilemma se definire le politiche di impegno oppure decidere di non farlo. E non è poco. In caso di adozione delle politiche di impegno, il fondo pensione dovrà descrivere come monitora le società partecipate su questioni rilevanti come: risultati finanziari e non, i rischi, la struttura del capitale, l'impatto sociale e ambientale, il governo delle società, l'esercizio dei diritti di voto nelle assemblee degli azionisti, le comunicazioni con tutti i portatori di interessi, nonché la gestione di eventuali conflitti di interesse. Nella direttiva è previsto che vengano rese pubbliche anche le strategie di investimento azionario affinché possano es-

sere valutati alcuni elementi, come la coerenza e la durata dell'investimento

**L'occasione potrebbe servire anche a far ragionare i fondi pensione su come essere utili per ridare fiato al tessuto industriale italiano**

sia con le passività di lungo termine, che il Fondo dovrà sostenere, sia con gli obiettivi di rendimento. Nel caso in cui decidesse di non esplicitarle, il fondo sarà costretto a rendere comunque pubbliche le motivazioni del rifiuto.

Si profila una piccola rivoluzione che costringerà i componenti dei consigli di amministrazione a valutare con maggiore attenzione le strategie di gestione, che oggi sono (quasi) completamente delegate ai gestori finanziari. Già oggi, i fondi pensione hanno la possibilità di esprimere il loro voto nelle assemblee degli azionisti delle società quotate, ma raramente si è assistito a formali prese di posizione nelle occasioni più pregnanti, dove si poteva far pesare l'ammontare delle azioni in possesso per cercare di incidere anche sulla governance delle imprese. Tale opportunità in futuro dovrebbe essere maggiormente utilizzata, in quanto consentirebbe di poter far

entrare nei consigli di amministrazione delle imprese quotate in borsa persone più in linea con il punto di vista del sindacato, al fine di indirizzare le scelte strategiche verso una maggiore attenzione per salvaguardare la produzione e soprattutto l'occupazione e non solo il ritorno finanziario dell'investimento a favore degli azionisti.

L'occasione dell'adeguamento alla direttiva potrebbe servire anche a far ragionare i fondi pensione su come essere utili per ridare fiato al tessuto industriale italiano, che dal 2007 al 2019 ha perso circa il 20% della base produttiva, tenuto conto che il 79% degli occupati in Italia lavora in aziende con meno di 250 dipendenti che normalmente non sono quotate in borsa.

Il futuro è sicuramente sfidante per i consiglieri di espressione dei lavoratori nei fondi pensione, che si trovano tra l'incudine di dover procurare dei rendimenti per gli aderenti e il martello di farlo senza rincorrere logiche puramente finanziarie le quali, come abbiamo visto in passato, danno il meglio di sé nel momento in cui si riducono i posti di lavoro, considerati costi, per incrementare gli utili dei soli azionisti.

# Musei online, cresce l'interesse con il Covid-19

Geivù

*L'aumento maggiore di visitatori virtuali su Instagram, seguito da Facebook e Twitter*

**D**urante i mesi di blocco degli spostamenti, il livello di interesse degli italiani per le attività culturali online è aumentato. Lo testimonia l'aumento degli utenti che seguono le pagine social dei musei: la crescita maggiore si è registrata su Instagram (+7,2%), seguito da Facebook (+5,1%) e Twitter (+2,8%) nel mese di marzo e con un ulteriore incremento rispettivamente dell'8,4%, 3,6% e 2,4% in aprile. A parte pochi casi, il livello di interazione è però rimasto stabile.

Ancora oggi circa l'86% dei ricavi dei musei deriva dalla vendita di biglietti d'ingresso in loco e, nell'indagine realizzata poco prima dell'emergenza, l'investimento in sistemi di ticketing (presente solo nel 23% dei casi), gestione delle prenotazioni e controllo degli accessi era indicato come priorità per il futuro solo dal 6% delle istituzioni culturali.

Queste sono alcune delle evidenze emerse dall'Osservatorio Innovazione digitale nei Beni e Attività Culturali della School of Management del Politecnico di Milano in occasione del convegno "Dall'emergenza nuovi paradigmi digitali per la cultura".

Prima dell'emergenza sanitaria si potevano distinguere in modo relativamente nitido due percorsi: da un lato l'esperienza di visita on site (talvolta supportata da strumenti digitali); dall'altro l'utilizzo degli strumenti online per attrarre e preparare il pubblico alla visita in loco, oppure ex-post per proseguire il rapporto con l'istituzione visitata, soprattutto tramite i social media su cui è attivo il 76% dei musei.

Per quanto riguarda l'esperienza di visita on site, dall'indagine svolta su un campione di 430 musei, monumenti e aree archeologiche italiani, si osserva come le audioguide (32%), QR-code (31%) e installazioni interattive (28%) siano gli strumenti di supporto alla visita più diffusi. È importante anche contestualizzare questi dati rispetto alle infrastrutture disponibili: sempre dall'indagine emerge come ancora il 51% dei musei non sia dotato di wi-fi.

Rispetto alla preparazione alla visita, i siti web svolgono un

ruolo centrale per raccogliere informazioni su orari, biglietti, attività e percorsi di visita. Il 76% dei musei è presente almeno su un canale social media, con Facebook che si conferma il più diffuso (76%), seguito da Instagram (45%, rispetto al 26% dell'anno precedente). Alcune istituzioni sperimentano anche canali social nati più di recente come TikTok.

L'esperienza del lockdown ha dato un significativo impulso alla presenza online dei musei e in parte ha dettato anche un cambiamento di marcia: dal monitoraggio di quanto è accaduto nei musei statali tra dicembre 2019 e aprile 2020 è emerso che il livello di attività online è significativamente aumentato.

**La fruizione on site ed online rappresentano non due tipi di offerta alternativi, bensì complementari**

Qualunque siano le prospettive future - fa notare lo studio del Politecnico di Milano - va ribadito che la fruizione on site ed online rappresentano non due tipi di offerta

alternativi, bensì complementari e in grado di soddisfare esigenze talvolta differenti.

Già nel 2017 l'Osservatorio sosteneva la necessità per le istituzioni culturali di dotarsi di un piano di innovazione digitale, ossia di uno strumento che supporti il processo di trasformazione digitale, ma dall'indagine condotta tra fine 2019 e inizio 2020 emerge che la cultura della pianificazione nelle istituzioni culturali è ancora carente: solo il 24% di esse ha redatto un piano strategico dell'innovazione digitale (il 6% come documento dedicato e il 18% all'interno di un più generale piano strategico).

La trasformazione implica anche investimenti in strumenti di supporto al customer journey, sia online che on site. Negli ultimi due anni l'83% dei musei, monumenti e aree archeologiche italiane, ha investito in innovazione digitale, concentrandosi prevalentemente su servizi di supporto alla visita in loco (48%) e catalogazione e digitalizzazione della collezione (46%), attività entrambe propedeutiche a un ripensamento della fruizione culturale sia online che on site. Spostandosi sul futuro, le stesse voci costituiscono anche la priorità di investimento per i prossimi due anni (rispettivamente per il 33% e il 22% delle istituzioni), seguite da comunicazione e customer care (14%) e attività educative e didattiche (13%).

# Progetto Arca, riparo per gli ultimi anche nella pandemia



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

*“La casa prima di tutto”, l’assistenza deve partire da un tetto permanente*

**L**a pandemia da coronavirus non solo non è finita, ma sta trascinando nella povertà tante persone. La fondazione **Progetto Arca** però, da quando è nata nel 1994, si pone l’obiettivo di non lasciare indietro nessuno e cercare sempre nuove soluzioni per aiutare le persone a uscire dall’indigenza, anche la più nera.

Progetto Arca ha lottato accanto agli ultimi per farli superare la fase 1 e ora ha chiari gli obiettivi per la ripartenza, che deve essere il più inclusiva possibile, come spiega il Presidente **Alberto Sinigallia**.

## Com’è andata la fase 1 per i più poveri? Come li avete aiutati?

«Fin dall’inizio è stato chiaro che il monito #iorestoacasa non fosse applicabile alle persone che una casa non ce l’hanno e che in strada i nostri operatori e volontari hanno visto più affaticate che mai per la mancanza di cibo e igiene. Ci siamo attivati subito per distribuire pasti caldi, kit igienici e presidi sanitari in soccorso a chi non poteva ripararsi tra le mura di casa. Questo è stato l’intenso lavoro lungo le settimane, grazie anche a figure professionali sanitarie



che si sono affiancate alle equipe consolidate.

Durante la fase 1 la fragilità ha caratterizzato anche chi ha una casa ma ha cominciato a vivere la realtà della fame, che prima non aveva conosciuto. L’emergenza sanitaria e sociale si è trasformata infatti in

emergenza alimentare a causa della paralisi del lavoro spesso accompagnata dalla mancanza di reti familiari e di vicinato a cui affidarsi. Per questo abbiamo potenziato anche i servizi dedicati alle famiglie in difficoltà e agli anziani soli, aumentando i pacchi viveri consegnati in tutta Italia, soprattutto al Sud, per garantire pasti completi ogni giorno».

## E le cosiddette fasi 2 e 3?

«Nel corso dell’emergenza e nel passaggio da una fase all’altra, abbiamo capito che era fondamentale intensificare ma anche rimodulare il nostro modo di intervenire: in strada non abbiamo mai smesso di essere presenti quotidianamente distribuendo DPI per le persone senza dimora; per sostenere poi le famiglie in difficoltà siamo riusciti a raddoppiare i pacchi viveri in distribuzione, aggiungendo una spesa di alimenti freschi ogni settimana per i più fragili.

Sono tantissimi i cittadini e le aziende che dobbiamo ringraziare per averci supportato e per averci permesso di realizzare queste azioni».

**Durante la fase 1 la fragilità ha caratterizzato anche chi ha una casa ma ha cominciato a vivere la realtà della fame**

## Cosa dovrebbe fare il Governo per dare una svolta alla vita di queste persone?

«Sono convinto che una svolta reale sia rappresentata dall’Housing First, un modello di accoglienza adottato da tempo nei paesi del nord Europa e in Canada. “La casa prima di tutto” è infatti il principio guida dell’Housing First, che supera il modello assistenzialistico del “Treatment First” in cui le persone passano, in fasi successive, dalla strada ai dormitori, poi agli alloggi di transizione e solo alla fine in un alloggio permanente. Secondo l’Housing First la casa non è il punto di arrivo bensì di partenza, necessario a intraprendere un percorso di inclusione sociale che si è dimostrato avere costi inferiori e maggiori probabilità di successo nel raggiungimento di benessere e stabilità.

Esiste senza dubbio una spesa importante da sostenere in fase iniziale, ma con lungimiranza va considerata come investimento per una garanzia di reinserimento nella società di quei cittadini fragili che, grazie un’equipe multidisciplinare che li supporta in un progetto personalizzato di cambiamento, diventano attivi senza più essere un costo sociale.

In Progetto Arca abbiamo avviato questa sperimentazione su piccoli numeri che ci auguriamo possano aumentare: nello scorso anno abbiamo messo a disposizione del progetto Housing First 13 appartamenti a Milano, in collaborazione con il Comune e la rete fio.PSD (Federazione Italiana degli Organismi per le Persone Senza Dimora)».

Per maggiori informazioni: [progettoarca.org](http://progettoarca.org).

# DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



**CISL**

Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele.

Tesseramento 2020

[www.cisl.it](http://www.cisl.it)

## Segreteria Nazionale FIT-CISL

Segretario Generale:

**Salvatore Pellecchia**

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](mailto:fit@cisl.it) - [www.fitcisl.org](http://www.fitcisl.org)



[fb.com/fitcisl](https://fb.com/fitcisl)



@FitCisl

## Sedi Segreterie Regionali FIT-CISL

### Abruzzo

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

### Alto Adige

Via Raiffeisen, 13- 39100 Bolzano (BZ) Tel. 0471  
978327 - Fax 0471 979795  
[fit@sbgcisl.it](mailto:fit@sbgcisl.it)

### Basilicata

Via Marconi, 365 - 85100 Potenza (PZ)  
Tel./Fax 0971 57832  
[fit\\_reg\\_basilicata@cisl.it](mailto: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](mailto:fit_reg_calabria@cisl.it)

### Campania

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

### Emilia Romagna

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

### Friuli Venezia Giulia

Piazza Dalmazia, 1 - 34133 Trieste (TS)  
Tel. 040 6791344 - Fax 040 6791326  
[fit\\_reg\\_friuli\\_vg@cisl.it](mailto: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](mailto: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](mailto:fit_reg_liguria@cisl.it)

### Lombardia

Via Bolama, 13 - 20126 Milano (MI)  
Tel. 02 89355400 - Fax 02 37921899  
[fit\\_reg\\_lombardia@cisl.it](mailto:fit_reg_lombardia@cisl.it)

### Marche

Via Marconi, 58 - 60125 Ancona (AN)  
Tel. 071 9715421 - Fax 071 41828  
[fit\\_reg\\_marche@cisl.it](mailto:fit_reg_marche@cisl.it)

### Molise

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

### Piemonte

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

### Puglia

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

### Sardegna

Via Ancona, 11 - 09125 Cagliari (CA)  
Tel. 070 3490349 - Fax 070 3490249  
[fit\\_reg\\_sardegna@cisl.it](mailto:fit_reg_sardegna@cisl.it)

### Sicilia

Via Roma, 115 - 90133 Palermo (PA)  
Tel. 091 6165109 - Fax 091 6164671  
[fit\\_reg\\_sicilia@cisl.it](mailto:fit_reg_sicilia@cisl.it)

### Toscana

Via Cittadella, 58/R - 50144 Firenze (FI)  
Tel. 055 334011 - Fax 055 334017  
[fit\\_reg\\_toscana@cisl.it](mailto:fit_reg_toscana@cisl.it)

### Trentino

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

### Umbria

Via Campo Marte, 4 N-5 - 06124 Perugia (PG)  
Tel./Fax 075 5067458  
[fit.umbria@cisl.it](mailto:fit.umbria@cisl.it)

### Val D'aosta

Loc. Croix-Noire, 73 - 11020 Saint Christophe (AO)  
Tel. 0165 238287 - Fax 0165 363355  
[fit\\_reg\\_valdaosta@cisl.it](mailto:fit_reg_valdaosta@cisl.it)

### Veneto

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

# CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



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

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





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

**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](http://www.inat.it)

PER MAGGIORI INFORMAZIONI  
CONTATTACI AL NUMERO  
06515741 selezione 1  
o mandaci una mail a [info@inat.it](mailto: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)