

La VOCE dei Trasporti

LXX anno dalla fondazione

N. 7-8 | Luglio-Agosto 2020

Lento ritorno alla normalità



FIT-CISL
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCABILE

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



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol
GRUPPO

Sommario

numero 7-8 - Luglio-Agosto 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 7/08/2020
Finito di stampare nel mese di Agosto
Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

2 Lento ritorno alla normalità

In Evidenza

- 6 WE-TRANSFORM, così progettiamo l'automazione nei trasporti
- 8 Alitalia e trasporto aereo, le misure per il rilancio
- 10 Aspi, un nuovo modello per le concessioni autostradali
- 12 Volere è potere. Basta scuse, vogliamo risultati

Logistica integrata - Ambiente

14 Una Cabina di regia per l'economia circolare

Mobilità

- 16 Tpl, realtà complessa che deve porre la persona al centro
- 18 Smart working con più tutele grazie alla contrattazione
- 20 Rfi: manutenzione infrastrutture, Fit-Cisl in pressing
- 21 Ferservizi: investire la rotta col nuovo piano industriale
- 22 Idee per trasporti sostenibili: l'importante è partecipare

Trasporto aereo marittimo e Portualità

- 24 Tutele più ampie per i marittimi: l'impegno della Fit-Cisl
- 26 Marittimi in disarmo, la dura sfida dei prossimi mesi

Viabilità

28 Semplificare per accelerare i lavori, soprattutto al Sud

Generi e generazioni

30 Occupazione femminile, leva per il rilancio del Paese

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

32 Previdenza complementare, rendimenti in crescita nel 2019

Regioni

33 Emilia Romagna. Incidente di Lodi, una sala per non dimenticare

Opinioni e Colloqui

- 34 Mobilità ed elettricità, una rima dal grande futuro
- 35 Lotta alla pedofilia, Italia pioniera. «Ma c'è tanto da fare»

Lento ritorno alla normalità



Salvatore Pellicchia
Segretario Generale FIT-CISL

Recovery Fund

Mentre il killer Covid-19 continua a mietere vittime in tutto il mondo, i dati al 6 agosto 2020 dell'Organizzazione mondiale della sanità contano 18.575.326 casi dall'inizio della pandemia e 701.754 persone che hanno perso la vita, e mentre i ricercatori sono impegnati a individuare un vaccino idoneo a neutralizzare il virus oltre che una cura efficace, dobbiamo continuare a convivere con il virus senza abbassare la guardia e utilizzando tutte le forme di prevenzione possibili che gli esperti ci hanno prescritto.

La strada che abbiamo da fare per uscire dalla pandemia è lunga e solo un grande senso di responsabilità e il rispetto delle regole potrà facilitare il nostro percorso verso un lento ritorno alla vita normale. Quella vita sociale che abbiamo condotto fino al 7 marzo 2020.

Nel frattempo, nel nostro Paese, Governo, imprese e sindacati stanno lavorando da mesi a un programma, per fronteggiare la crisi economica che si è determinata con il blocco di quasi tutte le attività. Un programma che, in prima battuta, ha previsto oltre al ricorso a tutti gli ammortizzatori sociali disponibili anche misure straordinarie per salvaguardare i livelli occupazionali e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori travolti dall'emergenza e che, in questa fase, dovrà tracciare il percorso per uscire dalla grave crisi economica che non ha riferimenti analoghi nel passato.

Per attivare un piano di rilancio dell'economia serio occorrono, e lo stiamo sostenendo da mesi, imponenti risorse economiche e un intervento concreto in tal senso da parte dell'Unione europea.

Finalmente, dopo una lunga e complessa trattativa, rallentata dalle resistenze (o dagli egoismi) dei paesi cosiddetti "frugali", l'Europa ha battuto un colpo. E lo ha fatto – grazie all'accordo siglato il 21 luglio, al termine di un Consiglio europeo durato quattro giorni e quattro notti – nella direzione solidaristica che da sempre coincide con i valori fondanti del nostro sindacato. L'intesa sul Recovery Fund, per un'Unione scossa come il resto del mondo dalla pandemia e in cerca di una nuova bussola, è un passo essenziale. Per l'Italia, in particolare, la soluzione raggiunta dal Consiglio europeo rappresenta un'imperdibile

La parola

Il **Recovery Fund** o Fondo per la Ripresa è un pacchetto da 750 miliardi di euro varato dal Consiglio europeo lo scorso 21 luglio con lo scopo di favorire la ripresa economica dei paesi Ue. I 750 miliardi di euro, divisi a loro volta in 390 miliardi di sussidi e 360 miliardi di prestiti, saranno raccolti sui mercati, creando per la prima volta nella storia un debito pubblico comune europeo, che dovrà essere finanziato creando le prime imposte europee finalizzate appunto al suo rimborso.

La quota di Recovery Fund che spetterà all'Italia sarà di poco meno di 209 miliardi di euro, ma in cambio la Ue chiede importanti riforme in particolare quelle della Pubblica Amministrazione e della Giustizia per renderle entrambe più snelle ed efficienti e quella fiscale per porre fine all'evasione che in Italia, secondo l'Istat, vale il 12% del Pil.

opportunità per mettere la ripresa sui binari giusti. A fronte di un ammontare complessivo di 750 miliardi, 390 di contributi a fondo perduto e 360 di prestiti, il nostro Paese riceverà poco meno di 209 miliardi, di cui 80 miliardi in contributi e il resto in prestiti a basso tasso da investire nei prossimi anni e da rimborsare tra il 2026 e il 2058. Risorse che saranno erogate a partire dalla prossima primavera ma potranno essere utilizzate anche per coprire spese affrontate nel 2020. Sono numeri che parlano da soli. Ma che si tradurranno in una concreta occasione di sviluppo economico e sociale solo se le nostre istituzioni, le associazioni rappresentative dei diversi interessi in gioco e i singoli attori sulla scena nazionale sapranno dimostrarsi all'altezza del compito che li attende. La Fit-Cisl, assieme alle altre rappresentanze sindacali, svolgerà fino in fondo il proprio ruolo, stimolando – come siamo soliti fare – il Governo, le controparti datoriali e le aziende con proposte e iniziative concrete affinché quei soldi siano investiti al meglio, in nome dell'interesse comune e sempre nel pieno rispetto del diritto al lavoro e delle prerogative di chi fornisce ogni giorno sul campo il proprio apporto alla produzione di beni e servizi.

Pungoli e martelli

La funzione di pungolo orgogliosamente rivestita dal sindacato è stata esemplificata dalla "Notte per il lavoro" promossa da Cgil, Cisl e Uil che, nella serata del 29 luglio, in Piazza Santi Apostoli a Roma, hanno radunato una folta platea di manifestanti, nel pieno rispetto delle norme anti contagio. Un appuntamento che è servito a porre sotto i riflettori innanzitutto la questione occupazionale, a partire dalle tantissime testimonianze dal vivo e in collegamento via Internet di lavoratori che durante la pandemia hanno operato senza sosta, correndo rischi in prima persona, per svolgere le rispettive mansioni garantendo ai cittadini la fruibilità dei servizi essenziali. Nel successivo momento di confronto tra i Segretari generali delle tre principali confederazioni sindacali, la nostra Segretaria generale Annamaria Furlan ha richiamato l'atten-

La parola

Per **Paesi frugali** si intendono gli Stati nordeuropei Austria, Danimarca, Olanda e Svezia con Finlandia e Repubbliche baltiche a supporto ma in posizione più defilata. La loro accusa agli Stati del Sud Europa si può sintetizzare così chiedono soldi a tutta la Ue ma poi li spendono male. In particolare i frugali non accettano che l'Italia usi i soldi del Recovery Fund per distribuirli a pioggia invece di fare le riforme, visto che il Belpaese ha un debito pubblico fuori controllo e un'evasione fiscale altissima.

Ai Paesi frugali si contrappongono quelli cosiddetti Mediterranei, cioè Italia, Francia e Spagna, che non intendono farsi condizionare da Stati così piccoli i quali per giunta in molti casi, soprattutto in quello dell'Olanda, sono di fatto dei paradisi fiscali dentro la Ue.

zione anche sul contributo che l'Europa, con i 209 miliardi messi a nostra disposizione, ha offerto per la crescita e per il lavoro del nostro Paese. «Non dobbiamo sprecare né un minuto né un euro», ha avvertito Annamaria, ricordando, tra le priorità che il Governo è chiamato a condividere con i sindacati, la necessità impellente «sbloccare i cantieri, le infrastrutture materiali e immateriali».

È un chiodo su cui come Fit-Cisl non ci stanchiamo di battere. E proprio per «non sprecare né un minuto né un euro» il nostro martellamento sul tema delle infrastrutture e dei cantieri da sbloccare è rappresentato al massimo livello dalla vertenza sui trasporti che la nostra Federazione ha aperto, assieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, che parte da una piattaforma unitaria di proposte dal titolo "Rimettiamo in movimento il Paese".

Un appello che dopo la devastazione causata dal Covid-19 ha acquisito una forza simbolica ancor più mobilitante. Il documento presentato nel giugno 2019, sul quale continueremo ad insistere finché non avremo raggiunto tutti gli obiettivi in esso contenuti, è imperniato su tre punti-chiave: infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali.

Il pressing da noi esercitato, anche grazie alla vertenza sui trasporti, sta producendo risultati significativi: il Governo in carica, come attesta l'interlocuzione positiva in corso con la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, mostra di avere chiara la rilevanza strategica del nostro settore per far sì che, non solo metaforicamente, il sistema Italia possa essere rimesso in movimento e abbia quindi la chance di correre al pari dei competitor europei e internazionali.

Sul rinnovo dei contratti scaduti però le controparti datoriali e aziendali continuano a fare "orecchie da mercante". Di questo passo la situazione rischia di non essere più sostenibile: i contratti di lavoro scaduti vanno rinnovati e anche rapidamente. Durante il periodo di confinamento i trasporti hanno continuato a garantire i servizi essenziali e questo dato non può cadere nel dimenticatoio. Subito dopo la pausa estiva occorrerà un'iniziativa sindacale serrata per arrivare ai rinnovi prima della fine dell'anno.

Segnali positivi

Un segnale confortante, stante la situazione generale dell'Italia, ci è arrivato dalle indiscrezioni relative a imminenti nomine di commissari straordinari che sovrintenderanno ai cantieri per la realizzazione di una serie di grandi opere e per la messa in sicurezza di infrastrutture esistenti. La formalizzazione delle nomine, se le indiscrezioni di stampa saranno confermate, avverrà presto con atto del Presidente del Consiglio su proposta del Ministero dei Trasporti, come previsto dal decreto Rilancio, recentemente convertito in legge. Sarà compito dei commissari accelerare le attività previste dai progetti e garantire il necessario coordinamento dei lavori.

Un altro segnale che ci induce a ben sperare è arrivato lunedì 3 agosto con l'inaugurazione del nuovo viadotto autostradale Genova-San Giorgio, 722 giorni dopo il crollo del Ponte Morandi, che il 14 agosto 2018 costò la vita a 43 persone. Negli occhi e nel cuore di tutti noi sono impresse le immagini di quella catastrofe: a meno di due anni da allora, un lasso di tempo significativamente breve – per i tempi italiani – per la realizzazione

di una grande opera, il taglio del nastro per il nuovo ponte di Genova fornisce un importante stimolo a voltare pagina. E ad adottare un “modello Genova” anche per le molte altre opere infrastrutturali che attendono di essere costruite o rimesse in sesto, comprese quelle necessarie per ridare funzionalità e sicurezza al porto del capoluogo ligure. Parlare di “modello Genova” è possibile a patto però di riconoscere l’eccezionalità delle condizioni che hanno consentito la rapida inaugurazione del nuovo viadotto. L’alleggerimento delle procedure di aggiudicazione dei lavori è stato uno dei fattori, ma la presenza di un commissario straordinario – nello specifico caso del ponte Morandi giusto soffermarsi sulla persona scelta, Marco Bucci, cui vanno riconosciuti molti meriti per la riuscita delle operazioni di ricostruzione – ci dice anche che il “modello Genova” non è replicabile nella sua integrità. D’altra parte, prima l’Italia riuscirà a superare la stagione dei “commissari straordinari” per lasciare posto alla normalità dell’efficienza decisionale e amministrativa e prima diventeremo un Paese più efficiente e più affidabile.

Buona, ordinaria amministrazione

Insomma, la straordinarietà deve farsi quotidianità del buon funzionamento, l’eccezione di oggi deve diventare la regola di domani. Una rivoluzione copernicana che il Governo Conte sembra avere indicato come orizzonte varando il decreto Semplificazioni, che ha visto la luce il 17 luglio con la pubblicazione del testo in Gazzetta Ufficiale. Diverse le novità interessanti per “rimettere in movimento il Paese”, a cominciare dallo sblocco di alcune opere pubbliche fondamentali – una cinquantina circa - tramite una corsia preferenziale nel solco del “modello Genova” adottato per la rapida ricostruzione del ponte Morandi. L’elenco delle opere prioritarie si inserisce nella più ampia cornice di Italia Veloce, il piano da 200 miliardi di euro predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per ammodernare e potenziare l’intera rete infrastrutturale, che comprende strade e autostrade, ferrovie, trasporto metropolitano, porti e aeroporti.

Un altro elemento nevralgico del provvedimento è costituito dalle misure – ancora una volta straordinarie, visto che saranno in vigore fino al 31 luglio 2021 - per gli appalti con affidamenti diretti senza gare per tutte le piccole e medie opere e per quelle grandi che saranno considerate urgenti. Il decreto punta anche a semplificare e uniformare le procedure di nomina dei Commissari straordinari per le opere di maggiore complessità o più rilevanti per il tessuto economico, sociale e produttivo. L’auspicio però, come dicevamo, è che dai giorni della straordinarietà si possa passare a quelli dell’ordinarietà. Meritano una citazione, tra i tanti temi affrontati nel provvedimento, anche le norme volte a garantire la sicurezza di viadotti e gallerie su strade e autostrade.

Di decreto in decreto

In attesa che il decreto Semplificazioni venga convertito in legge e prima che il Governo passi all’esame del Recovery Plan, sulla cui base potranno essere stanziati gli aiuti europei per l’emergenza Covid, l’Esecutivo deve sciogliere i nodi di un altro importante provvedimento, ribattezzato decreto Agosto. Il varo del provvedimento da parte del Consiglio dei Ministri dovrebbe avvenire il 7 agosto. Cgil, Cisl e Uil chiedono con forza che il decreto Agosto proroghi fino alla fine dell’anno il blocco dei licenziamenti introdotto dopo lo scoppio della pandemia. Prevista anche la proroga della Cig Covid per 18 settimane, nel periodo compreso tra il 13 luglio e il 31 dicembre. Di non secondaria importanza le norme che dovrebbero prevedere il raddoppio del limite welfare aziendale per l’anno 2020 e la detassazione dei rinnovi contrattuali per 24 mesi.

Come Fit-Cisl guardiamo con estrema attenzione alle misure che il nuovo decreto Agosto dovrebbe introdurre a favore dei trasporti e, più in particolare, all’indennità a favore dei marittimi, al rifinanziamento del fondo Tpl, alle risorse per ponti e viadotti di province e città metropolitane, all’incremento del fondo per l’acquisto veicoli a basse emissioni di Co2, alle disposizioni in materia di autotrasporto,

alle misure compensative per il trasporto passeggeri con autobus non soggetti a obblighi di servizio pubblico, alle misure in materia di servizi turistici su strada, a quelle per il trasporto aereo per quanto attiene alla costituzione della nuova Alitalia, alla decontribuzione del cabotaggio marittimo, ai Comitati di gestione porti.

Per quanto attiene al trasporto aereo la Ministra del lavoro si è impegnata a garantire una soluzione per le lavoratrici e i lavoratori di Air Italy attraverso un percorso che prevede in prima battuta la copertura, con un massimo di dieci mesi di ammortizzatori sociali, del reddito e, contestualmente, l’avvio di un percorso negoziale a livello interministeriale (trasporti, lavoro, sviluppo economico) per individuare nuove soluzioni occupazionali. Per Alitalia il decreto Agosto dovrebbe contenere novità per il meccanismo di costituzione della newco che dovrà realizzare il rilancio della nuova compagnia di bandiera. La procedura diventerebbe più flessibile: la newco partirebbe con un capitale sociale di 20 milioni di euro, a fronte dei 3 miliardi che il decreto Rilancio ha destinato ad Alitalia. La nuova società sarebbe chiamata unicamente alla preparazione del piano industriale da sottoporre entro 30 giorni alla valutazione della Commissione europea, che paventa la violazione delle regole sugli aiuti di Stato. Il piano industriale sarà inviato anche alle commissioni parlamentari competenti, che avranno 30 giorni per dare il loro parere. In questi casi è d’obbligo l’uso del condizionale perché lo schema potrebbe essere superato, come è avvenuto più volte in passato, anche durante l’iter di approvazione del provvedimento.

La novità principale è che il percorso della newco proseguirebbe, con la modifica dell’atto costitutivo dello statuto e con l’adeguamento del capitale sociale, solo qualora il piano industriale ricevesse il via libera di Bruxelles: nel caso in cui le autorità europee intimassero lo stop, la società finirebbe in liquidazione. Un esito negativo da scongiurare a tutti i costi, visto che il decollo dell’operazione, e conseguentemente la conservazione di una



compagnia di bandiera, è fondamentale – come diciamo da mesi – per mettere le ali alla ripresa e per salvaguardare il ruolo di una realtà certamente strategica per l'economia del nostro Paese, anche alla luce dei livelli occupazionali, da tutelare per intero, e per l'impatto del vettore nazionale sull'intero settore del trasporto aereo.

La questione ambientale

Per la prima volta nel settore dei Servizi ambientali, con la condivisione di tutte le sei associazioni datoriali, si è finalmente concretizzata la definizione del Memorandum-Avviso comune "Dai rifiuti un contributo all'economia circolare". Durante il nostro convegno "La gestione del sistema dei rifiuti tra complessità e sfide future", svoltosi il 17 aprile 2019 presso l'Auditorium Antonianum, erano già emerse una serie di criticità a cui porre rimedio. A novembre 2019, in fase di avvio del tavolo di trattativa per il rinnovo

del ccnl dei Servizi ambientali, abbiamo condiviso la necessità di definire un nuovo modello normativo e contrattuale sulla gestione dei rifiuti nel nostro Paese che ha poi portato al varo del Memorandum-Avviso.

Il documento propone la definizione di una nuova legge per la gestione dei rifiuti che abbia l'obiettivo di accelerare il passaggio all'economia circolare, sollecitando da un lato l'innovazione e consolidando il sistema industriale e dall'altro riuscendo a recuperare gli squilibri di gestione fra le diverse aree del Paese. Chiederemo al Governo e Parlamento di affrontare insieme le attuali criticità del sistema di raccolta, trattamento e valorizzazione dei rifiuti, anche per restare in linea con i nuovi obiettivi proposti dalle quattro direttive europee sull'economia circolare.

L'emergenza sanitaria da Covid-19, ha messo in evidenza il deficit impiantistico

sul trattamento dei rifiuti e le criticità che hanno spesso messo in discussione la continuità del servizio.

Occorre implementare l'attuale impiantistica e ricercare un maggior coinvolgimento delle istituzioni nazionali e locali e dei cittadini, per rafforzare la cultura della salvaguardia dell'ambiente e sviluppare un modello industriale sul trattamento e riciclo dei rifiuti con l'obiettivo di rendere autosufficiente ogni territorio del nostro paese.

Così come occorre rafforzare e consolidare la regolazione indipendente dell'authority Arera, superando gli attuali conflitti di competenze tra enti locali che hanno limitato, di fatto, lo sviluppo del settore.

Il Memorandum-Avviso affronta tutte le problematiche del nostro sistema, compresi gli aspetti contrattuali e della salute e sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori impiegati e ipotizza, sulla base della conoscenza e dell'esperienza, le soluzioni per renderlo efficiente ed efficace.

Appuntamento a settembre

Continueremo a lavorare alacremente nel solco del percorso intrapreso e che ha portato già una serie di risultati importanti: uno per tutti le norme sull'Autoproduzione nei porti.

Molto è stato fatto finora, molto altro occorre fare per adeguare il nostro sistema dei trasporti ai bisogni del Paese e contribuire, allo stesso tempo, a portare l'Italia fuori dalle secche di una crisi economica senza precedenti. Il terreno su cui ci muoveremo è impervio ma non sarà questo a scoraggiarci perché il Memorandum-Avviso comune "Dai rifiuti un contributo all'economia circolare" e la piattaforma "Rimettiamo in movimento il Paese" saranno la nostra stella polare per i prossimi mesi. Lucio Anneo Seneca diceva che non esiste vento favorevole per il marinaio che non sa dove deve andare....noi la nostra meta la conosciamo.

WE-TRANSFORM, così progettiamo l'automazione nei trasporti



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Pronello (Politecnico Torino) illustra l'iniziativa Ue che vede la Fit-Cisl in prima fila

L'automazione nel settore dei trasporti è un tema molto dibattuto ed in tanti, come politici ma anche studiosi, si dicono preoccupati del suo impatto sul mondo del lavoro. Ma c'è chi non sta a guardare e cerca soluzioni concrete che consentano una transizione "dolce" verso questa tecnologia, sempre più diffusa, con l'obiettivo di aiutare le lavoratrici ed i lavoratori dei trasporti a gestire il cambiamento.

Ed è proprio questa la forza di WE-TRANSFORM, un progetto europeo che vede la nostra Fit-Cisl in prima linea e che è coordinato da Cristina Pronello, Professore ordinario al Politecnico di Torino, specializzata in sistemi di trasporti intelligenti. È lei a presentarci WE-TRANSFORM, sigla che sta per Workforce Europe – Transformation Agenda for Transport Automation, cioè Forza lavoro Europa – Agenda della trasformazione per l'automazione nei trasporti.

Professoressa Pronello, come nasce il progetto?

«WE-TRANSFORM è un progetto europeo che risponde ad uno specifico bando della Commissione Europea dedicato a "Gli effetti dell'automazione sulla forza lavoro nel settore dei trasporti, condizioni di lavoro future e competenze richieste". Con questo bando la Commissione chiede di studiare il fenomeno in questione, con particolare attenzione a donne e disabili, e presentare soluzioni concrete, sotto forma di agenda

con precise tempistiche. La finalità è di fare sì che, nello scenario peggiore di sviluppo tecnologico, l'impatto sui posti di lavoro dei trasporti sia pari a zero, cioè che nessuno perda la propria occupazione, e nello scenario migliore nuovi posti di lavoro siano creati. Le proposte che presenteremo saranno poi applicate concretamente dalla Commissione Europea: si tratta quindi di un'opportunità unica che ci consente di incidere profondamente nelle scelte e nelle azioni della UE».

«Penso che, per l'assegnazione del progetto, ciò che ha fatto la differenza sia stato il fatto che noi abbiamo coinvolto da subito i sindacati come partecipanti di primo piano»

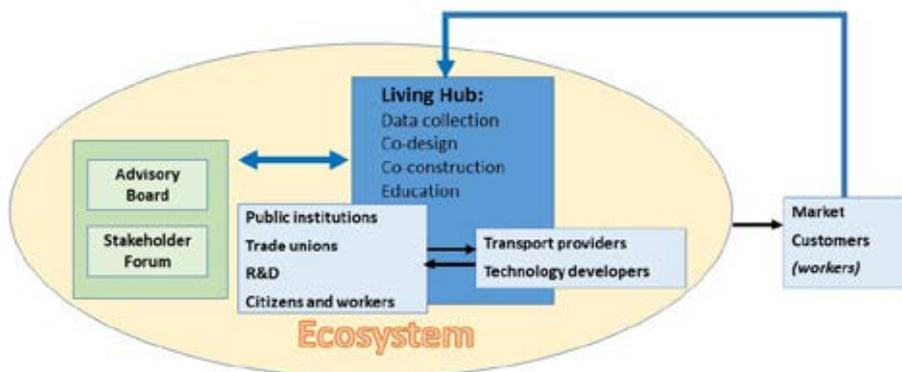
Al bando europeo hanno partecipato in tanti da tutta Europa ma ha vinto solo il progetto da lei coordinato, appunto WE-TRANSFORM. Come mai?

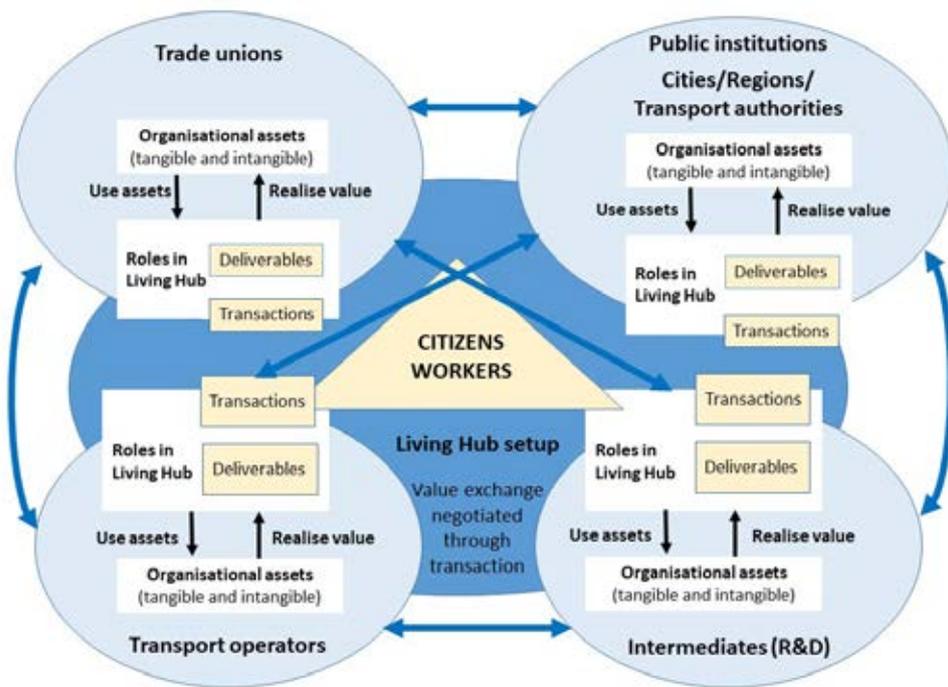
«Sì, lo scorso 16 luglio ci è stato notificato che eravamo gli assegnatari del finanziamento: quasi non ci credevo perché la competizione era davvero molto forte. Penso che ciò che ha fatto la differenza sia stato il nostro approccio innovativo nell'affrontare il problema, la natura del nostro

consorzio ed il fatto che abbiamo coinvolto da subito i sindacati come partecipanti di primo piano al nostro progetto. Questo ha dato più concretezza a WE-TRANSFORM perché sono le parti sociali che ci aiutano a parlare con cittadini e lavoratori, perché hanno il polso della situazione. I sindacati confederali italiani, cioè Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti, sono stati i primi in Europa ad aderire a WE-TRANSFORM, capendo subito l'importanza di questa opportunità».

Oltre ai sindacati partecipano anche altri stakeholder?

«Sì, enti pubblici a diversa scala territoriale, autorità dei trasporti, università e aziende e non solo. Al momento il consorzio è formato da 36 partner ed ora, con il finanziamento del progetto le adesioni aumenteranno perché abbiamo previsto la creazione di uno "Stakeholder Forum". Questo Forum comprenderà tutti gli altri attori chiave del settore dei trasporti a livello mondiale. Pensi che, allo stato di presentazione della proposta, abbiamo già avuto l'adesione formale di 34 partner che hanno dichiarato di voler partecipare alle attività del





Professoressa Cristina Pronello

progetto ed il numero crescerà in modo importante e con continuità nell'arco dei tre anni dello stesso».

Come mai avete partecipanti che non provengono da paesi Ue?

«Perché la Commissione Europea ci chiede di confrontare quello che sta accadendo negli Stati membri con quanto già avviene in Stati Uniti, Canada e Giappone, che sono tra i paesi più avanzati in termini di automazione nei trasporti. Noi con WE-TRANSFORM siamo andati oltre ed abbiamo coinvolto anche stakeholder della Corea del Sud, altra nazione molto avanzata nella tecnologia ed automazione nel settore dei trasporti».

Lei spiegava che la richiesta della Commissione Europea e quindi lo scopo del progetto è quello di creare un'agenda concreta che studi l'impatto dell'automazione dei trasporti ed eviti la perdita di posti di lavoro. Concretamente come si traduce questo obiettivo?

«Con una serie di target che partono da quello più generale dato dalla Commissione stessa. Vogliamo capire quali saranno i problemi che le lavoratrici ed i lavoratori dovranno affrontare nel prossimo futuro e come riqualificarli perché vincano la sfida delle nuove esigenze del mercato del lavoro. Intendiamo dedicarci a temi prioritari di interesse collettivo, includendo tutte le modalità di trasporto. Ancora più concretamente,

creeremo un Cross-national living hub, cioè una piattaforma vivente internazionale come luogo di dialogo di tutti gli stakeholder coinvolti che sarà il cuore del nostro progetto: qui avverrà il confronto per creare insieme, cioè co-creare, un sapere condiviso ed accessibile a tutti che consenta di affrontare l'obiettivo sfidante dato dalla Commissione Europea. Grazie a questo confronto dentro l'hub, co-progetteremo un'agenda che sarà inclusiva di tutti gli aspetti, basata sull'evidenza dei fatti ed orientata all'azione: questa agenda sarà fatta propria dalla Commissione Europea che la attuerà concretamente. Questo vuol dire, e qui sta la novità, che le soluzioni che proporremo non saranno basate su stime o proiezioni, che poi magari non si realizzano, considerando che l'imprevisto è ormai la norma, ma su reattività, resilienza ed adattamento; lo stesso hub, se conseguirà i risultati che ci attendiamo, continuerà a vivere anche una volta concluso il nostro progetto».

In quali termini il grande tema generale dell'impatto dell'automazione sul lavoro può essere specificamente declinato nel settore dei trasporti?

«Personalmente, ritengo che i trasporti siano uno dei settori più coinvolti dall'automazione, per cui bisogna puntare soprattutto sulla formazione per riqualificare le lavoratrici ed i lavoratori che rischiano di perdere il posto di la-

voro. Ciò va fatto coinvolgendo anche l'università, che deve ripensare il suo modello formativo, considerando le nuove esigenze del mondo del lavoro. Questo è un problema soprattutto in Italia, visto che da noi il livello di istruzione medio è basso, per cui va ripensato tutto il sistema formativo, ma per fare ciò bisogna conoscere bene le esigenze dei lavoratori stessi e del mercato del lavoro».

Quale metodo avete scelto per realizzare questo progetto e perché?

«Di fatto il metodo è creare l'hub ricorrendo all'uso dell'intelligenza collettiva, cioè quella che nasce dagli stakeholder messi a confronto. Ma non può mancare l'ausilio dell'intelligenza artificiale per raccogliere tutte le informazioni a disposizione sul tema in questione in tempi ridotti e con costi bassi in modo da fare un'analisi dei dati su cui poi agirà l'intelligenza umana per trovare, face-to-face, soluzioni con tutte le parti coinvolte, mettendo al centro i cittadini lavoratori, poi i sindacati che li rappresentano, quindi le istituzioni, la ricerca e le aziende dei trasporti (si veda il grafico, Ndr)».

Quanto sarà difficile far dialogare così tanti stakeholder provenienti da paesi così diversi?

«(Sorridente) Qui sta la sfida più complicata, ed è per vincerla che abbiamo pensato a realizzare l'hub. Ci aiuteranno una serie di strumenti e modalità di lavoro: sicuramente incontri fisici, gruppi di lavoro, workshop annuali e molto altro. Un grande sforzo sarà posto nel coordinamento e nel supporto alle policy. Useremo quindi una serie di metodi che consentiranno un lavoro di gruppo proficuo che aiuti a raggiungere i risultati richiesti».

Alitalia e trasporto aereo, le misure per il rilancio



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

Dal decreto appena convertito in legge novità per la Newco e per l'intero settore

Con l'ok definitivo del Senato al testo del decreto Rilancio nella versione modificata dalla Camera, le misure di sostegno al trasporto aereo varate a metà maggio dal governo e ritoccate nel corso dell'esame a Montecitorio sono diventate legge. È un passo importante per l'intero settore, che più di altri ha subito l'impatto della pandemia. Di svariati decenni precedente all'emergenza Covid-19 è la crisi di Alitalia, la nostra compagnia di bandiera, la più grande azienda del settore in Italia. Dato il ruolo strategico del vettore nazionale non solo per il trasporto aereo ma per l'intera economia del Paese, non possiamo che accogliere favorevolmente l'impegno del Governo e del Parlamento per il rilancio di Alitalia. Un impegno che le misure del decreto Rilancio (nome semplificato del decreto-legge 34/2020, "Misure urgenti in materia di salute e di sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19") appena convertito in legge rendono sempre più tangibile. Come dimostrano in particolare gli articoli 202, 203 e 204.

Dato il suo ruolo strategico, non possiamo che accogliere favorevolmente l'impegno del Governo e del Parlamento per il rilancio di Alitalia

giorni dalla data di assegnazione». Si tratta di una modifica introdotta nel passaggio del testo alla Camera: la versione iniziale del decreto prevedeva che il piano fosse redatto «senza indugio».

Confermata, rispetto alla versione iniziale, è invece la parte dell'articolo che consente alla Newco di «costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri. La società è altresì autorizzata ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria». L'articolo 202 prevede poi la stipula di un apposito contratto di servizio tra lo Stato e la nuova società per la prestazione di servizi pubblici es-

Per far sì che la nostra compagnia di bandiera possa riprendere una traiettoria all'altezza del suo ruolo e della sua storia, il decreto Rilancio, ormai divenuto legge (la pubblicazione è avvenuta sulla Gazzetta ufficiale del 18 luglio), autorizza, all'articolo 202, la costituzione di una nuova società di trasporto aereo, controllata direttamente dallo Stato o da società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta, già prevista dall'articolo 79 del decreto legge n. 18 del 2020 (il cosiddetto decreto Cura Italia). Per la costituzione della nuova società, il cui scopo è «l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone», è necessaria l'autorizzazione della Commissione europea, salvo ulteriori modifiche. Il limite di partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze al capitale della società è quantificato in 3 miliardi di euro. Spetta alla nuova società predisporre un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta. Questo piano è «trasMESSO alle Camere per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato nel termine perentorio di trenta



senziali di rilevanza sociale, e nell'ottica della continuità territoriale, con la possibilità di subentrare in quelli già in essere con società in amministrazione straordinaria. Alla Newco non si applicano i limiti ai compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni. La nuova società può avvalersi del patrocinio legale dell'Avvocatura dello Stato; tutti gli atti connessi all'operazione definita in questo articolo sono esenti da imposizione fiscale. Di rilievo anche un'altra modifica introdotta in questo articolo dalla Camera: si tratta della proroga della durata delle concessioni aeroportuali, estesa di due anni, «in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica».

L'articolo 203 del provvedimento, rimasto sostanzialmente inalterato durante l'iter parlamentare, riguarda il trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo. Per i vettori aerei e per le imprese che operano e impiegano personale sul territo-



rio italiano, assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni, viene introdotto l'obbligo di applicare ai propri dipendenti e al personale dipendente da terzi utilizzato per le proprie attività, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal contratto collettivo nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Una novità di notevole importanza, da tempo sollecitata dalle organizzazioni sindacali, a partire dalla Fit-Cisl, allo scopo di riequilibrare il mercato per impedire forme di dumping contrattuale. La nostra Federazione ha infatti evidenziato nelle

sedi opportune, da tempo, che tale concorrenza sleale è stata troppo a lungo praticata sulla pelle di lavoratrici e lavoratori.

L'articolo 204, infine, destina il 50 per cento delle maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, a decorrere dal 1° luglio 2021. Un

approccio che nel complesso ci pare positivo. Monitoreremo attentamente gli sviluppi, con un occhio particolare al dossier Alitalia: dopo la nomina dei vertici e l'avvio della Newco nel solco tracciato dal decreto Rilancio attendiamo il completamento della squadra manageriale e la presentazione di un piano industriale che ci auguriamo realistico e al tempo stesso ambizioso, innovativo e tale da consentire al nostro vettore nazionale di competere con le altre compagnie europee, già proiettate nello scenario post-Covid, per ampiezza delle rotte, consistenza della flotta e valorizzazione del personale.



Aspi, un nuovo modello per le concessioni autostradali



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Bene il freno all'autoproduzione nei porti.
Rinnovi contrattuali, ripreso il confronto*

Superata la fase più acuta dell'emergenza pandemica, il dibattito pubblico nel nostro Paese – dove tutti naturalmente si augurano che la curva del contagio non torni a impennarsi in autunno – si concentra sul varo delle misure per il rilancio delle attività economiche, ma anche sui dossier che già prima della diffusione del Covid-19 erano catalogati alla voce “nodi da sciogliere”. Un elenco in cui spicca la questione Autostrade per l'Italia, finalmente risolta dal Governo a metà luglio. Gli aspetti principali dell'operazione sono noti: ritorno di Aspi sotto l'ala pubblica, Cassa Depositi e Prestiti come azionista di maggioranza con conseguente passo indietro della famiglia Benetton. Dal punto di vista sindacale, la soluzione individuata dall'Esecutivo ha il merito essenziale di garantire la continuità occupazionale.

La fine della lunghissima partita che si è giocata attorno ad Aspi non è però che un aspetto, per quanto rilevante, di un mondo più ampio, quello delle con-

tre che in quella a medio e lungo termine, e all'esigenza di abbassare le tariffe con opportuni efficientamenti del servizio fornito. Come sindacato abbiamo ben presente il rischio che, nel tentativo di far quadrare i conti, a fare le spese del giro di vite sia la quota di risorse rappresentata dal costo del lavoro. Dobbiamo pertanto essere pronti, come nel caso di Autostrade per l'Italia, a salvaguardare il ruolo di lavoratrici e lavoratori.

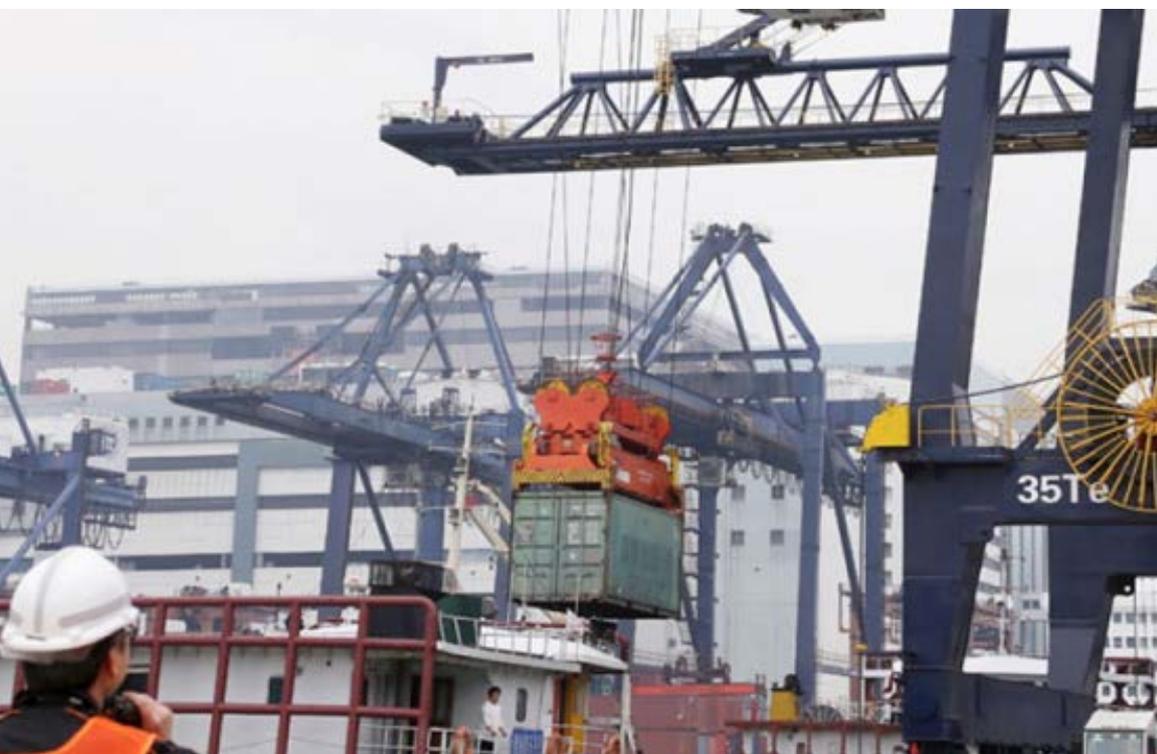
Tra i contratti per cui sono ripartiti i tavoli in vista del rinnovo ci sono quelli relativi ai porti e alla logistica

L'impegno del sindacato a tutela di chi lavora, più che mai in questa fase di ripartenza e di rilancio dopo il lockdown, ha trovato pieno accoglimento, per quanto riguarda il settore degli operatori portuali, in un emendamento al decreto Rilancio, recentemente convertito in legge dal Senato dopo il sì della Camera. Proprio a Montecitorio è stata introdotta su iniziativa della maggioranza una modifica, poi confermata a Palazzo Madama, che pone un freno alla cosiddetta “autoproduzione”, cioè alla pratica per cui una nave, ancorata in porto, svolge con proprio personale operazioni quali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale trasportato da Tir, trailer o contenitori. A seguito dell'emendamento, divenuto articolo 199-bis del provvedimento, l'autoproduzione è consentita solo qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate né tramite il ricorso



cessioni autostradali, che hanno fruttato in anni recenti utili miliardari ai soggetti cui sono state assegnate. Secondo noi la scelta tracciata per Aspi può rappresentare un modello da seguire anche per le altre concessioni. Alcuni paletti dovranno essere piantati per tutti gli altri rinnovi: penso in particolare alla necessità di investire nella manutenzione immediata, ol-





genza al 15 ottobre. D'altra parte, anche ipotizzando di riuscire a tenere i focolai pandemici sotto controllo per i prossimi mesi, non possiamo dimenticare che il Covid-19 ha inflitto una ferita profondissima al tessuto economico e sociale del nostro Paese. E per questo, opportunamente, il Governo in carica ritiene necessaria la proroga degli ammortizzatori sociali e del divieto di licenziamento. Sono misure emergenziali che accompagnano i pur doverosi tentativi di tornare gradualmente agli assetti e ai valori pre-Covid. Per chi come noi vive ogni

giorno sul campo la sfida di tutelare i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, adoperarsi per giungere alla firma di un rinnovo contrattuale è un'attività primaria da svolgere con passione e con orgoglio. Ed è un bene per tutti che la macchina del confronto con le parti datoriali si sia rimessa in moto, seppure scontando qualche inevitabile difficoltà e con le dovute precauzioni anticontagio, comprese le mascherine e le videoconferenze – emblemi della fase-Covid che ormai da mesi scandiscono le giornate di tutti noi.

alla società o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo. Vengono così tutelati gli interessi delle imprese presenti in modo autorizzato nei porti, così come degli stessi lavoratori portuali, anche a vantaggio della sicurezza negli scali, visto che gli operatori marittimi utilizzati per l'autoproduzione non hanno ricevuto una preparazione specifica. Si tratta di una novità lungamente attesa dalle organizzazioni sindacali europee e internazionali, volta anche a scoraggiare forme di dumping contrattuale nei porti e a rendere chiare, al di là di ogni margine interpretativo, le norme in vigore dagli anni Novanta, così da evitare storture e forzature. Un fenomeno deprecabile che tuttavia era di fatto limitato a due o tre grandi compagnie.

di ripresa della quotidianità, dopo mesi in cui, rispetto alla normale dialettica sindacale, l'attenzione era stata inevitabilmente spostata sulla salvaguardia della salute e sugli sforzi per arginare la diffusione del Covid-19.

Un ritorno alla normalità che, come abbiamo subito premesso, deve però tenere conto del rischio di una nuova onda pandemica favorita dalla ripresa autunnale delle attività dopo la stagione estiva. Non è un caso che si sia deciso di prorogare lo stato di emer-

giorno sul campo la sfida di tutelare i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, adoperarsi per giungere alla firma di un rinnovo contrattuale è un'attività primaria da svolgere con passione e con orgoglio. Ed è un bene per tutti che la macchina del confronto con le parti datoriali si sia rimessa in moto, seppure scontando qualche inevitabile difficoltà e con le dovute precauzioni anticontagio, comprese le mascherine e le videoconferenze – emblemi della fase-Covid che ormai da mesi scandiscono le giornate di tutti noi.

Il passaggio alla nuova fase delle attività economiche e produttive, nel percorso di uscita progressiva dall'emergenza, è caratterizzato anche, sul versante prettamente sindacale, dalla ripresa delle trattative per i rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro. Tra i ccnl per cui sono ripartiti i tavoli ci sono quelli relativi ai porti e alla logistica. La riapertura del confronto è molto importante, non solo per le lavoratrici e per i lavoratori che attendono il rinnovo ma anche, in senso più generale, come segni



Volere è potere.

Basta scuse, vogliamo risultati



Silvia Ferro

La Commissione di garanzia scioperi prende posizione e scrive all'esecutivo

Quando un paese intero è costretto a fermarsi e a chiudersi in casa per proteggersi da un virus invisibile e sconosciuto, il concetto di "servizio pubblico essenziale" diventa tangibile. Stiamo parlando di quei servizi che non si sono potuti permettere lo "stop", di quei servizi che devono sempre – anche se in modo contingentato – rimanere a disposizione del Paese pur tra mille difficoltà e con una pandemia in corso.

I trasporti sono tra questi. Ridotti ma mai fermi.

Se mai ce ne fosse stato bisogno – almeno per quello che ci riguarda – la Commissione di garanzia scioperi ha invitato le organizzazioni sindacali a non effettuare astensioni collettive dal 25 febbraio al 30 aprile – più di due mesi – al fine di «evitare ulteriore aggravio alle istituzioni coinvolte nell'attività di prevenzione e contenimento della diffusione del virus Covid-19».

Ovviamente abbiamo accolto, a tutti i livelli (nazionale, regionale, territoriale), il "fermo invito" della Commissione. Le nostre parole d'ordine infatti sono sempre state "contrattare", "dialogare", "concertare" non certo "scioperare" che rimane l'ultima spiaggia quando le posizioni fra le parti rimangono inconciliabili. Responsabilità vuol dire anche questo.

Abbiamo lavorato costantemente per far sì che le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti potessero operare con i massimi livelli di sicurezza. Abbiamo dato priorità alla gestione emergenziale del Paese e abbiamo congelato le vertenze che ancora oggi, purtroppo, non hanno trovato soluzione.

Il guaio però è che, alle questioni pendenti, in tempo di Covid, se ne sono aggiunte altre molto gravi tanto da indurci, unitamente a Filt e Uilt, a lanciare un vero e proprio "grido di allarme" alla Commissione di garanzia scioperi rivolgendole – questa volta è toccato a noi – un "fermo invito" ad attivarsi per sollecitare la soluzione dei problemi. La Commissione di Garanzia infatti può in casi specifici intervenire per prevenire

un momento di conflittualità, in virtù dei poteri che le derivano dalla normativa vigente, in modo particolare dall'art. 13 lettera h) della legge n. 146 del 1990 che le affida, tra gli altri, anche quello di intervenire su comportamenti illegittimi che potrebbero determinare l'insorgenza del conflitto o, ove esistenti, l'aggravamento dei conflitti in corso. Esattamente quello che si sta determinando.

**«Bisogna darsi obiettivi chiari e precisi. Bisogna capire ognuno di noi quale responsabilità deve assumersi: una volta tutto questo si chiamava concertazione, credo che oggi sia assolutamente attuale rispolverare la concertazione per far ripartire il Paese»,
Annamaria Furlan**

La fase di lockdown o confinamento, dovuta alla crisi pandemica, ha causato infatti in alcuni settori di nostra competenza quali, in particolare, il trasporto pubblico locale, il trasporto aereo, il trasporto merci e logistica e il settore degli appalti ferroviari (ai quali va ad aggiungersi quello dei servizi ambientali già oggetto di segnalazione) una oggettiva riduzione dei servizi e un conseguente, quanto necessario, ricorso esponenziale agli strumenti di sostegno al reddito.

Purtroppo, però, la pandemia ha pure messo a nudo le inefficienze del sistema Italia. Anche nel settore dei trasporti, infatti, a causa di problemi di liquidità molte, troppe aziende, non sono state in condizioni di anticipare il trattamento di

cassa integrazione spettante alle lavoratrici e ai lavoratori interessati e si è riversata sull'Inps una mole di richieste che ha messo a dura prova l'organizzazione e la funzionalità dell'Istituto.

Tantissime lavoratrici e tantissimi lavoratori che sono rimasti a casa per effetto del "confinamento" si sono trovati per mesi senza stipendio e senza sussidio economico pubblico. Altri, lavoratrici e lavoratori, che hanno continuato a prestare la propria opera, come nel caso dei servizi ambientali, hanno subito oltre al danno Covid anche la beffa di non ricevere lo stipendio.

L'allarme è ancora ai massimi livelli e la tensione tra i lavoratori aumenta giorno dopo giorno. Rimanere senza lavoro o, peggio ancora, lavorare senza ricevere la giusta retribuzione è una cosa inaccettabile e insostenibile.

È a rischio la tenuta di un settore strategico per il nostro Paese. Non c'è più tempo. Ognuno deve assumersi le sue responsabilità. Basta scuse. È arrivato il momento di agire.

Ed è quello che – dopo aver ricevuto il nostro sollecito – ha tempestivamente fatto la Commissione di garanzia scioperi scrivendo, per mano del suo Presidente, prof. Giuseppe Santoro Passarelli, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Presidenti di Camera e Senato.

A chiare lettere, la Commissione ha fatto presente come «i ritardi nell'erogazione delle retribuzioni, o integrazioni, a categorie di lavoratori particolarmente deboli sotto il profilo contrattuale ed economico-sociale, ritardi spesso dovuti ad inerzia delle

amministrazioni, costituiscano la principale causa di insorgenza del conflitto collettivo» e che «per scongiurare il rischio di tensioni sociali, appare fondamentale sollecitare tutte le iniziative coordinate e tempestive a tutela dei lavoratori che subiscono – in taluni casi drammaticamente – gli effetti della crisi in atto».

Questo sì che significa – parafrasando uno dei pensieri espressi dalla nostra Segretaria generale, Annamaria Furlan, in occasione dell'intervento agli Stati generali dell'economia, condividere gli obiettivi, capire quali sono le responsabilità che ogni attore ha e deve assumersi e lavorare di concerto per far ripartire il Paese.

Ora la palla passa a chi questo Paese lo governa.

Già da fine maggio l'eco delle parole del premier Giuseppe Conte rifletten-

dosi su molte criticità veniva udita da tutti: «Una drastica semplificazione della burocrazia sarà la madre di tutte le riforme». Alle azioni di politica comune sul fronte europeo, «affiancheremo a livello nazionale un progetto riformatore che prevede una drastica semplificazione della macchina amministrativa e burocratica e una forte scossa per accelerare la realizzazione del piano infrastrutturale». Bene.

Gli Stati generali di Villa Panphili si sono chiusi e la nostra Segretaria generale anche in quella occasione ha ribadito la necessità di prolungare il divieto di licenziamento aggiungendo che «avremo ancora bisogno di sostegno alle imprese, di ammortizzatori sociali e di dare tranquillità rispetto ai licenziamenti; se accanto a questo ripartirà l'economia, potremo sperare in mesi meno drammatici». Da qui anche la necessità di riformare il sistema degli ammortizzatori sociali «perché - come

ha sottolineato Annamaria Furlan - siano più esigibili subito, quando ce ne è bisogno, e potenziare le risorse dell'Inps».

L'Inps ha ricevuto in poco più di tre giorni le domande di cassa integrazione guadagni che mediamente avrebbe ricevuto in 5 anni. Una condizione che avrebbe messo a dura crisi anche l'amministrazione teutonica. Auspichiamo quindi che l'Istituto, a cui tante risorse sono state tagliate in questi anni, si rafforzi e che si vada verso una riforma degli ammortizzatori sociali che semplifichi la procedura e preveda efficaci politiche attive del lavoro. Di questo abbiamo bisogno: di dare prospettive occupazionali a chi perde il lavoro, non di assistenzialismo. Nell'ambito delle aziende, grazie all'evoluzione tecnologica, il lavoro si trasforma. I vecchi mestieri vengono soppiantati da nuovi sistemi e da nuovi processi che richiedono nuove

figure professionali che non ci sono sul mercato e i cui profili non sono previsti neppure da scuole e università. Dobbiamo concentrarci sul cambiamento, interpretarlo e governarlo di concerto con le controparti datoriali e aziendali attraverso una contrattazione che deve prevedere sempre «la persona al centro» e garantire condizioni di lavoro accettabili e una retribuzione adeguata. Questa è una modalità efficace per prevenire il conflitto. Questo serve. Non l'inasprimento dell'attuale normativa sullo sciopero che negli ultimi anni ha indebolito, di fatto, il diritto di sciopero.

Le soluzioni ci sono. Ora bisogna adoperarsi, già in occasione dei prossimi rinnovi contrattuali, per metterle a sistema dando risposte concrete ai bisogni delle lavoratrici e dei lavoratori. Se tutti (governo e parti sociali) lo vogliamo: Volere è potere.



Codice Doc: 71-59-C6-C9-3A-0F-FD-2D-4A-30-E4-03-64-0B-E6-36-9F-8B-2A-5D

Una Cabina di regia per l'economia circolare



Angelo Curcio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

Le parti sociali incalzano Governo e Parlamento per voltare pagina nella gestione dei rifiuti

Quando il 17 aprile 2019, come Fit-Cisl, nel convegno "La gestione del sistema dei rifiuti tra complessità e sfide future" abbiamo espresso le nostre idee e lanciato una proposta articolata a istituzioni, associazioni datoriali e sindacali, l'obiettivo era quello di provare a condividere e sostenere un modello per lo sviluppo e la crescita del settore.

A novembre 2019, all'avvio del tavolo di trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei servizi ambientali, abbiamo chiesto la condivisione politica di un modello normativo e contrattuale sulla gestione dei rifiuti nel nostro paese e, dopo alcuni mesi di confronto, condizionati dall'emergenza Covid-19, per la prima volta nel nostro settore, con la sottoscrizione di tutte le sei associazioni datoriali, si è finalmente concretizzato quel memorandum-avviso comune che avevamo proposto.

Il documento, in un'ottica di strategia nazionale, richiede un intervento legislativo sulla gestione dei rifiuti che abbia l'obiettivo di accelerare il passaggio all'economia circolare, favorendo innovazione e consolidamento dell'attuale sistema industriale e interventi volti al recupero degli squilibri di gestione in alcune Regioni. Le parti sociali chiedono a Governo e Parlamento un confronto per affrontare insieme le attuali criticità del sistema di raccolta, trattamento e valorizzazione dei rifiuti, anche per restare in linea con i nuovi obiettivi proposti dalle direttive europee sull'economia circolare.

Durante l'emergenza sanitaria da Covid-19, con un aumento delle necessità di trattamento industriale e termodistruzione di rifiuti potenzialmente contagiosi provenienti da zone rosse o ad alto tasso di contagi, è emerso impietosamente il deficit impiantistico nel trattamento dei rifiuti. Questa carenza rende ancor più urgente l'erogazione di importanti investimenti - chiesti a gran voce dalle parti sociali - per implementare l'attuale impiantistica, ma soprattutto sollecita una presa di coscienza da parte di istituzioni nazionali e locali e dei cittadini, per sviluppare un modello industriale sul trattamento e riciclo dei rifiuti che renda autosufficiente ogni ter-

ritorio del nostro paese.

L'attuale mercato globale e nazionale del riciclo è sottoposto a fluttuazioni dei costi delle materie prime e difficoltà di immissione dei materiali recuperati nel sistema produttivo. L'interruzione non è dovuta solo al blocco delle frontiere per effetto dell'emergenza sanitaria, ma anche allo stop all'import di materie prime seconde imposto da paesi energivori come Cina e India, che hanno avviato loro stessi un processo di recupero di materie fino ad ora importate da paesi occidentali come il nostro. Questi fattori, che rendono invendibili materie raccolte e stoccate, hanno favorito l'aumento dei fenomeni connessi alla gestione illegale dei rifiuti, come dimostrano i numerosi incendi in impianti di trattamento e stoccaggio, la pluralità di azioni illecite e l'infiltrazione crescente della criminalità organizzata nella gestione delle emergenze.

Per superare queste criticità le parti sociali chiedono l'attua-





zione di politiche per il raggiungimento degli obiettivi europei per l'economia circolare: è indispensabile agevolare l'uso di prodotti riciclati, prima di tutto dando piena attuazione ai decreti End of Waste, e promuovere norme incentivanti sugli appalti verdi (criteri ambientali minimi e green public procurement e l'introduzione di obblighi di riciclo nella produzione di beni e prodotti). Per fare ciò occorre un importante lavoro che coinvolga tutti gli attori: produttori di beni e materiali, aziende di gestione dei rifiuti e del riciclo, istituzioni nazionali e locali, il regolatore indipendente (Arera), cittadini. Per questo serve, oltre a una chiara strategia, anche una Cabina di regia istituzionale all'interno dell'organismo deputato allo sviluppo delle politiche nazionali e comunitarie ricomprese nel Green New Deal europeo, in coordinamento con le regioni e con il coinvolgimento delle parti sociali interessate. Tale Cabina di regia dovrà monitorare i mercati delle materie seconde e sostenere le filiere industriali nazionali attraverso un adeguamento della normativa italiana alle disposizioni europee, a partire dalla direttiva (Ue) 2018/851 che modifica la precedente direttiva 2008/98/Ce sui rifiuti. Allo stesso modo occorre rafforzare e consolidare la regolazione indipendente dell'authority Arera, superando gli attuali conflitti di competenza tra Regioni ed enti locali che hanno ingessato lo sviluppo del settore. Ad esempio le Regioni in gran parte devono definire ambiti territoriali di dimensioni adeguate ed autosufficienti, così come previsto dal d.lgs. 152/2006, e assicurare alle

gestioni una durata compatibile con gli investimenti necessari in un settore in continua evoluzione.

Le parti hanno condiviso la necessità di

In sintesi occorre superare la politica del non fare, perché la gestione dei rifiuti e l'economia circolare rappresentano prima di tutto un'opportunità industriale e di sviluppo sostenibile

contrastare il fenomeno del dumping contrattuale, con particolare riferimento ai contratti collettivi di lavoro stipulati con organizzazioni sindacali non rappresentative, o comunque afferenti ad altri settori merceologici e applicati quindi impropriamente, nonostante vi siano i due storici ccnl di categoria Utilitalia e Fise sottoscritti dal sindacato con tutte le associazioni datoriali che rappresentano circa il 95% dei lavoratori del settore.

Si è condivisa l'esigenza di una norma chiara che vieti le gare al massimo ribasso e intervenga sullo snellimento burocratico delle procedure autorizzative di affidamento del servizio, senza incidere su trasparenza e legalità.

Si auspica un intervento legislativo per evitare che problemi di liquidità connessi anche alla difficoltà di incasso della Tari, dovuti sia a fenomeni locali

di evasione che a difficoltà economiche post Covid-19 di esercizi commerciali, sommati agli storici ritardi dei pagamenti da parte degli enti locali, possa determinare una implosione del sistema con gravi danni per lavoratori, imprese e comunità servite.

In materia di politiche del lavoro, si è confermato l'impegno a operare per armonizzare e definire congiuntamente, in sede di rinnovo dei due contratti collettivi nazionali, i principali istituti, normativi ed economici del settore, oltre che a sviluppare azioni formative e operative a tutela della salute dei lavoratori adottando relazioni industriali partecipative nelle scelte strategiche delle aziende.

In materia salute e sicurezza sul lavoro, oltre al coinvolgimento delle lavoratrici e dei lavoratori, come richiesto dal TU 81/08, verrà favorito l'impiego di soluzioni tecnologiche per la riduzione dei rischi connessi ad alcune fasi dei processi produttivi particolarmente gravosi, per contrastare l'insorgere di malattie professionali e di parziali inidoneità, anche in relazione allo sviluppo dei sistemi di raccolta differenziata.

In sintesi occorre superare la politica del non fare, perché la gestione dei rifiuti e l'economia circolare rappresentano prima di tutto un'opportunità industriale e di sviluppo sostenibile dell'economia nazionale e territoriale, con conseguente creazione di nuove professionalità e crescita occupazionale.

Tpl, realtà complessa che deve porre la persona al centro



Eliseo Grasso
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

Un mondo complesso, quello del trasporto pubblico locale. Partendo già dalla definizione di tpl, si possono comprendere il concetto di servizio pubblico e l'importanza che lo stesso ricopre nella società.

La normativa europea include il servizio pubblico nell'ambito più generico dei Sig, servizi di interesse generale. Questi ultimi includono tutti quei servizi volti alla realizzazione di una forma di coesione sociale e territoriale, nonché servizi volti a garantire la competitività dell'economia fra gli Stati membri. Le normative europee (nello specifico il Tfu, Trattato per il

Servono investimenti in infrastrutture e parco mezzi ma occorre anche coinvolgere chi lavora

un corrispettivo in danaro da parte di questi ultimi. I secondi sono invece dei servizi che si pongono decisamente al di fuori del mercato e per tal motivazione sono somministrati a titolo gratuito verso gli utenti, come ad esempio il Servizio sanitario nazionale.

Sul Servizio di interesse economico generale la normativa comunitaria prescrive vari obblighi tra i quali che il soggetto erogatore sia obbligato a garantire la fornitura del servizio a tutti e senza interruzioni; la qualità, che è diventata un requisito fondamentale; l'accessibilità, che impone sia offerto ad un prezzo sostenibile in modo che sia fruibile da tutti; la tutela

degli utenti, che include la sicurezza fisica e la protezione sanitaria; la libertà di scelta del servizio e del fornitore; la scelta delle modalità di pagamento; la partecipazione attiva di rappresentanti di utenti alla sua valutazione.

L'utilizzo e la gestione di un sistema di trasporto pubblico sono convenienti sia per la collettività che per il cittadino privato per diverse ragioni. Sicuramente si assiste a una riduzione dei costi del viaggio, a una limitazione dell'inquinamento atmosferico e acustico, al calo della congestione dovuta all'utilizzo dei mezzi di trasporto individuali.

Il tpl, costola del trasporto pubblico, ricopre nel nostro paese una molteplicità di modalità di trasporto: autobus, filobus, metropolitana, tram, treno, traghetti, funicolari, che permettono l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini su scala locale, cioè urbana, provinciale, regionale, interregionale.

A favore del tpl giocano sicuramente la concorrenzialità rispetto al trasporto privato, la diffusione e la capillarità sul territorio, la convenienza economica, la sicurezza, la velocità commerciale. Tra i contro sicuramente la mancanza/carenza di servizi in aree a domanda debole, il comfort inferiore rispetto a un mezzo privato, la mancanza di autonomia nella pianificazione dello spostamento, aspetti questi sui quali si



funzionamento dell'Unione europea) hanno previsto quindi una suddivisione dei Sig in Servizi di interesse economico generale e in Servizi non economici di interesse generale. I primi includono i trasporti e sono servizi che si prestano ad essere esercitati in forma imprenditoriale in regimi concorrenziali e sono considerabili come forme di "prestazione dietro compenso". Sono dunque forniti da gestore a utenti dietro

può e si deve migliorare.

Già nel lontano 2011 la Fit-Cisl sottolineava, attraverso un convegno, l'importanza dell'aggregazione delle imprese, troppo frammentate. Purtroppo poco è cambiato da allora. Ma oggi vi è un'altra necessità, che va colta come un'opportunità: va valutata la possibilità che l'aggregazione possa anche essere quella tra soggetti che non si occupano necessariamente di trasporto, finalizzata alla partecipazione alle gare per una gestione complessiva, che va dal servizio alle infrastrutture e alla gestione delle reti. Continuiamo a rimanere dell'idea che il nanismo aziendale non contribuisce ad aumentare l'efficienza e soprattutto non migliora l'offerta verso una domanda di mobilità in continua crescita ed evoluzione.

Ora più che mai, per rilanciare il servizio in vista del ritorno alla normalità quando finirà l'emergenza sanitaria, tutti gli stakeholder del settore devono affrontare la fase organizzativa per una mobilità che sarà certamente cambiata. La capacità di aggregazione delle aziende, la razionalizzazione dei servizi, la creazione di modalità di trasporto innovative saranno ingredienti indispensabili per organizzarsi ed essere in grado di dare una risposta, non solo per rimanere nel mercato attrezzandosi per competere con i grandi gruppi stranieri che guardano sempre con maggior interesse al nostro Paese, ma anche per intercettare le esigenze del passeggero o, come piace chiamarlo a qualcuno, del cliente. Noi vediamo in questa predisposizione l'unica strada per iniziare un confronto serio e veloce sul tema, altrimenti rischiamo la morte di un sistema.

Le infrastrutture e il cosiddetto parco mezzi sono anche una conseguenza di tali organizzazioni. Infatti per innovare e fare infrastrutture e per sostituire i vetusti mezzi ancora in circolazione c'è assoluto bisogno di risorse economiche ma non solo - e anche questo è un tema che abbiamo trattato più volte. Le imprese devono essere messe in con-

dizione di fare investimenti, attraverso un affidamento di lunga durata da parte dell'ente affidatario del servizio. In particolare, per quanto riguarda il parco mezzi, bisogna dire che qui lo Stato ha stanziato ingenti risorse, anche prima dell'emergenza sanitaria, dapprima destinate all'acquisto di mezzi ecologici, poi, conseguentemente alle necessità create dagli effetti del Covid-19 di aumentare la flotta nel più breve tempo possibile, parzialmente rimodulate attraverso gli ultimi dpcm anche verso l'acquisto di sistemi di trazione più tradizionale.

Secondo noi, però, c'è anche un altro ingrediente che le imprese devono mettere in campo: nuovi ed efficaci piani industriali. Conoscere preventiva-

**Innumerevoli studi
evidenziano
il fatto che la maggior
produttività passa
anche attraverso
le condizioni di lavoro
a cui si è soggetti**

mente dove vuole arrivare un'azienda, che cosa mette in campo in termini finanziari, organizzativi, industriali per raggiungere un alto standard è indispensabile. Attraverso un piano industriale di medio-lungo termine, tarato sulla capacità economica, si pongono quegli obiettivi che, se raggiunti, non solo danno valore all'impresa, ma creano le condizioni per far sentire protagonisti anche coloro che noi riteniamo i motori dell'azienda: le lavoratrici e i lavoratori.

Lasciamo infatti questi per ultimi nella nostra analisi, ma non certo per importanza, anzi. Verrebbe da dire che è ovvio da parte di una organizzazione sindacale che li rappresenta. Ma le cose non sono mai scontate e allora questa importanza che le persone hanno dentro un'impresa va sempre guadagnata, giorno dopo giorno. Valorizzare la persona, attraverso la creazione di condizioni di lavoro, organizzative, ambientali e retributive, diventa quantomai

indispensabile se si vuole rafforzare il concetto del "sentirsi parte". Innumerevoli studi evidenziano il fatto che la maggior produttività passa anche attraverso le condizioni di lavoro a cui si è soggetti. Lavorare in un ambiente sano, organizzato, con una giusta retribuzione, un giusto inquadramento, fa scattare automaticamente il meccanismo di appartenenza e, nel nostro mondo, anche quello della responsabilità e dell'utilità del servizio svolto per la collettività. Un servizio pubblico appunto. Questo riguarda tutte le nostre figure professionali, personale viaggiante, personale ausiliario, manutentori, amministrativi e funzionari.

E allora, se è vero come è vero che questi concetti corrispondono alla realtà, alcuni meccanismi dovranno cambiare. Iniziando dai rinnovi contrattuali, nazionali e aziendali, perché attraverso questi strumenti il lavoratore scopre o riscopre i valori sopra citati. È giunta l'ora di cambiare l'approccio con cui ci si accinge a rinnovare un contratto; bisogna sentire la responsabilità che un contratto scaduto va rinnovato, nei tempi e nei modi che le parti si sono dati. Chiediamo quindi alle aziende di iniziare questo percorso, attraverso una immediata rivisitazione dei piani industriali, rinnovando anche le relazioni industriali per favorire un nuovo processo di coinvolgimento dei lavoratori sulle scelte, di efficientare la produttività attraverso un vero confronto con le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di implementare sempre più la contrattazione dei premi di risultato.

L'importanza del servizio di trasporto pubblico locale, qualora ce ne fosse stato il bisogno, si è evidenziata anche nei giorni più bui della storia recente del nostro Paese. Ci riferiamo al lockdown. Ora istituzioni, enti, imprese, associazioni datoriali e ovviamente organizzazioni sindacali hanno l'obbligo di valorizzarlo concretamente. La Fit Cisl è pronta a cogliere la sfida. Lo siamo tutti?

Smart working con più tutele grazie alla contrattazione



Gaetano Riccio

Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

Nel tracciare un primo bilancio delle attività svolte quest'anno, va sottolineato che l'impatto della pandemia sulla situazione economica delle imprese ferroviarie, come di tutto il settore, è stato devastante. Per questo motivo molte delle iniziative risentono necessariamente di questo condizionamento e sono state attuate e concordate con le aziende soprattutto per far fronte alla crisi.

Per gestire le varie fasi dell'emergenza, lo scorso marzo con le società del gruppo Fs Italiane abbiamo definito un primo accordo quadro in totale sintonia con il protocollo condiviso del 14 marzo tra Governo e parti sociali e, soprattutto, col "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica" del 20 marzo 2020.

In tutto questo periodo, nelle aziende è stata molto utilizzata la modalità dello smart working, tema sul quale molto si sta discutendo e su cui necessariamente andranno fatti degli approfondimenti. La novità che abbiamo introdotto nell'accordo intervenuto con il gruppo Fs è relativa al diritto alla disconnessione al termine della prestazione programmata e fino all'inizio di quella successiva. Ciò proprio per evitare che si sia sempre "connessi", con tutte le implicazioni e le conseguenze che si possono immaginare. È importante sottolineare che questo primo importante risultato è stato raggiunto attraverso la contrattazione, in quanto la legislazione del nostro Paese è carente sulla materia ed esistono dei precedenti solo nella vicina Francia.

Su questo argomento, che sarà sempre più centrale nelle attività aziendali anche nel periodo post crisi, andranno fatte specifiche analisi in relazione ai ritorni di esperienza che stiamo avendo in questo periodo. A livello operativo, per esempio, le società dovranno dotare di personal computer tutto il personale utilizzabile in tale modalità e prevedere la sostituzione delle postazioni fisse presenti nelle aziende con portatili e video di dimensioni adeguate. A livello di organizzazione del lavoro, alcune attività che oggi sono duplicate essendo in capo a singole direzioni o divisioni (per esempio post vendita, reclami e via elencando) con lo smart working potranno essere accorpate, creando possibili sinergie in grado di fronteggiare e supportare i picchi. Ad esempio, in questo periodo le richieste di rimborso per Covid sono molto numerose nella Divisione Passeggeri di

*Vigilare sul diritto alla disconnessione.
Attenzione alta anche sul trasporto merci ferroviario*

Trenitalia, mentre il post vendita della Divisione Passeggeri regionale ha minori emergenze, visto che il rimborso dei biglietti per quest'ultima struttura non è necessario e gli abbonamenti sono stati in molti casi prorogati di validità. Se il post vendita fosse unico, vi sarebbero importanti sinergie per superare le criticità del momento.

Altre iniziative importanti in questo periodo le abbiamo assunte, come sindacato, nelle società Rfi e Ferservizi con l'attivazione delle procedure di raffreddamento e su questi temi facciamo degli specifici approfondimenti in altra parte del giornale.

Un altro argomento su cui abbiamo tenuto e dovremo mantenere forte l'attenzione della nostra organizzazione è quello del trasporto merci ferroviario. In questi mesi abbiamo ribadito a più riprese la centralità di questo settore strategico, che anche nei momenti più bui della crisi pandemica ha consentito l'approvvigionamento di materie prime e di generi di prima necessità a tutto il Paese. Su questo versante siamo confortati anche dallo stesso programma dell'attuale Governo, che sin dal suo insediamento ha messo la cura dell'ambiente e la sua sostenibilità tra gli obiettivi principali della propria missione; le stesse indicazioni provenienti dall'Ue, rivolte agli Stati membri, sono volte a favorire politiche che rilancino il trasporto merci ferroviario. Le misure inserite nel decreto legge Rilancio hanno solo in parte sostenuto il settore sia con la diminuzione dei costi di pedaggio sulla rete ferroviaria fino a fine dicembre che con il finanziamento delle risorse legate al Ferrobonus e al trasporto merci riguardante le regioni del Sud, con una spesa per queste ultime di 30 milioni di euro.

Nel settore, per quanto riguarda il Gruppo Fs, avevamo visto con favore la nascita del Polo Mercitalia perché ci era stato presentato come una grande sfida nel campo della logistica e delle merci, con l'ambizione di rilanciare e sviluppare il trasporto merci su ferrovia recuperando competitività e rafforzando tutta la filiera fino all'ultimo miglio. Ci siamo, invece, ritrovati una serie infinita di società, con tanto di amministratori delegati e pletorici consigli di amministrazione per ognuna di esse, senza alcun ritorno dal punto di vista dello sviluppo.

L'attuale struttura del Polo Mercitalia è così composta:

- Mercitalia Logistics, con Amministratore Delegato,

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

SU QUALE VIAGGERESTI?

SCEGLI E VINCI!

SCADENZA PROROGATA AL
15 GENNAIO 2021

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

WWW.SONOSTATOIO.COM



UN PROGETTO REALIZZATO A CURA DI



CON IL PATROCINIO DEL



CON LA COLLABORAZIONE DEL



CON LA PARTECIPAZIONE DI



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.

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

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

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

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

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

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

I lavori dovranno essere inediti e originali.

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

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

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

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

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

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

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

LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

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

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

Testo completo del Bando e tutte le info su:

www.sonostatoio.com



m.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

IL DIRIGENTE
Leonardo FILIPPONE

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

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

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

I PREMI

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

SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

Premio “VINCI TU, VINCE LA SCUOLA”

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

Premio regionale per i primi classificati

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



Testo completo del Bando e tutte le info su:



WWW.SONOSTATOIO.COM



Foto: Frank Andiver

- Consiglio di Amministrazione e circa 80 lavoratori;
- Mercitalia Rail, con Ad e CdA e circa 2.900 lavoratori;
- Mercitalia Shunting & Terminal, con Ad e CdA e circa 1.800 lavoratori;
- Tx Logistics Italia, con Ad e CdA e circa 90 lavoratori;
- Mercitalia Intermodal, con Ad e CdA e circa 75 lavoratori;
- Mercitalia Maintenance, di prossima costituzione con Ad e CdA e circa 200 lavoratori;
- TerAlp, con Ad e CdA e circa una decina di lavoratori.

Quindi ben sette società con circa 5.000 lavoratori, gran parte dei quali sono impiegati nelle due aziende principali.

A questo proposito, abbiamo più volte evidenziato una totale mancanza di sinergia tra le varie strutture del Polo e abbiamo denunciato la “cannibalizzazione” di servizi di trazione dalla società Mir a Tx Logistics, con perdita di posti di lavoro a vantaggio di un'altra azienda dello stesso Polo, che tra l'altro non applica ai propri dipendenti lo stesso tipo di contratto che il gruppo Fs applica ai ferrovieri. Che senso ha una struttura come

il Polo Mercitalia, se dopo quasi quattro anni di attività manca di una vera e propria strategia e riesce solo a incentivare la concorrenza e la competizione tra le

**Va fatto un serio discorso
sulle retribuzioni,
sugli inquadramenti
del personale
e sull'orario di lavoro**

sue stesse società per i servizi di trazione, come pure per i servizi di manovra e di terminalizzazione?

Riteniamo che la missione del Polo vada rivista alla luce dei risultati e ci sia bisogno di una riconfigurazione negli assetti societari sia in termini di quantità che di necessaria funzionalità. Occorre necessariamente rivedere le funzioni all'interno della struttura, che ha bisogno di una strategia chiara sia nella trazione sia nella manovra e terminalizzazione, ma soprattutto nel settore commerciale, in modo che ci si presenti sul mercato con una sola voce. Vi sono troppe strutture che fanno le stesse cose in troppe società: c'è bisogno di un'unica direzione con maggiore coordinamento e sinergie. Auspichiamo che, con la revisione del piano industriale, il Polo Mercitalia sappia cogliere appieno tali opportunità, dimostrandosi all'altezza delle sfide che il mercato sta ponendo. Anche per questo motivo abbiamo attivato le procedure di raffreddamento

per tutto il Polo Mercitalia.

Il ragionamento va poi allargato a tutto il settore e a tutte le società che svolgono trasporto merci su ferrovia, e la discussione va fatta sulle regole contrattuali: non si può certo ridurre il tutto alla vecchia questione del “macchinista solo”, secondo le richieste che molte aziende a più riprese cercano di portare avanti. Va fatto un serio discorso sulle retribuzioni, sugli inquadramenti del personale e sull'orario di lavoro. Il rinnovo del contratto della mobilità ferroviaria è un'occasione da non perdere per metter allo stesso tavolo le associazioni datoriali, perché si arrivi alla definizione di una sezione specifica per il trasporto merci ferroviario. All'interno della contrattazione di secondo livello, poi, ogni azienda potrà dare risposte alle proprie specificità ma non è più possibile che la competizione venga fatta sulla pelle dei lavoratori, sul salario e sulle condizioni di lavoro. Vogliamo che vi siano regole comuni che possano favorire anche le imprese e che, soprattutto, ogni lavoratore trovi condizioni simili in ogni azienda in modo da evitare anche fughe da un'impresa all'altra. Riteniamo che la prossima sfida sia quella di definire anche per il trasporto ferroviario quanto fatto per il trasporto aereo con il decreto legge Rilancio per contrastare il dumping contrattuale, vale a dire riconoscere il contratto nazionale di settore quale minimo retributivo e normativo per tutti i lavoratori delle imprese ferroviarie.

Rfi: manutenzione infrastrutture, Fit-Cisl in pressing



Michele Castellano

Dall'azienda atteggiamento dilatorio: è stato inevitabile attivare le procedure di raffreddamento

Con il miglioramento della situazione sanitaria generale nella Nazione e il conseguente allentamento delle rigide restrizioni imposte per evitare la diffusione del coronavirus, le attività produttive sono ripartite su più larga scala e con esse è ripartito anche il confronto con Rfi (Rete ferroviaria italiana). Sul tavolo ci sono le numerose problematiche inerenti al settore della manutenzione infrastrutture, bruscamente accantonate per dare spazio a trattative per la definizione di soluzioni a tutela della salute del personale durante la fase più buia della pandemia.

Abbiamo, pertanto, ripreso un confronto che, come abbiamo già riferito su questo giornale, si sta sviluppando con l'intento di migliorare l'assetto organizzativo della manutenzione, che ha dimostrato sia di essere poco adeguata a svolgere efficacemente il compito affidatole, di mantenere cioè in efficienza la rete ferroviaria, sia di produrre ricadute negative sul fattore lavoro. Le riunioni che si sono

tenute con la Direzione Produzione non hanno registrato passi in avanti per giungere alla definizione di interventi concreti da attuare. Anzi, l'atteggiamento avuto dalla delegazione aziendale è stato in tutta evidenza dilatorio, data la richiesta di iniziare il confronto partendo dalla condivisione di un programma riguardante la riorganizzazione da analizzare, pur essendo state effettuate negli anni approfondite discussioni al riguardo e sottoscritti persino dei verbali di accordo sui correttivi da apportare.

È mancata quindi una proposta concreta di una modifica organizzativa e del conseguente piano di assunzioni di personale, indispensabile per realizzarla visto che l'attuale consistenza di addetti presenta già una grave carenza. Infatti è proprio la carenza di personale, prodotta dalla mancata compensazione per anni delle uscite per pensionamento con nuovi ingressi, l'elemento fondamentale che fino ad oggi ha impedito di effettuare qualsiasi tipo di correttivo. Tutto ciò nonostante il continuo pressing sindacale su questo tema abbia costretto la società a effettuare

un notevole numero di assunzioni, ma che risultano ancora insufficienti per riportare condizioni sostenibili rispetto ai notevoli volumi di attività manutentive da eseguire e rispetto alle crescenti necessità di presidiare gli impianti per garantire la regolarità della circolazione ferroviaria. È da considerare che dal 2017 a oggi il numero di ingressi di nuovo personale nell'ambito del processo di manutenzione è stato di oltre 3.800 unità (di cui 3.200 operatori specializzati della Manutenzione infrastruttura e 600 tra assistenti lavori, laureati e addetti per le officine), ma con un incremento di sole mille unità sui 10.300 addetti operativi proprio a causa dei pensionamenti.

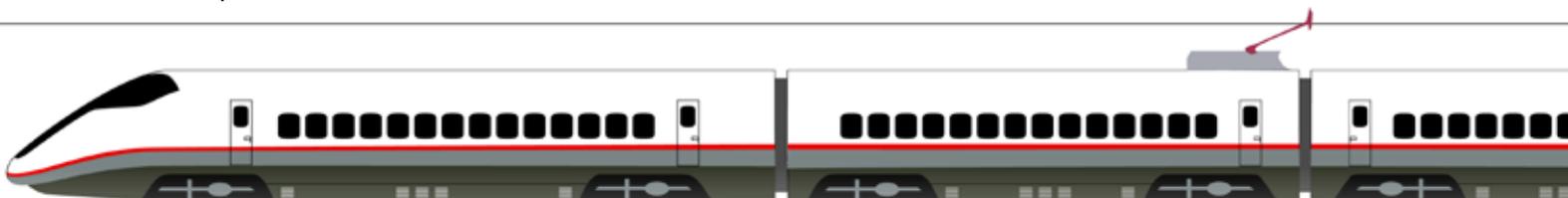
C'è bisogno di avviare il confronto condiviso di analisi delle procedure regolamentari che attengono alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, al fine di introdurre i correttivi necessari

Non avendo, quindi, ricevuto dalla società le risposte attese, abbiamo ritenuto di attivare le procedure di raffreddamento con l'intento di spostare ai massimi livelli aziendali una vertenza che richiede soluzioni urgenti e che ha l'obiettivo di procedere rapidamente allo sdoppiamento delle unità manutentive di

eccessiva estensione e quelle complesse (Nodi), di ridistribuire responsabilità e carichi di lavoro all'interno delle stesse rinforzandole con ulteriori professionalità, di provvedere a costituire le segreterie tecniche con personale adeguatamente formato.

Inoltre c'è bisogno di avviare il confronto condiviso di analisi delle procedure regolamentari che attengono alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, al fine di introdurre i correttivi necessari per evitare il ripetersi di incidenti come quelli verificatisi ultimamente sulla rete. Infine è necessario che la società manifesti la reale volontà di attuare l'internalizzazione delle attività core, più volte annunciata e non ancora realizzata, considerato il notevole aumento di affidamenti di lavorazioni anche di manutenzione ordinaria a imprese esterne.

L'auspicio è quello di ricevere nell'incontro con l'Ad risposte positive ed evitare un'escalation di conflittualità.



Ferservizi: invertire la rotta col nuovo piano industriale



Massimo Malvisi

Molte criticità da affrontare: il 22/6 sono state attivate le procedure di raffreddamento

Ferservizi ha il ruolo di gestire, per le principali aziende del gruppo Fs Italiane, le attività non direttamente connesse con l'esercizio ferroviario e con i servizi di mobilità. I suoi obiettivi principali riguardano il miglioramento dell'efficienza dei processi e della qualità dei servizi, nonché la creazione di valore e di benefici economici.

Dai dati di bilancio risulta che nel 2019 Ferservizi ha raggiunto il miglior risultato netto di sempre, e ciò tramite le operazioni di riorganizzazione portate avanti, l'innovazione tecnologica, per cui questa azienda ha un ruolo di leader all'interno del gruppo per quanto riguarda lo smart office, nonché la cospicua diminuzione di personale. Tali risultati hanno determinato però notevoli criticità la cui mancata risoluzione, nonostante le nostre ripetute segnalazioni, ci ha costretto ad attivare le procedure di raffreddamento lo scorso 22 giugno.

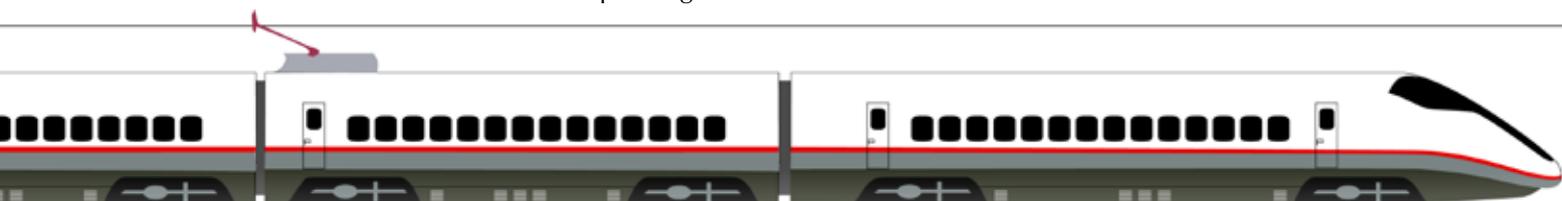
Quali sono le criticità principali che da tempo attendono di essere affrontate e risolte? La qualità di talune prestazioni erogate, in primis quelle alberghiere e quelle della ristorazione. Sul primo tema la politica portata avanti dalla società è stata quella di una progressiva riduzione dei Ferrotel, con le conseguenti ricadute sul personale delle ditte di appalto che li gestivano, in una logica di un contenimento dei costi e di un innalzamento della qualità. Purtroppo le testimonianze da parte di chi ne usufruisce non sono certo soddisfacenti, soprattutto per quanto riguarda le sanificazioni/igienizzazioni e le pulizie. Criticità emerse in maniera ancora più netta con l'emergenza Covid-19. Problematiche simili attanagliano anche la ristorazione.

Ma è sul tema delle concessioni di viaggio che si registra il problema più lampante. Ci riferiamo al sistema ridisegnato e razionalizzato messo in atto da Ferservizi per la gestione

È sul tema delle concessioni di viaggio che si registra il problema più lampante

delle pratiche connesse a tali servizi. È un sistema che, nonostante le segnalazioni che come sindacato abbiamo a più riprese fatto, sta determinando disagio e irritazione crescenti tra i titolari delle concessioni. Il connubio della riduzione dei Centri Rilascio Concessioni, da 15 a 7, l'inefficienza dello sportello telefonico e la mancata implementazione del sistema informatico hanno prodotto una serie di disservizi non più sostenibili. Dato che la maggiore platea dei titolari delle concessioni di viaggio è composta da pensionati, non possiamo tollerare che si determini la necessità di rivolgersi a uno sportello distante centinaia di chilometri senza peraltro avere la certezza di ottenere soluzioni adeguate. Il sistema va urgentemente corretto, intanto riaprendo i Crc, implementando il sistema informatico e potenziando ed efficientando lo sportello telefonico e la postalizzazione, senza dimenticare le disposizioni precauzionali in materia di Covid-19.

A corredo del quadro delineato, oltre al bisogno di correggere in taluni territori le relazioni industriali, evidenziamo la necessità dell'avvio di un confronto sull'organizzazione del lavoro, a valle delle razionalizzazioni portate avanti, per dare una risposta organica, funzionale e soddisfacente per tutti gli attori del sistema, in primis le lavoratrici e i lavoratori di Ferservizi. Dicevamo che le risposte solo parziali della società ci hanno costretto ad aprire le procedure di raffreddamento: si tratta di un fatto eclatante per Ferservizi, ma ancora più eclatanti, a parer nostro, sono le resistenze dell'azienda alle nostre richieste. Tuttavia non molliamo e ribadiamo con forza la necessità di un deciso cambio di passo.



Idee per trasporti sostenibili: l'importante è partecipare



Christian Tschigg

Consultazione online della Commissione Ue per un Green Deal con mobilità a impatto zero

La Fit-Cisl e la Cisl hanno sempre sostenuto l'importanza della partecipazione per giungere a risultati condivisi oltre che efficaci, che portino benefici alle lavoratrici e ai lavoratori. Partecipare d'altronde significa prendere parte, ovvero acquisire la possibilità e la capacità di incidere sulle decisioni che riguardano la propria vita in termini individuali e comunitari. La partecipazione diventa quindi una necessità, soprattutto in campi come la società, l'ambiente, l'economia e il lavoro, per fare in modo che i cambiamenti siano scelti, orientati e agiti, piuttosto che subiti.

una mobilità sostenibile e intelligente". La Commissione terrà conto dei risultati di questa ricerca, a cui quindi siamo tutti invitati a partecipare, nel dare gambe al programma europeo Green Deal che include l'obiettivo di ridurre del 90% entro il 2050 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.

La Commissione sta lavorando per adottare una strategia globale al fine di raggiungere questo obiettivo e garantire che il settore dei trasporti dell'Ue sia adatto a un'economia pulita, digitale e moderna. Tra le finalità vi sono: aumentare la diffusione dei veicoli a zero emissioni; mettere a disposizione dei cittadini e delle imprese soluzioni alternative sostenibili; sostenere la digitalizzazione e l'automazione; migliorare la connettività e l'accessibilità.

Dicevamo che vista la portata dell'argomento, la Commissione ha ritenuto opportuno invitare cittadini e organizzazioni a partecipare alla consultazione. Perché? Come accennato, la Commissione sta elaborando una strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Tenendo conto anche dell'impatto che ha avuto/sta avendo la pandemia di Covid-19 sul settore, la strategia punta a guidare l'industria verso una duplice transizione sostenibile e digitale, costruendo un sistema di trasporti per le generazioni future che sia resiliente e resistente alle crisi e realizzando l'ambizione espressa nei documenti conclusivi relativi al Green Deal europeo e a un'Europa pronta per l'era digitale. In considerazione di tale contesto e ne-

cessità, la consultazione pubblica intende raccogliere i pareri dei cittadini e delle organizzazioni interessate dall'argomento sugli elementi della strategia. Non solo: ulteriore obiettivo del questionario è quello di verificare, attraverso un feedback, i risultati conseguiti finora dall'attuale quadro definito nel Libro Bianco del 2011.

Ricordiamo infatti che il cosiddetto Libro Bianco, dal titolo "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei tra-



Questa premessa ci è servita per introdurre e segnalare un evento che riteniamo interessante e che viene direttamente da una delle istituzioni più importanti della nostra Unione: la Commissione europea, che ha tra le sue funzioni quella di proporre politiche e atti legislativi di propria iniziativa. Scorrendo le varie consultazioni pubbliche, se ne trova una in forma di questionario (da compilarsi esclusivamente online) che consente di esprimere la propria opinione proprio in materia di trasporti, e più nello specifico sul tema "strategia per



sporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, costituisce un quadro strategico generale per le priorità, gli obiettivi e le iniziative della Commissione nel settore della politica dei trasporti dell’Ue. Il Libro Bianco ha cercato di affrontare tre problemi principali nel settore dei trasporti, cioè dipendenza dal petrolio, crescente congestione e scarsa connettività, inquinamento e deterioramento dell’ambiente. Dato che tale documento ha fissato dieci obiettivi principali sia quantitativi che qualitativi e che alcuni di questi dovevano essere raggiunti entro quest’anno o entro il 2030, la Commissione ha ritenuto opportuno riesaminare i progressi compiuti, individuare le sfide persistenti e quelle nuove che incidono sulle azioni programmate.

Il questionario summenzionato, compilabile fino al 23 settembre, è diviso in due sezioni: la prima si chiama “Valutazione del Libro Bianco del 2011”, la seconda “Strategia futura in materia

di mobilità e trasporti”. La prima parte riguarda le azioni passate dell’Ue in

Solo attraverso partecipazione e coinvolgimento possiamo arrivare a scelte strategiche che possano definirsi condivise e con benefici ad ampio raggio

materia di politica dei trasporti e, in particolare, quelle attuate nel contesto del citato Libro Bianco, di cui è in corso il riesame che la Commissione intende completare entro quest’anno, e si richiede a chi risponde al questionario di esprimere un giudizio personale sui progressi e i contributi ottenuti delle misure introdotte e su altre tematiche come la promozione delle condizioni di lavoro di qualità o la sicurezza, qualità e affidabilità dei trasporti.

La seconda parte del questionario riguarda le future azioni dell’Ue nel settore dei trasporti e della mobilità, in particolare nel contesto della comunicazione sul Green Deal europeo adottata dalla Commissione europea nel dicembre 2019 e della preparazione di una nuova strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, che la Commissione dovrebbe proporre entro la fine del 2020. In questa parte si vuole raccogliere le opinioni degli interessati sugli obiettivi principali e i possibili settori di intervento a livello dell’Ue per consentire la transizione a un trasporto sostenibile, la connettività e le questioni relative al mercato unico.

Come Fit-Cisl apprezziamo gli sforzi che vanno in direzione di coinvolgere anche le parti sociali su argomenti così importanti e di interesse generale e ci auguriamo che certe pratiche possano prendere sempre più piede, anche in contesti aziendali e nazionali. Perché solo attraverso partecipazione e coinvolgimento possiamo arrivare a scelte strategiche che possano definirsi condivise e con benefici ad ampio raggio per tutti gli attori coinvolti, anche indirettamente. Inoltre, ma è scontato scriverlo, sarà nostra premura partecipare al questionario, dicendo la nostra e confermando il ruolo attivo del sindacato, anche in questioni che riguardano la mobilità sostenibile e più in generale il futuro dei trasporti.



Tutele più ampie per i marittimi: l'impegno della Fit-Cisl



Vincenzo Fausto Pagnotta
 Coordinatore Nazionale FIT-CISL
 Trasporto marittimo

Governo sollecitato a rifinanziare il fondo Solimare ed estenderne la copertura

L'emergenza coronavirus sta sovraccaricando in maniera importante l'intero sistema produttivo italiano.

Pur in considerazione del fatto che gli interventi del Governo sono stati tempestivi, le misure messe in campo a tutela della salute dei lavoratori in alcuni casi hanno inciso pesantemente sull'occupazione. Pensiamo nel nostro comparto alla riduzione delle tabelle di sicurezza o alle misure interdittive sui diversi servizi marittimi di linea.

Il trasporto marittimo è infatti uno dei più colpiti dall'emergenza e l'eccezionalità della situazione sta mettendo a dura prova la tenuta economica delle compagnie di navigazione e di conseguenza la stabilità dei livelli di occupazione dei la-

voratori italiani impiegati. Come Fit-Cisl siamo stati chiamati alla massima collaborazione per assicurare, con ogni mezzo, la resistenza del sistema economico e scongiurare l'inevitabile aumento della disoccupazione e il crollo del benessere sociale. Per questi motivi, in un comparto caratterizzato da un'alta specificità, dove sono necessari interventi ad hoc, le nostre richieste sono state numerose. Se, con gli interventi a tutela del bene primario della salute dei cittadini e dei lavoratori attraverso la firma dei protocolli con le associazioni datoriali, si è cercato di fornire i primi strumenti validi per affrontare l'emergenza sanitaria, è evidente che è sul campo delle misure a sostegno del reddito che abbiamo cercato di ottenere la massima attenzione e il miglior riscontro da parte del Governo.





Nel comparto marittimo la misura tipica applicabile ai lavoratori coperti dai contratti collettivi di lavoro delle attività marittime è quella del fondo bilaterale Solimare, che copre tutti i lavoratori marittimi e amministrativi in costanza di rapporto di lavoro e al quale aderiscono tutte le imprese armatoriali con più di cinque dipendenti, comprese le aziende di trasporto marittimo e quelle che esercitano il servizio di rimorchio in concessione. Previsto inizialmente con la legge 92 del 2012 (la cosiddetta riforma del lavoro), che stabilì che le organizzazioni sindacali e imprenditoriali comparativamente più rappresentative stipulassero accordi collettivi aventi a oggetto la costituzione di fondi di solidarietà, Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori e Assorimorchiatori con Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti sopperirono alla mancanza di forme di sostegno al reddito dei lavoratori marittimi costituendo il “Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo - Solimare”. Fu poi, con il decreto n. 90.401 dell’8 giugno 2015 che il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali e il dicastero dell’Economia e delle Finanze finalmente istituirono presso l’Inps il Solimare che trova, attualmente, la sua ultima regolamentazione nel decreto legislativo n. 148 del 14 settembre 2015.

Per far fronte all’emergenza Covid-19 il decreto legge Cura Italia ha disposto di obbligare le aziende che abbiano costituito fondi bilaterali a utilizzare tali strumenti, decisione che però ha scatenato non poche criticità. È apparso subito evidente che questi fondi non erano stati pensati per affrontare una crisi di tali dimensioni; basti infatti pensare che la dotazione pre-crisi del Fondo era di appena 15 milioni di euro. Per questo, come sindacato, ritenendo la struttura del fondo non sufficiente, abbiamo ri-

chiesto da subito ulteriori risorse straordinarie e adeguate alla durata della crisi sanitaria attraverso un rifinanziamento che è avvenuto con il rifinanziamento generale dei fondi, quindi in maniera trasversale, ricomprendendo anche il Solimare.

Tutt’altro discorso va fatto circa la richiesta di ampliamento della platea dei beneficiari del fondo in questione. La

Ciò che è risultato evidente è la necessità di pensare per il futuro a una riforma completa degli ammortizzatori sociali e a nuove forme di integrazione del reddito

misura dedicata ai lavoratori marittimi non contempla, infatti, la sommersa platea, sconosciuta ai più, dei lavoratori impiegati esclusivamente in periodi di alta stagione, con contratti di lavoro di alcuni mesi e come tali non coperti da alcuna misura di intervento sul reddito, o di quelli in attesa di imbarco rimasti a casa senza lavoro. Per questo abbiamo ritenuto di richiedere al Governo una copertura più ampia. Le nostre richieste comprendevano l’includere nella cassa integrazione in deroga, limitatamente al periodo della crisi, i marittimi con contratto a turno particolare e generale, che non erano in costanza di lavoro al momento dell’emergenza ma che erano nella disponibilità dell’armatore, ossia facenti parte degli organici aziendali e in attesa di imbarcare. Una ulteriore proposta è stata quella di prevedere, per il personale italiano che opera in bandiera estera e che fa ricorso a quanto previsto per il rientro

dei lavoratori all’estero, l’accesso alle dovute prestazioni con la sola attestazione del licenziamento o del mancato rinnovo del contratto (per causale Covid-19). Nel caso di questi marittimi i meccanismi del rimpatrio o della Naspi purtroppo risultano di fatto a oggi inapplicabili. Infine ci siamo spinti ancora oltre, chiedendo l’estensione dell’art. 29 del decreto legge Cura Italia anche ai lavoratori stagionali “storici” che, di fatto, sono strutturalmente integrati nelle aziende, risolvendo i problemi di produzione delle stesse nei momenti di incremento dei traffici.

Ciò che è quindi risultato evidente è la necessità di pensare per il futuro a una riforma completa degli ammortizzatori sociali con procedure molto più snelle e magari a nuove forme di integrazione al reddito. Certo, se la crisi dovesse prolungarsi avremmo una grave contrazione salariale, visti i massimali garantiti dagli ammortizzatori sociali oggi, senza dimenticare che il più delle volte i pagamenti sono stati erogati con fortissimi ritardi e gravi disservizi: a oggi le pratiche sono ferme al 21 aprile 2020 e questo ha messo a dura prova il sostentamento familiare di moltissimi marittimi.

Per tutti questi motivi, alla luce del nuovo decreto legge Rilancio, appare evidente la necessità di intervenire con i Ministeri interessati, cioè Lavoro e Trasporti, per sollecitare l’emanazione di risolutive previsioni legislative, ovvero anche di una specifica indennità per quei lavoratori marittimi che, per esempio, come già prodotto autonomamente dalla Regione Campania, abbiano cessato involontariamente il rapporto di lavoro, siano in attesa di imbarco e quindi di fatto inoccupati e che non risultino beneficiari di alcun trattamento di disoccupazione o malattia.

Marittimi in disarmo, la dura sfida dei prossimi mesi



Francesco Di Fiore
Coordinatore Ispettori Itf

*Sindacato al lavoro senza sosta
per dare sostegno agli operatori in difficoltà*

A causa del coronavirus il trasporto marittimo, in particolare il comparto delle crociere, ha conosciuto una crisi molto grave con forti ripercussioni anche sugli addetti. Il volume di merci trasportate è calato in forma diretta con il calo delle economie mondiali e la paralisi delle attività produttive. Possiamo misurare il rallentamento riferendoci alle movimentazioni in alcuni porti del mondo: Valencia, per esempio, nei containers è scesa del 10,5%, Shanghai del 6,8%, Los Angeles del 17,1%.

Di conseguenza molte navi sono state messe in disarmo e la ricaduta sull'occupazione è stata sensibile, aggravata dal fatto, come vedremo meglio per le crociere, che si è verificata una vera crisi nelle rotazioni del personale di bordo a causa delle iniziative del lockdown assunte da vari paesi, inclusa la chiusura delle frontiere. A ciò va aggiunta la difficoltà delle compagnie di trasporto aereo che di fatto hanno fermato i voli. Non poter effettuare rotazioni ha significato tenere a bordo il personale persino oltre i 12 mesi massimi previsti dalla convenzione internazionale Mlc 2006. Del resto neppure chi avrebbe dovuto dare il cambio ha potuto raggiungere la nave. Si sono create quindi situazioni anche molto difficili da sostenere psicologicamente per le lavoratrici e i lavoratori.

Per creare un corridoio preferenziale per i rimpatri di marittimi abbiamo lavorato molto, assieme a Itf, dialogando con le istituzioni europee e con vari livelli dell'Onu, ma purtroppo tali organismi non hanno inciso come avremmo auspicato sui comportamenti dei singoli Stati.

Limitandoci alle navi da carico (vedremo poi le crociere) e in particolare a quelle coperte da contratto Ibf (International Bargaining Forum), va ricordato che il loro numero è di circa 9.500 e impiegano 370mila marittimi circa. Se pensiamo che le navi Ibf rappresentano come marittimi il 30,8% degli 1,2 milioni che la Chamber of Shipping valuta esistere a livello mondiale, possiamo stimare che vi siano 300mila marittimi a bordo ed altrettanti a terra in attesa di imbarco. Gli analisti sostengono che oggi vi siano circa 600mila marittimi in qualche modo coinvolti nella crisi delle rotazioni.

In termini più generali, come sindacato, per i marittimi delle navi di nostra pertinenza ci troviamo a dover gestire alcune migliaia di casi di coloro che non riescono a sbarcare e di coloro che sono a terra senza salario e chiedono di imbarcarsi. Non parliamo solo di italiani ma anche di extracomunitari (Non Doms). Come Fit-Cisl ci facciamo carico anche di molti Non Doms a bordo delle navi italiane di Registro Internazionale sia perché siamo tra i pochi attrezzati per superare le difficoltà linguistiche di chi non conosce l'italiano sia perché questi marittimi scrivono a Itf, che gira anche a noi il problema.

**Nel mondo delle crociere,
la situazione
è davvero drammatica
da ogni punto di vista**

I casi debbono esser affrontati al momento, senza dilazioni, in quanto le navi sostano in porto brevemente e il porto successivo può trovarsi in un paese con regole e norme diverse. Molte problematiche devono esser gestite direttamente con le ambasciate del paese di bandiera della nave e spesso il dialogo è difficile. Altre volte, quando nel dramma delle rotazioni sono stati coinvolti italiani, si è attivata l'Unità di Crisi del Ministero degli Esteri, che ci ha sostenuto in molte situazioni complesse. Tra l'altro, i vari casi nel rapporto con le aziende o i consolati all'estero vanno affrontati tenendo conto dei fusi orari. Per esempio quando ci si relaziona con Princess, di base a Seattle, la differenza oraria è di 9 ore, il che significa che possiamo interloquire solo dopo le 18 ore italiane.

Passando al mondo delle crociere, la situazione è davvero drammatica da ogni punto di vista. Parliamo di un comparto che ha sempre prodotto grande ricchezza e come minimo 200mila posti di lavoro. Nel 2019 hanno viaggiato 32 milioni di croceristi, su 270 navi oceaniche di 55 compagnie. Le entrate prodotte hanno superato i 150 miliardi di dollari. Improvvisamente a causa del coronavirus ci sono stati casi di infezioni a bordo di alcune crociere, per cui tutto si è fermato e ogni nave è stata posta in disarmo, rimanendo bloccata nei porti del mondo più disparati, spesso senza adeguata assistenza dai Governi locali anche a causa della novità del fenomeno.

Le prime operazioni effettuate sono state focalizzate sullo sbarco dei passeggeri attraverso voli charter organizzati dalle



compagnie o dal paese di nazionalità dei passeggeri stessi. Per gli equipaggi invece c'è stato un caos totale. Non dimentichiamo che ogni nave ha un crew di 2mila persone per cui è facile fare un calcolo, pur approssimativo, di quanti marittimi dovevano esser rimpatriati, ma tra voli cancellati e frontiere chiuse è stata un'impresa rimandare le persone a casa propria. Certamente sono stati adottati provvedimenti sindacali da Itf a tutela delle lavoratrici e dei lavoratori dell'hotellerie rimasti bloccati a bordo delle rispettive navi da crociera, nel senso che sono stati considerati come passeggeri, senza poter lavorare, non essendoci più "clienti". Ma una scelta simile non era pensabile per coperta e macchina, per cui per risolvere la situazione alcune società hanno ordinato alle loro navi di far rotta verso i paesi di nazionalità dei marittimi per rendere più facili i cambi, non senza defatiganti trattative con le autorità delle destinazioni, preoccupate di aprire le porte a marittimi infetti. Oltre a ciò ogni paese cambia frequentemente le proprie regole per cui abbiamo avuto il caso di un gruppo di marittimi del Togo il cui Stato ha chiuso le frontiere mentre loro erano in volo di rientro a casa, per cui sono stati costretti a tornare indietro e ora si trovano in un albergo in Addis Abeba! Alcuni giorni fa Princess ha organizzato due voli charter da Roma per 450 marittimi con destinazione Hong Kong e Kuala Lumpur perché siano trasbordati

su navi traghetto e portati a destinazione nei vari paesi del Far East. Costo dell'operazione: 1,5 milioni di dollari.

Facciamo questi esempi per dire quali enormi spese hanno dovuto sostenere le diverse società per effettuare le rotazioni a bordo. Nel contempo con le navi ferme non vi sono entrate e il cash flow si riduce. Alcune società non hanno retto, come la Pullmantur e la Cmv con 6 navi, e sono fallite. Lo stesso gruppo Carnival ha visto le proprie azioni passare da 70 a 15 dollari l'una e quindi per reggere ha dovuto programmare la vendita di 8 navi, compresa una di Costa.

In questa terribile situazione (e non parliamo delle centinaia di migliaia di marittimi a casa senza salario alcuno) i casi da noi seguiti sono stati molte migliaia. Nelle aziende ci sono stati tagli dei salari del 50% e numerosi licenziamenti tra il personale di terra. Royal Caribbean ha licenziato circa 1.300 persone e ha chiuso i suoi uffici a Genova. La Princess ha tagliato il 50% della forza lavoro a terra a Napoli. Per i marittimi di nazionalità italiana si è aperta tutta la partita del sostegno al reddito, in quanto si tratta di personale che non ha diritto alla cassa integrazione. Esiste invero una indennità di rimpatrio e in alcuni casi la Naspi per i lavoratori all'estero, ma il percorso burocratico è complesso al punto che ben pochi ne possono be-

neficiare. Nell'aiutare i marittimi italiani a districarsi nella burocrazia ci è stata di grande aiuto la nostra Inas, il patronato della Cisl a cui va il sentito grazie nostro e di tantissimi lavoratori e lavoratrici.

Superata la crisi del lockdown, alcune compagnie stanno cercando di ripartire. Costa e Msc hanno discusso con il Ministero della Salute un protocollo da applicare sulla nave. Per esempio: chiusura dei servizi self-service, riduzione dei passeggeri trasportati, sanificazione continua, controlli e test a passeggeri ed equipaggio e via elencando. L'idea è quella di effettuare crociere toccando solo porti italiani o porti dove non esistono restrizioni sanitarie. Nel Memorandum è altresì previsto che, se dovesse verificarsi un caso a bordo, la nave non viene fermata ma il colpito viene immediatamente ospedalizzato a terra. Aida invece pare che ripartirà facendo crociere "nowhere", ovvero senza toccare alcun porto. Più difficile è la situazione di società come Princess, che operano prevalentemente sul mercato statunitense e devono sottostare a regole più stringenti visto il dilagare dell'infezione in quel paese, per cui i loro tentativi di ripartenza sono rimandati al 2021.

Nel settore del carico il coronavirus ha creato un altro fenomeno che ha ulteriormente allargato il campo degli interventi sindacali: l'abbandono da parte dell'armatore, che svanisce nel nulla. Certamente si tratta di navi Foc, cioè registrate in paradisi fiscali, in genere vetuste e non di grandi dimensioni, lasciate in porti secondari. I marittimi restano senza viveri e bunker e debbono affidarsi agli ispettori della Itf, che molte volte con il loro legale procedono al sequestro della nave al fine di recuperare gli stipendi dovuti ai lavoratori.

I tempi perché il mercato si risollevi, in particolare per le crociere, saranno certamente lunghi e pertanto il lavoro dell'Ispettorato Itf continuerà ad esser impegnativo e delicato e, per il 2020, certamente senza sosta per ferie.

Semplificare per accelerare i lavori, soprattutto al Sud



Rosario Fuoco

Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Anas

Nel corso dei recenti incontri con l'Amministratore delegato di Anas, abbiamo appreso che nel 2019 l'andamento della progettazione e della realizzazione della manutenzione programmata e ricorrente della rete viaria nazionale, nonché delle nuove opere, è in miglioramento rispetto all'anno precedente.

Lo scorso 14 luglio, a margine della presentazione del cantiere per la variante di San Marco dei Cavoti alle Ss 212 e 369 in Campania, l'Ad di Anas ha dichiarato alla stampa: «L'emergenza Covid non ha aiutato nella fase procedurale delle nuove opere. Non c'è una stima precisa sui ritardi, ma con le procedure bloccate per le autorizzazioni tre mesi di perdita li avremo sicuramente».

Con il decreto-legge Semplificazioni, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 16 luglio e da convertire in legge entro metà settembre, si prevedono profonde innovazioni per la progettazione e realizzazione delle opere pubbliche, con particolare attenzione alle novità introdotte in materia di affidamenti e ricerca dei contraenti, che dovrebbero impattare positivamente sull'accelerazione delle attività di Anas. Il nuovo scenario, quindi, dovrebbe dare un impulso a migliorare e a velocizzare sia la manuten-

Dal d.l. spinta a realizzare le opere in programma e a colmare il gap con il Nord

zione ordinaria che le nuove opere, processo fortemente necessario nella Fase 3 della pandemia da Covid-19 e che dovrà essere incentrato sul ridurre il gap infrastrutturale Nord/Sud del Paese.

Il contratto di programma

Il contratto di programma, cioè lo strumento con il quale il Governo, tramite il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assegna risorse economiche ad Anas per la realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla rete stradale e autostrade nazionale, per il 2016-2020 può contare su 36 miliardi di euro, attualmente così distribuiti: il 53% è destinato alla manutenzione programmata, all'adeguamento e alla messa in sicurezza, mentre il 47% a nuove opere e completamenti di itinerari.

Il nuovo scenario dovrebbe dare un impulso a migliorare e a velocizzare sia la manutenzione ordinaria che le nuove opere

La distribuzione geografica prevede che il 52% interesserà le regioni del Sud Italia e le isole, il 24% le regioni del Centro e il 19% riguarderà le regioni del Nord, mentre il 5% comprende investimenti per danni ed emergenze, fondo progettazione e investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche e manutenzione straordinaria delle case cantoniere.



Accogliamo positivamente questi impegni, così come l'avvio nei giorni scorsi dell'ammodernamento della Ss 106, che è forse l'opera di maggiore impatto economico per Anas sull'intero territorio nazionale, tuttavia per rilanciare il Sud e colmare il gap infrastrutturale con il Nord bisogna fare di più.

novembre 2019). Entrambe dovrebbero essere colmate dal d.l. Semplificazioni.

L'accelerazione delle opere: il decreto legge Semplificazioni

Il testo del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, cosiddetto Semplificazioni,

particolare, l'affidamento senza bando di gara sarà consentito per le opere fino a 5 milioni di euro con una procedura negoziata. Invece le opere sino a 350mila euro potranno essere affidate invitando cinque imprese, mentre dieci aziende per opera fino a un milione di euro. Sotto i 150mila euro sono possi-

bili gli affidamenti diretti seguendo ovviamente un criterio di rotazione.

In merito alla semplificazione dei procedimenti, si prevede che, per la maggior parte degli adempimenti burocratici, scaduti i termini previsti dalla legge, valga la regola del silenzio-assenso; si introduce la conferenza di servizi semplificata, con la compressione dei tempi (tutte le amministrazioni coinvolte dovranno rispondere entro

RIMODULAZIONE CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2020 EVOLUZIONE FINANZIAMENTI E INVESTIMENTI

EURO / MLD



(*) La rimodulazione del CDP è in corso di perfezionamento.

(**) Include interventi di ripristino della viabilità danneggiata dal sisma 2016 e investimenti in tecnologie stradali, applicazione tecnologiche e investimenti Smart Road

Fonte: audizione Ad Anas Camera Deputati 6 maggio 2020

INTERVENTI ED IMPORTI SU SCALA NAZIONALE AL 14 LUGLIO 2020

MANUTENZIONE	INTERVENTI	IMPORTI
● Manutenzione in corso	735	1.470,50
● Manutenzione sospesa in riavvio	82	185,76
● Manutenzione bloccata	1	1,70
TOTALE	818	1.657,97

NUOVE OPERE	INTERVENTI	IMPORTI
▼ Nuove opere in corso	46	5.212,07
▼ Nuove opere sospese in riavvio	5	250,91
▼ Nuove opere bloccate	1	71,29
TOTALE	52	5.534,27

Fonte: sito Stradeanas.it

si pone importanti obiettivi e rappresenta un intervento organico per semplificare i procedimenti amministrativi, eliminare impedimenti burocratici e digitalizzare la pubblica amministrazione.

Particolarmente rilevante il conferimento dei poteri straordinari di emergenza assegnati direttamente alle stazioni appaltanti per affidamenti di lavori, forniture e servizi professionali (fra cui la progettazione). Al decreto-legge seguiranno decreti attuativi necessari a individuare le opere urgenti (se ne prevede circa una trentina) che saranno affidate a commissari, con poteri più limitati rispetto al "modello Genova". Per promuovere gli investimenti si introduce quindi, in via transitoria fino al 31 luglio 2021, una nuova disciplina degli affidamenti di lavori, servizi e forniture. In

60 giorni); si introducono semplificazioni per favorire la partecipazione di cittadini e imprese ai procedimenti amministrativi telematici, introducendo il principio che le pubbliche amministrazioni devono erogare i propri servizi in digitale e che sempre in tale forma i cittadini devono poter consultare gli atti.

Con le misure adottate e partendo da tali presupposti, auspichiamo che nell'immediato futuro vengano colmati sia il gap infrastrutturale Nord/Sud del Paese, anche attraverso la velocizzazione dell'iter di affidamento ed esecuzione delle opere, sia il completamento dei finanziamenti ancora necessari per le opere in corso, il tutto per poter rilanciare l'Italia attraverso investimenti cruciali per la fase post Covid-19.

Occupazione femminile, leva per il rilancio del Paese



Francesca Di Felice
Responsabile Nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

*Investendo nella parità di genere,
il Pil pro capite in Ue può crescere del 10% entro il 2050*

L'emergenza sanitaria ha messo a dura prova la nostra società e la nostra economia, generando la crisi economica più grave della storia dell'Unione europea. Fin dai primi giorni della pandemia è apparso evidente che la ripresa avrebbe richiesto uno sforzo congiunto a livello europeo portando alla decisione di lavorare alla creazione di un fondo per la ripresa, sostenuto e correlato da specifici programmi di azione per ogni Stato membro.

E quando si parla di ripresa non può essere sottovalutato il tema dell'occupazione femminile. Infatti, è ormai certo che la crescita del tasso di occupazione femminile, che passa inevitabilmente per il miglioramento della parità di genere, può rappresentare uno stimolo fortissimo alla crescita del Pil e conseguentemente all'uscita dalla crisi. È quanto certificato da diversi studi, uno fra tutti quello elaborato dell'Istituto europeo per l'uguaglianza di genere (Eige), secondo il quale, apportando miglioramenti nell'ambito dell'uguaglianza di genere nell'Unione europea, si potrebbero generare fino a 10,5 milioni di posti di lavoro in più entro il 2050. Il tasso di occupazione sfiorerebbe l'80% e il Pil (prodotto interno lordo) pro capite dell'Ue potrebbe crescere di quasi il 10% entro il 2050. Tener presente tale analisi consente di individuare le soluzioni da intraprendere per contrastare le dimensioni culturali, tuttora dominanti, che di fatto posizionano i carichi di assistenza e cura familiare principalmente sulle spalle delle donne, disincentivando quindi l'occupazione femminile.

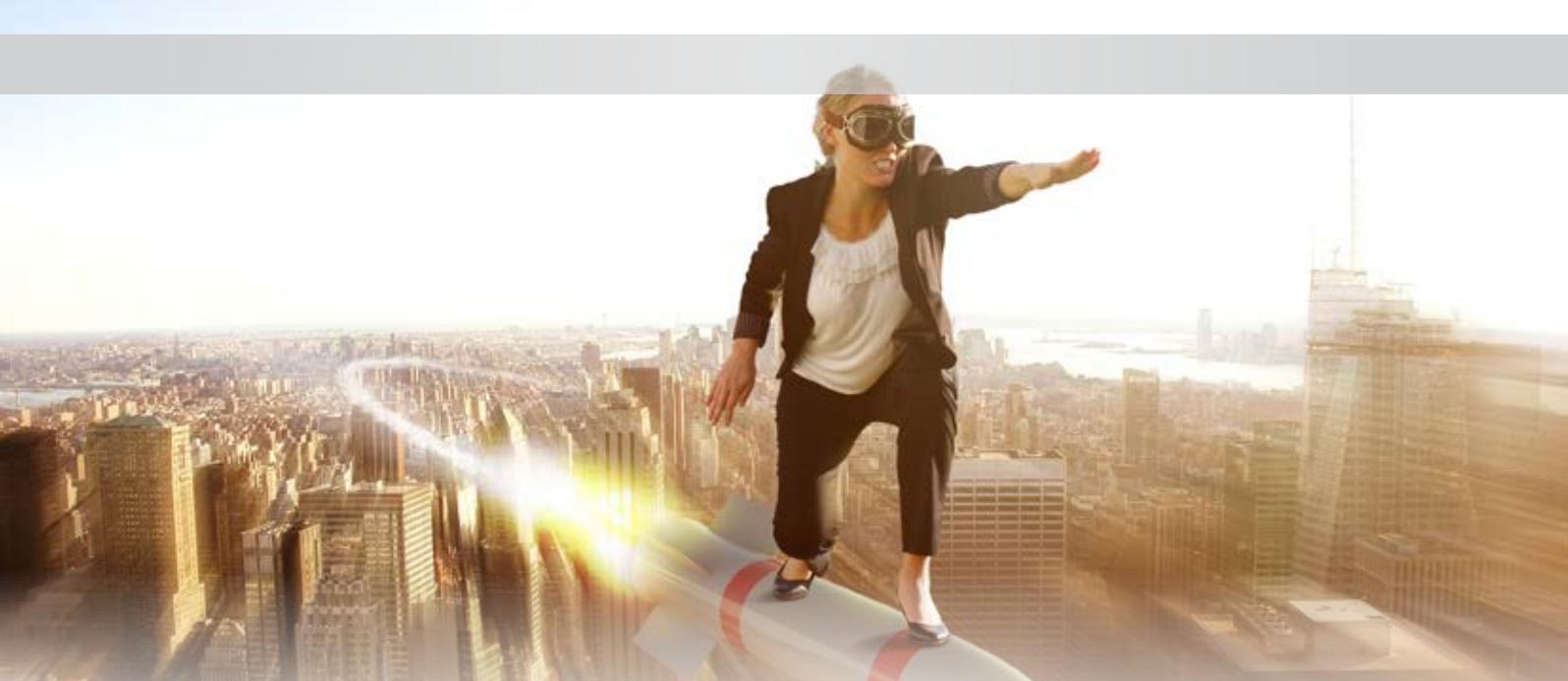
Attraverso un'azione di sintesi le soluzioni individuabili in tal senso sono: introdurre norme che promuovano e incentivino la condivisione delle responsabilità familiari; migliorare l'offerta di assistenza all'infanzia e iniziative simili; riconoscere maggiore retribuzione e migliori condizioni di fruizione del congedo parentale; promuovere e sostenere contratti di lavoro a tempo parziale e tipologie di lavoro flessibile; adottare disposizioni legislative e politiche in materia di parità di retribuzione e di condizioni di lavoro; eliminare la segregazione di genere a livello di settori e di posti di lavoro; promuovere le donne a posizioni direttive.

Guardando in casa nostra, l'Italia resta uno dei paesi europei con i livelli più bassi di occupazione femminile. A certificarlo sono gli ultimi dati Eurostat 2019 dove risulta che, rispetto a una media Ue di 66,5 occupate ogni 100 donne tra 20 e 64

anni, l'Italia si trova al penultimo posto con il 52,5%. A peggiorare la situazione è il rapporto del giugno scorso trasmesso dall'ispettorato del lavoro, che ogni anno aggiorna i dati sulle convalide di dimissioni e risoluzioni consensuali di madri e padri: nel 2019 sono state 37mila le lavoratrici neo-mamme che si sono dimesse contro 13mila papà che hanno lasciato il posto di lavoro. E chissà cosa ci dobbiamo aspettare nel prossimo rapporto considerato che le donne, soggetti più deboli del mercato del lavoro, per minori salari e maggiore presenza nei settori meno remunerati, rischiano di essere ulteriormente penalizzate dagli effetti della pandemia e della crisi economica.

Di tali considerazioni sembra essere consapevole il Governo italiano. Ciò si desume da alcuni strumenti, seppur non strutturali, introdotti dalla legge di Bilancio 2020 e traducibili in diverse misure di sostegno alla maternità e alla paternità (bonus bebè e bonus asilo nido, congedo di paternità aumentato a 7 giorni), oltre a incentivi all'occupazione femminile. In merito a questi ultimi si tratta del sistema, introdotto dalla legge Fornero e rifinanziato con le leggi di bilancio, che prevede una riduzione contributiva pari al 50% per un periodo variabile da 12 o 18 mesi per le aziende che assumono: □ donne con almeno 50 anni di età; donne di qualsiasi età prive di impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi, se residenti in regioni ammissibili ai finanziamenti nell'ambito dei fondi strutturali dell'Unione europea (Basilicata; Calabria; Campania; Puglia; Sicilia); donne di qualsiasi età, con una professione o di un settore economico caratterizzati da un'accentuata disparità occupazionale di genere, superiore al 25%, e prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi; donne di qualsiasi età, ovunque residenti e prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno 24 mesi. La riduzione dell'aliquota contributiva varia in base al tipo di contratto stipulato e precisamente per: 12 mesi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato; 18 mesi, in caso di assunzione con contratto a tempo indeterminato; 18 mesi complessivi, in caso di assunzione con contratto a tempo determinato trasformato in contratto a tempo indeterminato.

Come confermato nel Programma nazionale di riforma (Pnr) del Governo, tali strumenti saranno ulteriormente rafforzati attraverso l'estensione per tre anni dello sgravio contributivo, potenziandolo dove il tasso di occupazione femminile è più basso. A questi obiettivi si aggiungono: quelli relativi al po-



tenziamento degli strumenti di trasparenza retributiva già esistenti per eliminare le differenze salariali (art. 46 del d.lgs. 198/2006 rapporto situazione del personale); le misure da mettere in atto per garantire la completa partecipazione delle donne ai processi decisionali, in linea con la legge di Bilancio 2020, che ha aumentato al 40% la presenza delle donne nei cda rispetto al precedente 33% e prorogato dagli originari tre, previsti dalla l. n. 120/2011 (Golfo-Mosca), a sei mandati; la revisione normativa dei congedi parentali in un'ottica di condivisione delle responsabilità di cura tra donne e uomini e di miglioramento della conciliazione dei tempi di vita e di vita-lavoro.

Sul tema della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro una riflessione specifica merita il cosiddetto Family Act, il disegno di legge relativo a "Misure per il sostegno e la valorizzazione della famiglia", approvato dal Consiglio dei Ministri l'11 giugno scorso. Il provvedimento delega il Governo a emanare una serie di decreti legislativi finalizzati a sostenere la genitorialità e la funzione sociale ed educativa delle famiglie, contrastare la denatalità, valorizzare la crescita delle bambine, dei bambini e dei giovani e migliorare la conciliazione della vita familiare con il lavoro, con particolare attenzione a quello femminile. Il provvedimento consentirà finalmente di intraprendere misure strutturali volte a estendere le politiche familiari in modo organico, intervenendo su più ambiti: quello relativo alle risorse, alla flessibilità lavorativa e ai servizi a sostegno delle

famiglie e alla promozione dell'occupazione femminile. In particolare il Governo dovrà emanare specifici decreti legislativi per: l'istituzione dell'assegno universale e il riordino delle misure di sostegno economico per i figli a carico;

**Il sindacato
da sempre contribuisce
a incentivare
l'occupazione femminile,
anche nei trasporti,
attraverso azioni
innovative e ponderate**

l'istituzione e il riordino delle misure di sostegno all'educazione dei figli; il potenziamento, il riordino e l'armonizzazione della disciplina inerente ai congedi parentali; il riordino e il rafforzamento delle misure volte a incentivare il lavoro femminile.

Nonostante il provvedimento rappresenti un passo in avanti, risulta ancora limitato rispetto alla mancanza di interventi per le famiglie con carichi di cura o assistenziali non legati alla genitorialità e per un retaggio culturale in merito alla promozione della parità di genere all'interno dei nuclei familiari. Ad esempio, laddove si fa riferimento all'incentivazione del lavoro agile, l'impalcatura normativa è strutturata in modo da favorire le madri rispetto ai padri per la cura dei figli, andando in controtendenza rispetto alla necessità di realizzare quella condivisione delle responsabilità familiari necessaria ed indispensabile per incentivare l'occupazione femminile.

Apprezziamo invece il riconoscimento dell'importanza della contrattazione collettiva, generata dai sindacati più rappresentativi sul piano nazionale, in tema di rilancio degli incentivi alle norme contrattuali per la conciliazione vita-lavoro. Il sindacato da sempre contribuisce a incentivare l'occupazione femminile, anche nei trasporti, attraverso azioni innovative e ponderate. Soluzioni efficaci sono l'introduzione di una maggiore flessibilità nell'uso del part time con formule di distribuzione verticale dell'orario in cui i genitori possano alternarsi nel lavoro e nella cura dei figli, oppure la possibilità di usare il part time con formula orizzontale, con il quale i genitori, lavoratori dipendenti della stessa azienda, possano alternarsi. Per i lavoratori impiegati su turni, se il contesto lavorativo lo permette, è prevista la costruzione di appositi turni di conciliazione o la possibilità per i genitori lavoratori dipendenti della stessa azienda di essere impiegati su turni non coincidenti. Il tutto con formule flessibili di fruizione. A questo si deve aggiungere un'importante riflessione circa la possibilità di copertura economica maggiore in caso di fruizione dei congedi parentali. Inoltre, risulta indispensabile regolamentare al meglio lo smart working, in modo che si tratti di vero lavoro agile e non di lavoro obbligato, riconoscendo le stesse opportunità di accessibilità e fruizione a lavoratrici e lavoratori. E infine osare, con le giuste accortezze, introducendo e sperimentando nuove forme flessibili di svolgimento del lavoro attraverso quell'azione creativa e innovativa che è propria dell'azione contrattuale.

Previdenza complementare, rendimenti in crescita nel 2019



Osvaldo Marinig

I dati Covip: su 270 mld totali, 185 gestiti da fondi pensione, 87 da casse professionali

Anche quest'anno la Covip (Commissione di vigilanza sui fondi pensione) ha tenuto la sua annuale riunione per rendicontare sull'andamento della previdenza complementare italiana nel 2019. I trend principali che Covip individua per l'anno passato indicano una maggiore concentrazione del sistema dei fondi pensione, un incremento dei capitali gestiti e un buon utilizzo della Rendita integrativa temporanea anticipata (Rita).

Il patrimonio complessivo del risparmio previdenziale privato italiano ammonta a oltre 270 miliardi di euro, di cui 185 miliardi vengono amministrati dai fondi pensione e gli altri 87 sono gestiti delle casse professionali.

L'anno scorso il numero delle forme complementari si è ridotto di 18 unità e conta ora su 380 fondi, vent'anni fa erano 739, quasi il doppio. Nel frattempo gli iscritti alle varie forme di previdenza complementare sono arrivati a 8,3 milioni, con una crescita del 4% sul 2018, mentre sono stati versati, sempre nel 2019, nuovi contributi per 16,2 miliardi: 5,3 miliardi ai fondi negoziali (+5,3%); 2,2 mld ai fondi aperti (+8,2%); 4,5 mld ai piani individuali pensionistici (Pip) nuovi (+4,9%); e 4,2 mld ai fondi preesistenti

Le uscite sono state invece pari a 8,4 miliardi: sono state erogate prestazioni pensionistiche in capitale per 3 miliardi e in rendita per circa 600 milioni. I riscatti 2,1 miliardi, mentre sono stati erogati circa 500 milioni di prestazioni per Rita, per lo più concentrati nei fondi pensione preesistenti. Le anticipazioni hanno pesato per 2,3 miliardi, sono state in gran parte riferite a causali diverse dalle spese sanitarie o dall'acquisto o ristrutturazione della prima casa.

Tra i dati forniti da Covip emergono dei segnali di sofferenza nel sistema produttivo italiano già nel 2019: gli iscritti ai fondi che non hanno effettuato versamenti sono stati complessivamente 2,2 milioni, il 26,4% del totale; rispetto al 2018, sono aumentati di quasi 200mila unità. E la metà, 1,1 milioni di soggetti, non versa contributi da almeno quattro anni. Chiaro segnale che il lavoro iniziava a scarseggiare già prima della pandemia.

Altro dato monitorato riguarda il valore degli investimenti dei fondi pensione nel sistema Italia (titoli emessi da soggetti residenti in Ita-

lia e immobili), che vale 40,3 miliardi; la parte del leone la fanno i titoli di Stato che pesano, sugli investimenti, per 30,9 miliardi.

Il 2019 è stato anche buono dal punto di vista gestionale. I fondi pensione hanno fatto registrare rendimenti netti in crescita tra il 7 e il 12% (contro il +1,5% del Tfr). La crisi conseguente all'emergenza sanitaria ha però eroso nei primi tre mesi del 2020 buona parte dei rendimenti maturati nell'anno precedente. Tuttavia, su un orizzonte decennale, da inizio 2010 al primo trimestre 2020, il

risultato "rimane comunque positivo". In questo periodo il rendimento netto medio annuo è infatti stato del 3% per i fondi negoziali e per i fondi aperti. Nello stesso arco temporale la rivalutazione del Tfr è stata al 2%. La situazione descritta è ulteriormente migliorata in quanto alla data di presentazione della relazione non erano disponibili i dati del primo semestre del 2020, che indicano come ci sia stato un recupero delle perdite determinate

nella fase più acuta dovuta al lockdown.

Nelle conclusioni della relazione, il Presidente della Commissione ha reiterato il suo appello al sistema della previdenza complementare a compiere il passo avanti atteso ormai da tempo: crescita dimensionale, rafforzamento organizzativo, migliore offerta online dei prodotti e attenzione ai costi, sapendo che l'imminente competizione dei Pepp (Pan-European Personal Pension Products) sarà forte. Una maggiore concentrazione del sistema dei fondi pensione può garantire minori costi e una maggiore qualità nella gestione dei servizi offerti agli iscritti. E questo consolidamento serve non solo per centrare i nuovi standard organizzativi e di governance previsti dalla direttiva europea Iorp II ma, anche, nella prospettiva del mercato unico della previdenza complementare e dell'arrivo, alla fine del prossimo anno, dei Pepp.

Infine, rivolgendosi al Governo, il presidente della Covip ha suggerito di valutare incentivi fiscali capaci di far crescere le adesioni ai fondi, anche per agevolare la ricostituzione delle posizioni nella fase di ripresa per quegli iscritti che abbiano fatto ricorso a forme di anticipazione, abbiano riscattato la posizione o interrotto la contribuzione.

Gli iscritti alle varie forme di previdenza complementare sono arrivati a 8,3 milioni, con una crescita del 4% sul 2018

Incidente di Lodi, una sala per non dimenticare

Alla stazione di Piacenza una targa ricorda i due ferrovieri morti e il valore della sicurezza

«Ci vediamo questa sera». Così dicono alle mogli Chiara e Paola, prima di uscire di casa, la mattina di giovedì 6 febbraio. La borsa a tracolla come sempre, una giornata di lavoro ad attenderli. Ma Giuseppe Ciccù e Mario Dicuonzo, a casa, non torneranno mai.

Un incidente ferroviario non è un evento che riguarda solo i ferrovieri, è qualcosa che irrompe nella quotidianità di tutti perché milioni di persone utilizzano il treno per muoversi.

Il Frecciarossa 9595, partito da Milano Centrale alle 5.10 e diretto a Salerno, deraglia all'altezza di Ospedaletto Lodigiano tra Piacenza e Lodi, mentre sta viaggiando a 290 Km orari. La motrice esce dai binari ribaltan-

dosi poi su un fianco. Il bilancio è tragico: 2 morti e 31 feriti. Ci lasciano Mario e Giuseppe, di 59 e 51 anni, entrambi macchinisti, mariti, padri.

A loro la Fit-Cisl Emilia Romagna lo scorso 24 luglio ha dedicato la saletta al binario 1 della stazione di Piacenza. Una targa per ricordare il loro sacrificio, una morte bianca senza senso come tutte le morti sul lavoro. Questa intitolazione ha un significato

che va oltre il ricordo di chi ha perso la vita compiendo il proprio lavoro: servirà come riferimento ai 500 lavoratori - 250 ferrovieri e altrettanti autoferrotranvieri - che tutti i giorni passano da Piacenza, e vuole essere un monito, un grido, per dire alle aziende, al Governo e a tutte le istituzioni che non bisogna abbassare la guardia. La targa che ricorda Dicuonzo e Ciccù aiuterà a fare capire che la sicurezza nei posti di lavoro non deve mai essere considerata un costo, come spesso accade, ma un investimento. In Italia si va sempre alla ricerca dell'errore, quando in realtà la vera missione sarebbe proprio quella di impedire che accada di nuovo.

La saletta sarà un presidio attivo per ferrovieri e autoferrotranvieri, in modo da unire ancora di più il mondo della mobilità ferroviaria e quello del trasporto pubblico locale

Ed è allo stesso Governo che lanciamo un appello: «Chiediamo a gran voce che il sindacato entri nella discussione sulla ripartizione dei 209 miliardi di euro del Recovery Fund. Riteniamo che una parte consistente di questi soldi debba essere spesa in tecnologie, ricerca e formazione. Tre elementi che formano quella che è la sicurezza», ha dichiarato Aldo Cosenza, Segretario generale della Fit-Cisl Emilia Romagna.

La saletta sarà un presidio attivo per ferrovieri e autoferrotranvieri, in modo da unire ancora di più il mondo della mobilità ferroviaria e quello del trasporto pubblico locale. Le nostre sedi stanno tornando nei luoghi di lavoro per stare al fianco dei lavoratori.



*Aldo Cosenza
Segretario Generale FIT-CISL
Emilia Romagna*

Mobilità ed elettricità, una rima dal grande futuro

Geivù

L'e-mobility italiana, racconta la terza edizione di "100 Italian E-Mobility Stories 2020" di Fondazione Symbola, può essere un valido alleato per superare la crisi generata dalla pandemia. Nella sostenibilità e nella sfida ai cambiamenti climatici c'è il segreto per far ripartire l'economia.

Il mercato italiano dei veicoli elettrificati è sicuramente in crescita (la quota di quelli compresi nella fascia da 0 a 60 g/km di CO2 è passata dall'1% nel 2019 al 3,5% nei primi mesi del 2020) ma è ancora caratterizzato da una penetrazione molto limitata anche a causa dei vincoli di sistema e di infrastruttura.

La mobilità sta entrando in una nuova era, più sostenibile ed efficiente. L'evoluzione della tecnologia, la necessità di ridurre gli impatti e gli effetti della mobilità tradizionale sulla salute umana nelle megalopoli del mondo, il moltiplicarsi delle politiche e gli ingenti investimenti delle case automobilistiche ci fanno affermare con fondato ottimismo che siamo a un punto di svolta per la mobilità elettrica.

L'ingresso dell'auto e dei monopattini elettrici nel paniere Istat a inizio 2020 sancisce la presenza di queste tecnologie nella vita di tutti i giorni. Negli ultimi anni gli italiani hanno visto progressivamente aumentare le colonnine di ricarica, le automobili ibride ed elettriche circolanti, ma soprattutto e-bike e monopattini.

Attualmente nel mondo ci sono più di 7 milioni di veicoli elettrici per passeggeri o merci (erano 1,5 nel 2016), di cui più di 3 milioni in Cina, e quasi 2 milioni in Europa dove svetta il primato della Norvegia (qui circolano 320mila auto elettriche a fronte di soli 5 milioni di abitanti). In Europa, nei primi tre mesi dell'anno, mentre le immatricolazioni totali di autoveicoli hanno registrato un forte calo, le auto elettriche e ibride non hanno subito la contrazione del mercato. Le immatricolazioni di vetture elettriche sono state 228.210 e le ibride 310.308 (+49%). In Italia, sempre nello stesso periodo, la vendita di auto ibride – quasi la metà (48%) del mercato della mobilità ad alimentazione alternativa – ha superato quella di auto a gas (40,5%), tradizionalmente più forti nel mercato nazionale.

Il mercato italiano dei veicoli elettrificati cresce ma la penetrazione è ancora limitata

In questo nuovo mercato l'Italia può svolgere un ruolo di primo piano avendo un ampio spettro di competenze e tecnologie lungo tutta la filiera

In questo nuovo mercato l'Italia, come raccontato nel rapporto citato, può svolgere un ruolo di primo piano avendo un ampio spettro di competenze e tecnologie lungo tutta la filiera: dalle case automobilistiche a chi realizza e-bike (nelle bici l'Italia nel 2019 ha confermato il primato di primo produttore ed esportatore europeo) e veicoli leggeri, passando per motorini e autobus elettrici. Nella componentistica troviamo il cuore pulsante di questa filiera, in cui le nostre aziende creano, prototipano e realizzano motori, statori, freni, elettronica e componentistica, fino a scocche e pacchi batterie con la presenza di un Battery Hub dedicato per l'assemblaggio a Torino. Ma anche designer, chiamati in tutto il mondo a ripensare le nuove forme della mobilità elettrica. Non mancano, per arrivare alle forme più avanzate di mobilità, i servizi di sharing, le multiutility, le soluzioni per la ricarica, le relative app e la comunicazione e gli studi di associazioni a supporto della filiera. Un sistema ricchissimo di competenze, quindi, che in Italia si distribuiscono lungo tutto il Paese, coagulandosi in alcune capitali come il polo di Torino, la Motor Valley emiliana, il distretto di Brescia e il polo dell'automotive abruzzese.

Considerando l'intero ciclo, l'auto elettrica ha emissioni inferiori del 60% rispetto a un veicolo a combustione interna. Un vantaggio che migliorerà ulteriormente nel tempo grazie all'accelerazione del processo di decarbonizzazione nel settore energetico e al graduale aumento della quota di rinnovabili nel mix generativo mondiale (in Italia 1/3 dell'energia distribuita è già oggi prodotta da fonti rinnovabili). Anche le batterie, finito il loro utilizzo per alimentare veicoli elettrici, saranno sempre più utilizzate sia come accumulatori di energia (ad esempio per pannelli fotovoltaici), sia per il recupero di elementi preziosi (come litio, nichel e cobalto) in un'ottica di economia circolare.



Lotta alla pedofilia, Italia pioniera.

«Ma c'è tanto da fare»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Nel 1997 fu approvata una mozione innovativa grazie all'impegno dell'associazione Meter

Nel 1997 il Parlamento italiano votò all'unanimità la prima mozione al mondo per la lotta alla pedofilia e alla pedopornografia. Quella mozione portava un nome, quello di **don Fortunato Di Noto**, presidente dell'associazione **Meter**. L'anno dopo l'Italia ebbe la sua prima normativa a tutela dei bambini dagli abusi, anche online. Sorride don Di Noto pensando a quanta strada il nostro Paese ha compiuto da allora: «Anche grazie al nostro contributo, l'Italia oggi ha leggi all'avanguardia per il contrasto a questo fenomeno orribile. Ma c'è ancora tanto da fare, soprattutto in termini di collaborazione internazionale».

Tutto è cominciato 30 anni fa in Sicilia.
«Nei primi anni '90 navigando su internet mi sono imbattuto in immagini di abusi su bambini e ho sentito che dovevo fare qualcosa. Da qui nasce Meter: dalla parrocchia della Madonna del Carmine a Pachino. Oggi è un'associazione con più di 400 volontari e centri di formazione e di servizi per l'infanzia. Ogni anno produciamo un report con la mappatura del nostro impegno concreto».

Cosa dicono i numeri?

«Negli ultimi 18 anni abbiamo fatto 61.435 segnalazioni riguardanti milioni di immagini tra video e foto. Dal 2005 ad oggi abbiamo fatto sviluppare più di 23 operazioni della polizia. Dal 2002 al 2019 sono 1.721 i casi seguiti e abbiamo risposto a 29.996 richieste telefoniche al numero verde 800455270. Un altro campo in cui siamo molto attivi è la formazione. Vogliamo dare ai bambini e agli adulti che li seguono, come genitori, insegnanti ed educatori, gli strumenti per prevenire le situazioni di rischio: ogni anno incontriamo e formiamo più di 5mila persone».

Qual è il punto della situazione sulla lotta alla pedofilia in Italia e nel mondo?

«Il fenomeno è certamente in espansione, perché il problema è la cooperazione con gli altri paesi. Un italiano non è così stupido da produrre e diffondere materiale pedopornografico in Italia ma lo fa nei paradisi web sparsi per il mondo. I

Il fenomeno è certamente in espansione, perché il problema è la cooperazione con gli altri paesi



provider poi, cioè le aziende che forniscono i servizi inerenti a internet che consentono di accumulare e diffondere queste immagini, se ne lavano le mani e invocano la legge sulla privacy: una scusa inaccettabile davanti a crimini di questo genere».

Come si spiega una sessualità malata come quella pedofila?

«Il sesso è una forma di potere: il potere sulla vittima che subisce indifesa, ad esempio un bambino che non è in grado di esprimere il proprio consenso, e il potere generato dal giro d'affari. Basti pensare che l'industria del porno lecita, quella che coinvolge i maggiorenni, negli Stati Uniti ha un giro di affari attorno ai 100 miliardi di dollari: ha raggiunto livelli che quasi supera il commercio delle armi e della droga. La pedopornografia è un crimine contro l'umanità che non suscita reazioni forti come altre nefandezze altrettanto orrende: è un problema culturale. Inoltre le lobby pedofile fanno propaganda, insistendo che i bambini sono consenzienti e che i pedofili sono persone normali da non discriminare. La domanda è siamo tutti d'accordo su questo?»

Come si può estirpare questo fenomeno?

«Un dato ufficiale, citato anche da Papa Francesco e mai smentito, asserisce che solo in Europa ci sono 18-19 milioni di minori abusati sessualmente: è una piaga enorme. Bisogna intervenire con leggi omogenee per quanto possibile: i bambini sono tali per tutti o solo per alcuni Stati? È vero che c'è la convenzione Onu sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza, ma spesso è lettera morta e siamo stanchi di leggere certe statistiche. Altra chiave è rivedere le politiche di inclusione e sostegno per la famiglia e l'infanzia. Da ultimo ma non per importanza c'è la formazione, su cui noi puntiamo molto. Vorremmo creare un potere positivo per difendere e tutelare i bambini sempre di più, al di là delle ideologie: sono bambini comunque la si pensi».

Per maggiori informazioni AssociazioneMeter.org.

DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



CISL

Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele.

Tesseramento 2020

www.cisl.it

Segreteria Nazionale FIT-CISL

Segretario Generale:
Salvatore 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 - www.fitcisl.org



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

Alto Adige

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

Basilicata

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

Calabria

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

Campania

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

Emilia Romagna

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

Friuli Venezia Giulia

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

Lazio

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

Liguria

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

Lombardia

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

Marche

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

Molise

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

Piemonte

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

Puglia

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

Sardegna

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

Sicilia

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

Toscana

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

Trentino

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

Umbria

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

Veneto

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

CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



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

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





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

LA NOSTRA MISSIONE SEI TU

Anche in questo momento
così difficile per il nostro Paese

**L'INAT
HA VOLUTO STARTI VICINO**

prevedendo

SENZA AUMENTO DI PREMIO

la garanzia della

QUARANTENA A CASA

a seguito di infezione da COVID-19

nella Copertura **RICOVERI DIPENDENTE**



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



www.inat.it

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

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale
Assistenza Trasporti



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