

La VOCE dei trasporti

LXX anno dalla fondazione

N. 10 | Ottobre 2020

927

BASTA MORTI SUL LAVORO



FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO
L'INSERTO STACCATILE

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 10 - Ottobre 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@cis.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 6/11/2020

Finito di stampare nel mese di Ottobre

Tiratura: 28.000 copie

Editoriale

- 2 Basta piangere morti: investire di più per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali

In Evidenza

- 6 Margiotta: «Cura keynesiana per le nostre infrastrutture»
8 Alitalia, quegli errori da non ripetere
10 Rider, contratto a cottimo? Non certo ottimo
12 Covid, vietato abbassare la guardia

Logistica integrata - Ambiente

- 14 Sicurezza sempre al primo posto
16 Covid, sul settore dei rifiuti un impatto non solo economico

Mobilità

- 18 Sicurezza sul lavoro, bene primario da tutelare a ogni costo
20 Rinnovo contrattuale, è tempo di riprendere il confronto
22 Passaggi a livello: pericolo da eliminare rapidamente
23 Trenitalia, manutenzione più sicura anche grazie al sindacato
24 Passaggi a livello senza rischi, una sfida anche europea

Trasporto aereo marittimo e Portualità

- 26 L'economia del mare in balia del Covid: una stima dei danni
28 Sicurezza nei porti, obiettivo irrinunciabile

Viabilità

- 30 Strade più sicure programmando la manutenzione
32 Sessant'anni e molti acciacchi: una cura per le autostrade

Politiche sociali, partecipazione e sicurezza

- 34 Pandemia contro economia: proposte per salute e sicurezza

Generi e generazioni

- 36 Uomini e donne, se il Covid allarga il divario salariale

Regioni

- 38 **Campania**
Tpl, Fit-Cisl in azione per proteggere utenti e personale
39 **Emilia Romagna**
Viaggiare sicuri? È questione di prevenzione
40 **Lazio**
Parola d'ordine: sicurezza. Oggi ancor più di ieri
41 **Toscana**
Sicurezza sui mezzi pubblici, normalità ancora lontana

Opinioni e Colloqui

- 42 Coronavirus, consumi in frenata e l'incognita smart working
43 Scuola, il prezzo del lockdown pagato dai più deboli

Basta piangere morti: investire di più per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali



Salvatore Pellecchia

Segretario Generale FIT-CISL

Se il decreto di costituzione della nuova Alitalia ha ottenuto - nella copertura mediatica e da parte degli stakeholder economici e istituzionali - l'attenzione che meritava, relativamente in sordina è trascorsa la Giornata nazionale per le vittime del lavoro che ogni anno si celebra nella seconda domenica di ottobre. Una parziale dimenticanza collettiva che ci è parsa allarmante in un Paese tuttora caratterizzato da un numero intollerabile di incidenti sul lavoro, spesso letali. Da gennaio a settembre 2020 sono stati 927 i morti sul lavoro, allo spaventoso ritmo di uno ogni ogni sette ore. L'aumento di infortuni mortali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso - ben 147 casi in più - è in gran parte dovuto alla pandemia, che ha mietuto numerose vittime tra medici e infermieri. Malauguratamente, però, sono moltissimi i settori produttivi in cui ogni giorno si verificano incidenti. Nell'ambito dei trasporti nel solo 2019, sempre secondo i dati Inail, le denunce di infortunio sono state più di 39.313 di cui 111 con esito mortale e l'85% degli incidenti si sono verificati durante l'orario di lavoro mentre il rimanente 15% durante il percorso casa-lavoro-casa. La tipologia dei turni, i ritmi di lavoro, la gravosità delle operazioni e spesso

il maggior lavoro comandato dalle aziende per sopperire a carenze croniche di personale fanno dei trasporti, sul piano infortunistico, il settore maggiormente colpito dopo le attività manifatturiere e quelle del commercio e, sempre nel 2019, si è riscontrato anche un incremento delle malattie professionali in quanto «i casi denunciati sono stati 2.693, con un incremento del 9,2% rispetto al 2018».

Per curare una piaga di simile entità non possiamo lasciare niente di intentato. Meno che mai possiamo accettare che si versino "lacrime di cocodrillo" quando si verifica un incidente mortale a valle di preventive denunce magari anche reiterate. Il punto essenziale è lavorare e fare di tutto per diffondere la cultura della prevenzione destinando energie e risorse - perché no anche utilizzando i fondi che verranno elargiti a livello europeo attraverso il Recovery Fund - a una campagna straordinaria per la sicurezza in tutti i posti di lavoro. Siamo convinti - e lo siamo da sempre - che la sicurezza non sia un costo ma un investimento: non vogliamo più piangere morti. È per questo che stiamo lavorando, a tutti i livelli dell'organizzazione per far partire al più presto una campagna straordinaria di prevenzione infortuni in ogni azienda di trasporto, di servizi ambientali, di servizi accessori e complementari al trasporto, e siamo convinti che sia necessario ripeterla con periodicità costante in tutti i posti di lavoro.

Covid-19: seconda ondata

La seconda ondata pandemica ha raggiunto anche l'Italia, infrangendosi sulle barriere di protezione sanitaria e sociale che erano stata faticosamente erette dopo il primo impatto devastante con il Covid-19. Un ritorno purtroppo prevedibile. E che è stato prevedibilmente accompagnato da un dibattito scomposto tra gli esponenti politici e perfino tra gli esperti, con puntuali ripercussioni anche tra i comuni cittadini che si confrontano sui social network a colpi di post e di tweet. Questa tendenza ad accapigliarsi, diffusa in molti ambiti e a tutti i livelli, dovrebbe cedere il passo a pulsioni meno discordanti fra loro e più solidaristiche, in nome della comune necessità di far fronte all'avanzata della pandemia e di contrastarne gli effetti. Invece il confronto civile e improntato al rispetto reciproco viene regolarmente sovrachiarato da rumorosi battibecchi. Particolarmente diffusa è la spinta a dividersi

sulle percentuali del contagio e sui suoi effetti, soprattutto sui raffronti tra le caratteristiche della prima ondata e quelle della seconda. Baruffe rivelatesi sterili e che non sono state sopite dal varo del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri avvenuto il 3 novembre 2020 – l'ultimo della lunga serie di Dpcm che ci ha accompagnato a partire da marzo durante tutta la prima fase di propagazione della pandemia – che vede l'Italia suddivisa in tre aree (gialla, arancione e rossa) in cui, in seguito all'analisi dei dati epidemiologici sulla diffusione dell'epidemia, sono state assunte differenti misure/restrizioni finalizzate a contrastare la diffusione del nuovo coronavirus. In estrema sintesi siamo di nuovo in piena emergenza pandemica e dobbiamo continuare a applicare, scrupolosamente, tutte le prescrizioni impartite dall'autorità sanitaria a partire dall'uso delle mascherine, dal lavaggio sistematico delle mani e dal distanziamento sociale. Oltre che del protocollo interconfederale relativo alle misure di contrasto al Covid-19 negli ambienti di lavoro siglato il 14 marzo 2020 e integrato il 24 marzo 2020 unitamente al protocollo di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica del 20 marzo 2020 diventati poi anche rispettivamente allegati 7 e 8 del Dpcm 26 aprile 2020 che, sulla base dell'esperienza acquisita a oggi, d'intesa con il Ministero dei Trasporti e delle controparti datoriali, andremo a perfezionare a breve.

Ricette provvisorie

Al cospetto di un nemico invisibile ma potentissimo come il virus Sars-CoV-2, le nuove regole per il contenimento del contagio fissate dai Dpcm del 18 ottobre e del 3 novembre mostrano anche a un primo sguardo i segni della provvisorietà e rischiano di determinare anche nell'ambito dei trasporti, che per forza di cose saranno di nuovo ridotti ai minimi termini e all'essenzialità, pesanti ricadute economiche e sociali. Si tratta di ennesime regole frutto dell'impossibilità, emersa non nei giorni

scorsi ma sin dalla previsione dell'arrivo della cosiddetta "seconda ondata", di programmare una risposta articolata e adeguata alla difficoltà della sfida che tutti abbiamo di fronte. Con il potenziale rischio, in assenza di un ridimensionamento del numero dei contagi, di mettere in atto a stretto giro ancora una volta nuove misure restrittive, destinate a rincorrere affannosamente la progressione della pandemia.

Sul piano economico e sociale assistiamo invece – nella speranza di una lungimirante resipiscenza e di un auspicato ravvedimento operoso – all'introduzione di misure sparse, temporanee e, troppo spesso, non concertate e non condivise, con conseguenti risultati discutibili.

Se Atene piange, Sparta non ride - uno sguardo oltre i confini

Sia ben chiaro - come abbiamo a più riprese sottolineato fin dall'avvento della pandemia – la situazione era ed è inedita, non vi era e non vi è memoria storica di un simile evento e, mentre le prime incertezze, confusioni e passi falsi hanno trovato una forma di parziale giustificazione, le sottovalutazioni che ci hanno fatto ricadere nelle prime fasi dell'emergenza no.

Tuttavia, ma ciò non può essere un elemento di gaudio perché questa seconda fase emergenziale sta infliggendo colpi mortali alla nostra economia, questo stato di cose non è presente solo in Italia. Basta allargare la visuale al resto d'Europa per notare come l'effetto Covid-19 abbia mandato in tilt i sistemi decisionali e palesato l'urgenza di definire un approccio universale nel contrasto alla pandemia. D'altra parte i numeri sul Covid-19 che si registrano in alcuni Stati vicini ci dicono che l'andamento del contagio non si discosta molto da quello italiano. Le contromisure decise dai paesi confinanti risultano inefficaci, in modo più lampante che in Italia, nell'arginare la pandemia. Prendiamo la Svizzera: contagi giornalieri saliti a quota 10mila, obbligo di mascherina

esteso a tutti i locali pubblici al chiuso ma anche alle fermate dei mezzi pubblici, divieto di assembramenti con più di 15 persone. Non va certo meglio in Francia, dove il Governo ha prorogato lo stato d'emergenza sanitaria fino al 16 febbraio incluso, nel tentativo di rallentare la crescita dei contagi – volati fino alla soglia record di 86mila in un giorno – e dove il coprifuoco dalle 21 alle 6 è già in vigore nelle più grandi metropoli, a cominciare da Parigi. Se ci si sposta lungo il confine est anziché a ovest, i problemi non cambiano: in Austria media giornaliera di contagi fino a quota 8mila, nuove misure restrittive per i settori della ristorazione e degli spettacoli, obbligo di autorizzazione preventiva per eventi con più di 250 partecipanti e divieto di accedervi, tanto all'aperto quanto al chiuso, senza mascherina. Se ci allontaniamo dai confini italiani verso paesi come la Gran Bretagna, per non parlare degli Stati Uniti e del Sud America, il quadro si fa ancora più fosco.

Le parole del Papa

A rischiarare la via, offrendoci una prospettiva che va oltre le dinamiche contingenti, provvede la recente enciclica "Fratelli tutti", in cui Papa Francesco indica la fraternità – declinata anche in chiave di solidarietà e sussidiarietà - come terapia per un mondo malato (di Covid, certo, ma anche di miseria, intolleranza e razzismo), evocando l'orizzonte di un pianeta che possa assicurare terra, casa e lavoro a tutti. E in cui si sviluppi la capacità di «pensare non solo come Paese, ma anche come famiglia umana», in cui il «buon politico» si ispiri a valori sganciati dalla schiavitù «dell'apparire, del marketing», alla ricerca di soluzioni che mirino al cuore delle questioni e non alla loro spendibilità comunicativa. Ricordando che «il mercato da solo non risolve tutto». Sono temi e parole per definizione universali, quindi capaci di illuminare anche il percorso quotidiano di chi, come noi, ha il compito di assistere e tutelare lavoratrici e lavoratori dei trasporti. Proprio sui trasportatori il Pontefice si sofferma significativamente nel primo capitolo dell'en-

ciclica, inserendoli nel novero delle «persone ordinarie che, senza dubbio, hanno scritto gli avvenimenti decisivi della nostra storia condivisa», assieme a medici, infermieri e infermiere, farmacisti, addetti ai supermercati, personale delle pulizie, badanti, «uomini e donne che lavorano per fornire servizi essenziali e sicurezza, volontari, sacerdoti, religiose, hanno capito che nessuno si salva da solo». Auspichiamo che queste parole illuminino tutti e richiamino tutti a quel necessario senso di responsabilità di cui c'è bisogno, a partire dai decisori politici, dai livelli istituzionali, dalle parti sociali oltre che le persone comuni, e riescano a far passare il messaggio che, in una fase come questa le contrapposizioni ideologiche o il posizionamento di "bandierine" non sono di alcuna utilità o vantaggio per nessuno perché contro questo flagello che si chiama Sars-CoV-2 o si vince tutti, o si perde tutti.

Godot è arrivato

A proposito di lavoratrici e lavoratori dei trasporti, dopo lunghi mesi trascorsi "aspettando Godot", possiamo finalmente registrarne l'arrivo: il decreto di costituzione della Newco chiamata a proseguire la missione di Alitalia è stato firmato il 9 ottobre. Un passaggio che a caldo abbiamo salutato come l'inizio di una nuova epoca. A condizione però che la nuova società segni sin dai suoi esordi una forte discontinuità rispetto alla storia recente di Alitalia, che raccontiamo in modo più dettagliato nelle prossime pagine. Basti qui richiamare la necessità di evitare gli errori del passato e di dare slancio alla ripartenza della compagnia aerea attraverso un piano industriale ambizioso, in grado di assicurare all'azienda una flotta e una selezione di rotte adeguate al ruolo di una compagnia di bandiera oltre che il posizionamento in un'alleanza commerciale globale che consenta non solo di condividere i costi di gestione e delle infrastrutture ma che garantisca la fruizione delle medesime opportunità di cui godono gli altri alleati. Al contempo vanno salvaguardati i livelli

occupazionali e il reddito di tutti i suoi dipendenti. Sono punti essenziali su cui la Fit-Cisl insiste dal 22 maggio 2018 (a quel tempo nessuno osava parlare della necessità per il Paese di avere una compagnia aerea di bandiera, neppure sussurrando) e cioè da quando presso l'Auditorium Donat Cattin di via Rieti a Roma abbiamo organizzato la tavola rotonda intitolata "Il trasporto aereo in Italia", mettendo in evidenza tutte le cause che hanno penalizzato le aziende italiane e proponendo le opportune soluzioni. L'insistenza è derivata dalla profonda convinzione di perseguire, in questo modo, non solo il bene del vettore nazionale ma anche – con esso – l'interesse della nostra intera comunità, di un Paese a naturale vocazione turistica, di un'economia dalle enormi potenzialità ma frenata da un sistema di mobilità non più al passo coi tempi.

I nodi del tpl

Nelle cronache di questi giorni – e non potrebbe essere altrimenti – trovano ampio spazio, sempre in relazione al nostro settore, gli approfondimenti sulle falle del trasporto pubblico locale, costretto, in ragione delle misure anti-Covid, a una sovraesposizione non solo mediatica. La posizione della Fit-Cisl al riguardo è netta e radicata: il trasporto pubblico locale è stato concepito (e quindi è strutturato) per essere un trasporto di massa. E non per garantire il distanziamento sociale. Una missione tanto socialmente rilevante quanto complessa già in tempi normali. E che ora, sotto la pressione pandemica, ha visto moltiplicarsi il proprio coefficiente di difficoltà.

Una considerazione puntuale meritano le polemiche sulle criticità del comparto, delle quali tutti si sono accorti solo il 14 settembre 2020 in occasione della ripresa dell'anno scolastico, e che si sarebbero potute depotenziare, o addirittura evitare, se solo ci avessero ascoltato con maggiore attenzione. Infatti, insieme alle altre organizzazioni sindacali, già in aprile 2020 avevamo proposto azioni mitigatrici - delle criti-

cità che si sarebbero verificate - come: una diversa modulazione degli orari delle città con le differenziazioni degli ingressi e delle uscite a partire dalla scuola e dagli uffici pubblici; una gestione governata del tempo di lavoro da casa in forme alternate al lavoro in presenza; il potenziamento delle corse dei bus nelle ore di punta riorganizzando il servizio per garantire il distanziamento sociale attraverso l'introduzione di tecnologie per il conteggio del numero di persone a bordo dei mezzi e ricorrendo, per potenziare le flotte disponibili, al noleggio di autobus con conducente del trasporto turistico da adibire prevalentemente al trasporto extraurbano. Questi ultimi erano disponibili (e lo sono tuttora) in virtù del crollo della domanda turistica. Secondo dati Isfort aggiornati a gennaio 2018, il settore dei bus turistici è composto da 5.920 imprese, 24.272 addetti e 24.863 bus di cui il 61% di recente produzione (Euro V ed Euro VI).

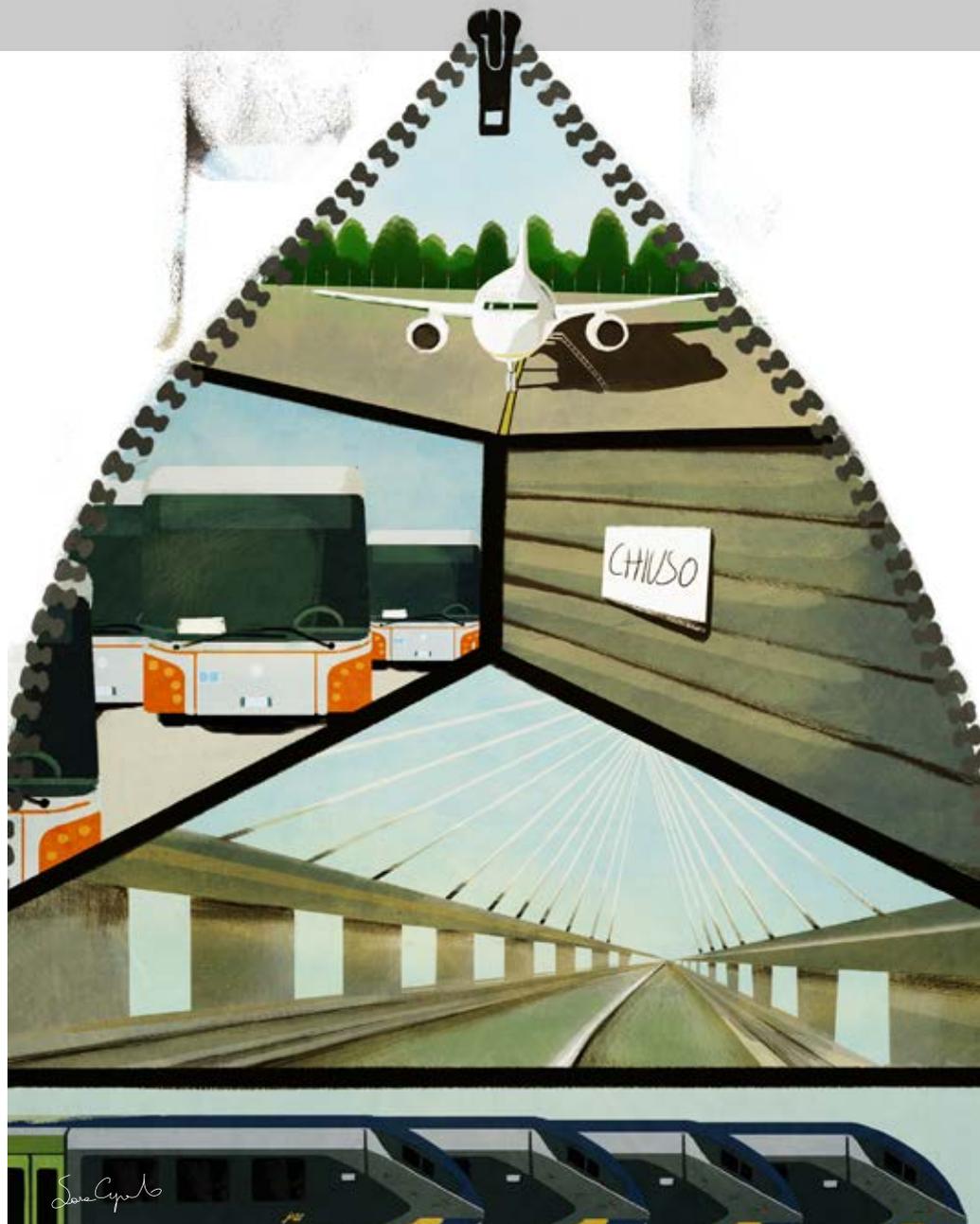
Di fatto però la pandemia ha solo maggiormente evidenziato l'inadeguatezza del nostro sistema che negli anni passati ha trovato spazio nei convegni e nei seminari riservati solitamente agli addetti ai lavori. La verità è che nel tpl paghiamo i ritardi di trent'anni e soprattutto scontiamo il pesante prezzo del nanismo delle nostre imprese, che nel settore sono ancora in numero troppo elevato, circa 1.200. Non c'è solo un problema di inefficienza complessiva del sistema, c'è anche l'impossibilità di perseguire una politica nazionale di razionalizzazione del settore, che comporterebbe benefici, su moltissimi versanti, compreso quello industriale. È opportuno che, muovendo da queste difficoltà, si definiscano le linee guida per un piano nazionale che preveda grandi sinergie, ma anche un decisivo impegno sul versante della decarbonizzazione, che rimane uno dei grandi impegni sottoscritti anche a livello europeo. Sarebbe inoltre importante che si lavorasse finalmente in un'ottica di insieme.

Si avverte, soprattutto in momenti

di grandi difficoltà come quello che stiamo attraversando, la mancanza di un grande player industriale nazionale, come esiste da tempo in altri Paesi europei, in grado di razionalizzare i costi, conseguire economie di scala per sviluppare le potenzialità di produzione di nuovi mezzi nel settore dell'elettrico e dell'idrogeno e – sull'esempio di quanto avvenuto con le Ferrovie – in grado di avviare un grande piano di riconversione dei mezzi su scala nazionale. Oggi la flotta di mezzi utilizzati nel tpl, tranne qualche eccezione, rimane comunque fra le più vecchie e inquinanti nel panorama europeo. Attuando una politica integrata di sviluppo si potrebbe ridare vita a un settore produttivo entrato profondamente in crisi nel nostro Paese, si eviterebbero invasioni dall'estero e si contribuirebbe al miglioramento di tutto il settore a beneficio dei cittadini. Su questi temi dovremo necessariamente coinvolgere Regioni, Ministero dei Trasporti e associazioni datoriali oltre che aziende. Una discussione che abbiamo già iniziato in occasione dell'avvio del percorso relazionale finalizzato al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del tpl e che si è successivamente arenata: andrà urgentemente ripresa anche per aggiornare e adeguare la normativa che in questi anni ha reso ancor più inefficiente e inefficace il settore.

Non solo Aspi, anche Anas

Tra le questioni pendenti, nel campo dei trasporti, c'è ancora – nonostante i molti mesi trascorsi dall'emergere del dossier – il caso Autostrade, impantanato in una disputa attorno a tecnicismi finanziari di ostica comprensione per una larga fetta dell'opinione pubblica. Al tempo stesso non si parla più della collocazione di Anas. Rinnovando l'auspicio di una soluzione rapida – detto senza ironia – per gli assetti di controllo di Aspi, dobbiamo tristemente annotare che intanto, a causa di avverse condizioni climatiche ma anche per la carenza di manutenzione che affligge il nostro sistema infrastrutturale, continuano a cascare ponti e a franare



strade. Emblematico l'incidente del 15 ottobre a Picinisco, nel Frusinate, dove una frana ha causato il crollo di un ponte. Una tragedia sfiorata che ha fatto suonare, se mai ce ne fosse stato bisogno, l'ennesimo campanello di allarme. Altrettanto emblematico è il crollo avvenuto l'8 aprile 2020 del ponte di Albiano Magra, al confine fra Toscana e Liguria.

Da tempo denunciavamo che Anas non ha le risorse sufficienti per occuparsi adeguatamente dei 30mila km di strade e autostrade che deve gestire, che includono più di 16.600 tra ponti e viadotti. Inoltre, da anni chiediamo che l'azienda acceleri gli investimenti sia in manutenzione dell'esistente sia in nuove opere. Evidentemente 6.800 dipendenti sono insufficienti se rapportati ai chilometri

di rete che Anas deve gestire. Fra l'altro fra il 2018 e il 2019, ad Anas sono stati assegnati ulteriori 8mila km di rete stradale precedentemente di competenza delle province, ma il personale non è aumentato.

A questo punto, per trainare la ripresa post-Covid 19, è necessario aggiornare il documento "Rimettiamo in movimento il Paese" puntando sempre su infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali: la piattaforma per la vertenza sui trasporti, che da oltre un anno ci vede in prima linea con Filt-Cgil e Uiltrasporti e che ci ha già consentito di acquisire apprezzabili risultati fra i quali quelli ottenuti nell'ambito del trasporto aereo e portuale.

Margiotta: «Cura keynesiana per le nostre infrastrutture»



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

Gestire l'emergenza pandemica non autorizza a smettere di progettare il futuro del Paese. La pandemia infatti, generando una nuova crisi economica, ha evidenziato ed aggravato i mali storici italiani, come le carenze nella scuola e nella sanità. Ma anche le storiche criticità dei trasporti.

Abbiamo chiesto a **Salvatore Margiotta**, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come valuta la situazione attuale e quale ricetta il Governo Conte 2 intende proporre per rilanciare il nostro settore.

In questo periodo di pandemia l'attenzione mediatica si è concentrata anche sui trasporti con un'attenzione particolare ai vettori, ma una grande problematica italiana è lo stato di inadeguatezza delle infrastrutture: quali sono le sue valutazioni in merito?

«Il tema dell'arretratezza infrastrutturale italiana è evidente, soprattutto in alcune zone come nel Mezzogiorno, ma è un problema di rilevanza nazionale. Abbiamo risorse da spendere importanti, al netto dei fondi in arrivo del Next Generation Eu, il cosiddetto Recovery Fund europeo. Ad esempio ci sono 130 miliardi di euro circa per opere ferroviarie, autostradali, stradali, per il trasporto rapido di massa nelle città, per porti e aeroporti.

Abbiamo approvato una legge di semplificazione, che consente almeno in parte di superare un altro grande problema del Paese: la lentezza della spesa. La scommessa di tutto il governo dev'essere che in 3-4 anni dobbiamo appaltare e produrre molto più di quanto fatto nel pre-Covid e far crescere il livello di infrastrutturazione del Paese e quindi il Prodotto interno lordo, perché è dimostrata la connessione tra gli investimenti infrastrutturali e il Pil: 3,6 euro generati da ogni euro investito.

Lo stesso neo Presidente statunitense Joe Biden subito dopo la vittoria ha annunciato due misure: interventi per l'ambiente e un grandissimo piano infrastrutturale, e se lo dicono gli americani immaginiamoci noi che bisogno abbiamo di infrastrutture. La cura keynesiana, per quanto sembri antica, è valida a ogni latitudine, da noi ancor di più visto il nostro ritardo».

In questo scenario come si colloca lo storico gap infra-

*Il Sottosegretario ai Trasporti:
«Le risorse ci sono, vanno spese più velocemente.
Priorità al Sud»*

strutturale tra Settentrione e Mezzogiorno, anche alla luce del fatto che occorre sostenere la ripresa economica nazionale? Può essere utile guardare al modello di riunificazione anche infrastrutturale delle due Germanie?

«Ormai per legge il 35% di tutti i finanziamenti dello Stato devono riguardare il Mezzogiorno ma spesso questa norma non è applicata. Noi vogliamo rispettarla e soprattutto, con l'uso dei fondi del Next Generation Eu vogliamo arrivare al 40% nel rispetto delle proporzioni della popolazione. Ma il Sud ha bisogno di più perché c'è una forbice con il nostro Settentrione: non si tratta di dargli quello che gli tocca, ma molto di più se si vuole ridurre il delta. Il Fondo di sviluppo e coesione dovrebbe servire a quello e noi vogliamo unirlo alla spesa ordinaria. Faccio due esempi di linee ferroviarie: la Salerno-Reggio Calabria e la Taranto-Potenza-Battipaglia, delle quali vogliamo il potenziamento e la velocizzazione con caratteristiche di Alta Velocità».

Sempre in tema di infrastrutture, un'altra problematica che l'Italia si porta dietro da prima della pandemia è quella dei ritardi nello sviluppo dell'intermodalità, con porti, aeroporti e interporti ancora troppo spesso isolati dalla rete ferroviaria e autostradale. Qual è la ricetta del Governo per superare questi colli di bottiglia?

«Si tratta di un tema importantissimo che in altri Stati europei è stato affrontato molto bene già in passato. In Italia ancora siamo indietro ma è uno dei nostri target più importanti su cui stiamo lavorando, ad esempio collegando i grandi nodi aeroportuali all'Alta Velocità. È anche vero che destineremo finanziamenti in questa direzione. Penso per esempio ai contratti di programma tra il Ministero dei Trasporti e Rete ferroviaria italiana che prevedono numerosi interventi di questo tipo».

Il trasporto pubblico locale è il settore su cui più sono puntati i riflettori per via delle polemiche sull'indice di riempimento, quando in realtà ciò si verifica solo nelle ore di punta e solo in alcuni territori. Inoltre, tante aziende erano in crisi già prima della pandemia anche a causa dello storico nanismo che caratterizza il sistema del tpl nel nostro Paese (si contano circa 1.200 società)

e il Covid-19 ha peggiorato lo scenario per tutti. In più la paura del contagio ha fatto incrementare l'uso del mezzo privato, con forte rischio di impatto negativo sulle aziende di tpl, sul clima e sul raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda Onu 2030, sottoscritta anche dall'Italia. Di cosa c'è bisogno per rilanciare il tpl sia dal punto di vista economico sia dell'immagine agli occhi degli utenti?

«Durante quest'anno il Governo ha approvato diverse misure per il tpl, essendo noi stati convinti sin dalla prima ondata del virus che si tratta di uno dei settori più sollecitati e che come la logistica ha tenuto: è stato sempre possibile per chi ne aveva diritto spostarsi così come far arrivare merci ovunque. Abbiamo finora pensato a colmare le perdite del tpl con finanziamenti vari, perché ridurre il riempimento dei mezzi pubblici significa ridurre gli incassi. Contemporaneamente, e ha funzionato meno anche per difficoltà dovute alla farraginosità delle procedure tra Governo, Regioni, Enti locali e aziende di settore, abbiamo previsto nel decreto Agosto e nel Ristori bis finanziamenti per aumentare il numero dei mezzi in circolazione: 300 milioni di euro con il decreto Agosto e 100 milioni di euro con il Ristori bis, ma questi ultimi da usare solo dopo che sono stati spesi i precedenti fondi. Dal punto di vista economico questa nelle nostre intenzioni è una parte della risposta che vogliamo dare al settore. Ha fatto bene la Ministra De Micheli ad annunciare un progetto di riforma complessiva del tpl, che dovrà anche affrontare la questione dell'eccessivo nanismo delle aziende, fattore che soprattutto in alcune parti di Italia è punto grave di debolezza».

Anche il settore dei taxi e degli ncc (noleggio con conducente) sta sentendo forte i morsi della crisi: quale ricetta propone per il rilancio?

«Non c'è dubbio che si tratta di categorie molto colpite dalla crisi. Abbiamo ottenuto, anche su spinta del Ministero dei Trasporti, l'inserimento dei taxi e degli ncc nel decreto Ristori e ciò non

era scontato perché altri ministeri pensavano a ristori solo per chi ha avuto danni diretti dall'imposizione della chiusura alle 18: ma se chiudono i bar e i ristoranti, a quali clienti si riferiscono i taxi e gli ncc? Queste misure le abbiamo potenziate nel decreto Ristori bis. Inoltre con i decreti Rilancio e Agosto abbiamo messo a disposizione voucher per 35 milioni di euro che i Comuni italiani possono spendere per il trasporto via taxi ed ncc di anziani e disabili. Quindi non c'è stata disattenzione del Governo verso questa categoria di lavoratrici e lavoratori.

E faremo anche di più tramite i decreti attuativi della legge 12/2019, che metteranno ordine nella normativa in coerenza con le recenti sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea. In questo senso avremo altre riunioni con i sindacati di settore».

La logistica è un altro mondo che ha sostenuto il Paese in questo anno di pandemia, garantendo un continuo flusso di merci indispensabili, ma è piagata da mali storici, in primis il fenomeno di appalti e subappalti per risparmiare sul costo del lavoro. Secondo lei si può pensare di applicare anche qui una soluzione simile alle norme anti dumping introdotte per il trasporto aereo nel decreto Rilancio?

«Abbiamo sostenuto la logistica contro la crisi come abbiamo fatto per il tpl. Vorremmo arrivare a una serie di norme che inquadrino meglio un settore talvolta penalizzato dalla mancanza di regole certe: in alcune zone le norme fondamentali che riguardano il comparto sono interpretate in un modo, in altre in un altro. Serve chiarezza normativa: si veda a questo proposito il progetto di legge in discussione sugli interporti. In sintesi: no a interventi spot, sì a una visione di sistema».

La logistica è strettamente connessa al settore portuale italiano: anche



Salvatore Margiotta, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

qui contiamo tanti porti, spesso mal collegati alla rete trasportistica italiana e pertanto non tutti competitivi (si pensi alle crisi in atto come quella di Cagliari), ma allo stesso tempo ambiti da investitori stranieri i cui interessi non sempre coincidono con quelli del Paese. Quale regia nazionale si potrebbe immaginare per rilanciare la portualità italiana?

«Forse come italiani dovremmo essere più consapevoli dell'importanza della portualità nel nostro Paese anche in termini di redditività del sistema: attraverso ciò che arriva nei porti italiani si produce gettito fiscale di straordinaria importanza per l'Italia. I porti contribuiscono più di quanto si pensi ai bilanci dello Stato e sono un punto di forza del Paese. La riforma 169/2016 ha dato frutti importanti e i presidenti delle autorità di sistema portuale mediamente hanno svolto un ottimo lavoro, se si considera che i rinnovi dei vertici sono imminenti. Tanto premesso, abbiamo stanziato per i porti circa 900 milioni di euro del Fondo di investimenti e infrastrutture e molte questioni che questi finanziamenti devono risolvere sono esattamente i collegamenti tra gli scali e le grandi reti trasportistiche con l'obiettivo, chiaramente, di migliorare il sistema».

Alitalia, quegli errori da non ripetere



Monica Mascia
Segretario Nazionale FIT-CISL

Dai passi falsi del passato una lezione per il prezioso rilancio della compagnia di bandiera

L'attesa di Godot è finita: il decreto di costituzione della Newco di Alitalia, oggetto di estenuanti trattative politiche, è stato firmato il 9 ottobre. Tra le varie misure per il rilancio del trasporto aereo, il decreto varato a maggio e convertito in legge a luglio, aveva previsto la costituzione di una nuova società controllata direttamente dallo Stato, quantificando in 3 miliardi di euro il limite di partecipazione del Ministero dell'Economia. Si attendeva dunque il decreto costitutivo della Newco. Un passo fondamentale per assicurare la sopravvivenza della compagnia di bandiera.

Convinti come siamo – e non da oggi – dell'importanza di un vettore nazionale forte, in grado di garantire l'afflusso di turisti stranieri e di dare slancio all'intero sistema di mobilità, non potevamo che salutare con piena soddisfazione l'inizio della nuova epoca. Ma non c'è tempo da perdere. Non possiamo permetterci il lusso di sbagliare le prossime mosse. E per dare inizio a un percorso virtuoso dobbiamo innanzitutto far sì che non si ripetano gli errori del passato.

Vale dunque la pena di ripercorrere la storia recente di Alitalia e appuntare alcuni dei passaggi più critici. Il primo punto di snodo su cui ci soffermiamo è quello del 2008, quando Air France abbandonò la trattativa per rilevare il 49,9% del nostro vettore, lasciando così il campo ai "capitani coraggiosi" invocati da Silvio Berlusconi, tornato – anche grazie gli slogan elettorali sull'italianità della compagnia – a capo del Governo. La Compagnia Aerea Italiana, guidata da Roberto Colaninno e formata da nomi di spicco dell'imprenditoria nazionale quali Benetton, Riva, Ligresti, Marcegaglia e Caltagirone (più Intesa San Paolo), denominati "Capitani Coraggiosi", acquistò per 300 milioni la parte sana di Alitalia, lasciando il passivo in una bad company a carico dello Stato. Numerosi esuberanti e una riduzione dello stipendio dei manager non bastarono a risollevare le sorti di Alitalia. I cui problemi non vennero risolti né dall'ingresso di Poste Italiane nell'azionariato (2014) né dalla successiva partnership con Etihad, suggellata dall'acquisto del 49,9% di Alitalia.

Il brusco divorzio sull'asse Roma-Abu Dhabi determinò le

condizioni per la stagione dei commissari straordinari, iniziata il 2 maggio 2017. Un avvio in salita, preceduto – il 24 aprile 2017 – dal referendum con cui i dipendenti Alitalia avevano bocciato il pre-accordo tra sindacati e azienda che determinava 980 esuberanti. Da questa bocciatura prendeva le mosse l'amministrazione straordinaria affidata a Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari, che il 17 maggio 2017 avrebbero pubblicato il bando per le manifestazioni di interesse nei confronti della vendita della compagnia, a quel punto inevitabile. Missione sostenuta dallo Stato con un prestito-ponte di 900 milioni. La Fit-Cisl, fedele a un approccio scevro da pregiudizi e ideologismi, aveva salutato positivamente l'avvento della triade, sostenendone gli sforzi sulla base di una piattaforma netta: no alla svendita di Alitalia, sì alla ricerca di nuovi investitori e al conseguente rilancio della compagnia.

I fatti dimostrano che la rotta individuata dalla Fit-Cisl era giusta. Continueremo a esercitare il nostro ruolo di proposta e di pungolo

Nel corso dei mesi successivi abbiamo puntualmente evidenziato, quando ci è parso opportuno, i risultati positivi conseguiti dalla gestione commissariale – per esempio, il piccolo utile registrato nel terzo trimestre 2018. Al contempo, però, la Fit-Cisl ha sempre sottolineato la necessità di trovare un acquirente pronto a rilanciare Alitalia nella sua totalità, dunque senza pericolosi "spezzatini", riducendo al minimo il ricorso agli esuberanti obbligatoriamente da ricollocare e, alla cassa integrazione a zero ore. Negli interlocutori istituzionali e politici – a prescindere dal colore dei governi che si sono succeduti – abbiamo sollecitato e talvolta trovato una comune visione, che ha molto faticato però a concretizzarsi in iniziative che risultassero tanto decise quanto lungimiranti.

Neppure dopo l'annuncio dell'allora vicepremier Luigi Di Maio, che nell'ottobre 2018 ha palesato la disponibilità dello Stato a tornare azionista di Alitalia con una Newco dotata di almeno 2 miliardi, partecipata per il 15% dal Tesoro e sostenuta da Fs e Cdp nonché da un partner industriale internazionale, l'operazione rilancio è decollata. L'offerta vincolante di Fs, quella non vincolante di Delta, la manifestazione di interesse di EasyJet, i cauti segnali di Lufthansa non sono bastati per dare una nuova rotta ad Alitalia. D'al-



tra parte, le trattative sono avvenute in assenza di un vero e proprio piano industriale. Uno stallo che ha spinto la Fit-Cisl, nel marzo 2019, a ribadire come l'intervento dello Stato in Alitalia fosse la soluzione preferibile e più realista, purché venisse accompagnato da un piano industriale ambizioso.

Nei mesi successivi il caso Alitalia è rimasto irrisolto, complice la crisi di governo dell'estate 2019. Dopo il passo indietro di Laghi, Paleari e Daniele Discepolo (che era subentrato a Gubitosi), la nomina di Giuseppe Leogrande come commissario unico di Alitalia, avvenuta il 6 dicembre 2019, non ha certo impresso un'accelerazione alla soluzione della crisi. Anche perché di lì a qualche settimana il "cigno nero", la terribile pandemia che stiamo ancora cercando di contenere, ha sconvolto il quadro globale, mettendo in ginocchio interi comparti dell'economia – con il trasporto aereo tra i settori più colpiti.

Proprio lo stop ai voli commerciali internazionali, però, ha contribuito a evidenziare l'importanza di una compagnia di bandiera, senza la quale non sarebbe stato possibile riportare a casa migliaia di italiani bloccati all'estero. Prima con il decreto Cura Italia, poi con il decreto Rilancio, Governo e Parlamento hanno posto le premesse per il varo della Newco che dovrà ereditare la missione di Alitalia. L'auspicio di tutti è che la nuova Italia Trasporto Aereo, con Fabio Maria Lazzerini Amministratore delegato e Francesco Caio presidente del Consiglio di amministrazione, si dimostri all'altezza del compito. I fatti dimostrano che la rotta individuata dalla Fit-Cisl era giusta. Continueremo a esercitare il nostro ruolo di proposta e di pungolo per far sì che la Newco resti un asset prezioso al servizio dello sviluppo del Paese.

Rider, contratto a cottimo? Non certo ottimo



Maurizio Diamante
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Un ccnl con tutele forti c'è già.
Dobbiamo rinnovarlo e potenziarlo*

Il conto alla rovescia è scattato: l'accordo siglato il 16 settembre fra Ugl e Assodelivery per la regolamentazione delle prestazioni lavorative dei ciclofattorini, generalmente definiti rider, è entrato in vigore il 3 novembre. Un debutto che è stato preceduto da vivaci polemiche. E su cui i principali sindacati confederali hanno molto da ridire. La prima obiezione riguarda lo status dei contraenti: se dal lato datoriale Assodelivery rappresenta le maggiori piattaforme del cibo a domicilio, tra cui Uber, Deliveroo, JustEat e Glovo, sul versante sindacale a siglare l'accordo è stata la sola Ugl, sigla certamente non rappresentativa della maggioranza dei lavoratori del settore. Ricordiamo al riguardo che l'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, con cui sono state definite le "Norme di rinvio ai contratti collettivi", stabilisce: «Per contratti collettivi si intendono i contratti collettivi nazionali, territoriali o aziendali stipulati da associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale e i contratti collettivi aziendali stipulati dalle loro rappresentanze sindacali aziendali ovvero dalla rappresentanza sindacale unitaria». Ma non è che uno dei problemi innescati dall'intesa tra Assodelivery e Anar (Associazione nazionale autonoma dei rider), ora aderente all'Ugl.

Come Fit-Cisl ci preme soprattutto rilevare che un contratto collettivo volto a tutelare i rider c'è già: si tratta del ccnl Logistica, Trasporto merci e Spedizione, con cui, grazie all'articolato firmato il 18 luglio 2018, sono state previste tutte le più opportune garanzie anche per i ciclo-

fattorini. Il ccnl Logistica, Trasporto merci e Spedizione era stato rinnovato il 3 dicembre 2017 con un'importante novità, l'introduzione della figura dei rider. Si era però scelto di rimandare la definizione delle loro tutele e dei loro doveri a una successiva trattativa, che è stata completata meno di un anno dopo. Ora si tratta di rinnovare il ccnl Logistica, Trasporto merci e Spedizione puntando a rafforzarne le tutele e adattandole alle nuove dinamiche nel frattempo emerse, non certo di smantellare quelle garanzie o comunque di affievolirle. Un principio cardine che discende dal nostro ruolo di sindacato sempre orientato a una crescente e pragmatica tutela di lavoratrici e lavoratori, pienamente calato nelle sfide di un mercato in costante evoluzione.

Radicalmente diverso è l'approccio sindacale che emerge dal contratto Assodelivery-Ugl. Leggendo l'articolato, alcune

Le sfide poste dalla gig economy rappresentano per il sindacato uno stimolo al cambiamento e un'opportunità di espandere l'area di attività dove ne sia necessità



macroscopiche differenze di impostazione emergono immediatamente: il controverso contratto punta a regolare l'attività di consegna di beni per conto altrui, senza specificare i mezzi con cui la si effettua, inquadrando il rider – indipendentemente dal veicolo utilizzato, che sia una bici, un monopattino o un furgone - come un lavoratore autonomo che viene ingaggiato attraverso piattaforme. Saltano così, per i rider cui questo contratto si riferisce, prerogative e tutele tipiche del lavoratore dipendente come il trattamento economico per malattia, integrazione per infortunio e maternità, tredicesima e quattordicesima mensilità, trattamento di fine rapporto e permessi. Il modello definito nell'intesa Assodelivery-Ugl è quello del lavoro a cottimo. Conseguentemente, è difficile parlare anche di paga oraria minima: il compenso lordo di 10 euro l'ora previsto per i rider non corrisponde a un'ora di lavoro o di disposizione ma al tempo che la piattaforma ritiene collegabile a ogni consegna. Per quanto riguarda le maggiorazioni, nemmeno le domeniche sono considerate giorni festivi. Alcuni incentivi possono essere riconosciuti ai rider, ma a fronte di un numero ele-

vatissimo di pacchi consegnati - 600 euro ogni 2mila consegne effettuate. Un sistema premiale che rende molto difficile superare il compenso lordo di 10 euro l'ora. Non solo. Le piattaforme dovranno fornire ai rider dispositivi di sicurezza individuale come indumenti ad alta visibilità e casco per chi va in bici, ma tali dotazioni saranno sostituite rispettivamente ogni 1500 e 4mila consegne. Insomma, anche la sicurezza è cottimizzata. Inoltre, il contratto firmato dall'Ugl cita, nel titolo dell'articolo 20, il diritto alla disconnessione e il ranking reputazionale. Poi, però, il testo dell'articolo tace sul diritto alla disconnessione. Mentre conferma il valore del ranking reputazionale, affidando a un misterioso algoritmo la valutazione sull'affidabilità degli operatori. Costretti ad accontentarsi del principio, enunciato nell'articolo, secondo cui le piattaforme garantiscono trasparenza.

Criticità che ci rafforzano nella convinzione di avere imboccato, con l'accordo del luglio 2018, la strada più opportuna per tutelare i rider. Una strada su cui dobbiamo proseguire con sempre più forte determinazione. Nella consapevo-

lezza che le sfide poste dalla gig economy, con servizi alla clientela in quotidiana evoluzione e tipologie di lavoro che nascono e si sviluppano in relazione a sempre nuove modalità di consumo, rappresentano per il sindacato uno stimolo al cambiamento e un'opportunità di espandere l'area di attività dove ve ne sia necessità. Guardando alla sostanza delle relazioni lavorative, quindi al di là delle diverse etichette che vengono di volta in volta apposte a prestazioni sostanzialmente simili. Basti pensare al caso degli "shopper" che durante il lockdown hanno fatto la spesa per conto dei clienti di Esselunga, così come di altre catene di supermercati, garantendo la consegna a domicilio a fronte del pagamento di un piccolo importo per il servizio. Una risposta a un'esigenza di mercato che prende la forma di un servizio non dissimile da quello fornito dai "cicofattorini". Dai rider agli shopper, cambiano i nomi e le modalità con cui viene garantita la prestazione. Ma resta e si intensifica – anche nel nostro settore - la domanda di tutele per lavoratrici e lavoratori in un contesto economico e sociale ad alto tasso di mobilità e innovazione.



Covid, vietato abbassare la guardia



Silvia Ferro

Giro di vite coi nuovi Dpcm per ridurre le occasioni di contagio

Distratti dal rientro al lavoro, dalla riapertura di bar, ristoranti, palestre e negozi, dal sole estivo e dalla ripartenza delle scuole e, soprattutto, fuorviati da affermazioni di autorevoli specialisti quali, ad esempio, «il virus è clinicamente morto», avevamo perso l'abitudine, consolidatasi a partire dal mese di marzo di questo infausto anno, di attendere i numeri delle diciotto. Quelli che contano le persone che hanno contratto il virus e quelle che, purtroppo, hanno dovuto lasciare questa terra - in solitudine - a causa sua.

Siamo nel pieno della annunciata seconda ondata della pandemia. I numeri salgono e tornano ad essere gettonatissimi virologi, epidemiologi, sociologi, accompagnati da una fitta rete di "tutto-logi" che sembrano non bastare mai. Ogni programma televisivo ne ha uno come ospite fisso. La divergenza di opinioni - anche di carattere scientifico - che alimenta i salotti televisivi confonde e divide il popolo già provato dal punto di vista economico e psicologico dagli eventi accorsi nella scorsa primavera. La cosiddetta "dinamica comportamentale non istituzionalizzata" conseguente ad eventi tragici e generalizzati inizia a concretizzarsi attraverso manifestazioni di "No Mask" e "No Vax" ai quali si aggiunge chi parla di "fantavirus" e di teoria del complotto, chi mette sul piatto della bilancia economia e salute rassegnandosi a dover convivere con il virus per mantenere quella bilancia in equilibrio, chi guarda alla cosiddetta "immunità di gregge" e chi ha paura - tanta paura - e fa della mascherina la sua seconda pelle.

Intanto il virus continua a fare il suo mestiere, il contagio continua e le persone muoiono. Gli ultimi dati forniti dall'Oms (Organizzazione mondiale della sanità) il 21 ottobre parlano di 40.455.651 casi confermati nel mondo dall'inizio della pandemia e di 1.119.431 morti, di cui 8.190.922 casi confermati in Europa, dove si sono registrati 258.195 morti. Stando agli ultimi dati pubblicati dal Centro europeo per il controllo delle malattie (Ecdc), sempre aggiornati al 21 ottobre, l'Italia ha 172,6 casi ogni 100mila abitanti e si posiziona al ventesimo posto nella classifica dei paesi europei col più alto tasso di contagio. La nostra posizione in classifica è purtroppo molto più elevata se si considera il numero totale di casi: in Europa l'Italia è al quarto posto, dopo Spagna, Francia e Regno Unito. Evidentemente il virus Sars-CoV-2 non ha ancora perso la sua carica virale e, complice l'inverno che notoriamente abbassa le difese immunitarie e probabilmente complice anche la stanchezza, la disattenzione e la superficialità di alcuni, continuerà a metterci alla prova sia dal punto di vista sanitario sia dal

punto di vista economico e sociale. Pertanto nei prossimi mesi l'imperativo deve essere: vietato abbassare la guardia! Già dai primi giorni di quest'anno, a partire dal 31 gennaio 2020, quando è stato dichiarato lo stato di emergenza sul territorio nazionale per sei mesi, abbiamo assimilato, a suon di decreti, ordinanze e circolari ministeriali, il significato delle parole "contenimento" e "distanziamento sociale". L'Italia, incollata alla tv, il 9 marzo ha dovuto mollare tutto - o quasi - per effetto del decreto "Io resto a casa". Da lì, il nostro Paese ha scritto un nuovo triste capitolo di storia che purtroppo ancora non si è concluso e che continua a vederci protagonisti. La produzione di decreti è ripresa a gran ritmo.

Il 7 ottobre il Consiglio dei Ministri, vista la nota del Ministro della salute e il parere del Comitato tecnico scientifico, ha deliberato la proroga, fino al 31 gennaio 2021, dello stato d'emergenza e ha approvato un decreto-legge che introduce misure urgenti connesse a tale proroga.

Il 13 ottobre il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha firmato un nuovo Dpcm sulle misure di contrasto e contenimento dell'emergenza Covid-19 e, il 17 ottobre, è stato approvato il decreto-legge n. 129/2020 che ha disposto la proroga fino al 31 dicembre 2020 della sospensione delle attività di notifica di nuove cartelle di pagamento, del pagamento delle cartelle precedentemente inviate e degli altri atti dell'Agente della Riscossione.

Il 18 ottobre è stato firmato e illustrato in conferenza stampa un nuovo Dpcm volto a integrare il precedente decreto del 13 ottobre "con ulteriori misure di natura restrittiva, al fine di contenere quanto più possibile il contagio, in presenza di una recrudescenza del virus, ormai in atto da alcune settimane".

Non c'è quasi stato il tempo di attuare le restrizioni in esso contenute che il 24 di ottobre - solo sei giorni dopo - è stato firmato un nuovo Dpcm, che ha segnato il passo verso un'ulteriore stretta. In sintesi, fino al 24 novembre 2020: bar gelaterie e ristoranti chiuderanno alle 18.00 tutti i giorni compresi i festivi (consentito asporto e consegna a domicilio), ai tavoli si siederanno al massimo 4 persone salvo che si tratti di nuclei familiare più numerosi. Vietato consumare cibi e bevande nelle piazze e nelle strade pubbliche dopo le 18.00. Chiuse palestre, piscine, centri termali e centri benessere, sale gioco sale bingo sale da ballo, parchi divertimenti e discoteche, teatri cinema, sale da concerto. Non saranno consentiti festeggiamenti conseguenti a cerimonie civili e

AREA GIALLA

Vietato circolare dalle ore 22 alle ore 5 del mattino, salvo comprovati motivi di lavoro, necessità e salute. Raccomandazione di non spostarsi se non per motivi di salute, lavoro, studio, situazioni di necessità.

Chiusura dei centri commerciali nei giorni festivi e prefestivi ad eccezione delle farmacie, parafarmacie, punti vendita di generi alimentari, tabaccherie ed edicole al loro interno.

Chiusura di musei e mostre.

Didattica a distanza per le scuole superiori, fatta eccezione per gli studenti con disabilità e in caso di uso di laboratori; didattica in presenza per scuole dell'infanzia, scuole elementari e scuole medie. Chiuse le università, salvo alcune attività per le matricole e per i laboratori.

Riduzione fino al 50% per il trasporto pubblico, ad eccezione dei mezzi di trasporto scolastico.

Sospensione di attività di sale giochi, sale scommesse, bingo e slot machine anche nei bar e tabaccherie.

Chiusura di bar e ristoranti alle ore 18. L'asporto è consentito fino alle ore 22. Per la consegna a domicilio non ci sono restrizioni.

Restano chiuse piscine, palestre, teatri, cinema. Restano aperti i centri sportivi.

AREA ARANCIONE

Vietato circolare dalle ore 22 alle ore 5 del mattino, salvo comprovati motivi di lavoro, necessità e salute.

Vietati gli spostamenti in entrata e in uscita da una Regione all'altra e da un Comune all'altro, salvo comprovati motivi di lavoro, studio, salute, necessità. Raccomandazione di evitare spostamenti non necessari nel corso della giornata all'interno del proprio Comune.

Chiusura di bar e ristoranti, 7 giorni su 7. L'asporto è consentito fino alle ore 22. Per la consegna a domicilio non ci sono restrizioni.

Chiusura dei centri commerciali nei giorni festivi e prefestivi ad eccezione delle farmacie, parafarmacie, punti vendita di generi alimentari, tabaccherie ed edicole al loro interno.

Chiusura di musei e mostre.

Didattica a distanza per le scuole superiori, fatta eccezione per gli studenti con disabilità e in caso di uso di laboratori; didattica in presenza per scuole dell'infanzia, scuole elementari e scuole medie. Chiuse le università, salvo alcune attività per le matricole e per i laboratori.

Riduzione fino al 50% per il trasporto pubblico, ad eccezione dei mezzi di trasporto scolastico.

Sospensione di attività di sale giochi, sale scommesse, bingo e slot machine anche nei bar e tabaccherie.

Restano chiuse piscine, palestre, teatri, cinema. Restano aperti i centri sportivi.

AREA ROSSA



È vietato ogni spostamento, anche all'interno del proprio Comune, in qualsiasi orario, salvo che per motivi di lavoro, necessità e salute; vietati gli spostamenti da una Regione all'altra e da un Comune all'altro.

Chiusura di bar e ristoranti, 7 giorni su 7. L'asporto è consentito fino alle ore 22. Per la consegna a domicilio non ci sono restrizioni.

Chiusura dei negozi, fatta eccezione per supermercati, beni alimentari e di necessità.

Restano aperte edicole, tabaccherie, farmacie e parafarmacie, lavanderia, parrucchieri e barbieri. Chiusi i centri estetici.

Didattica a distanza per la scuola secondaria di secondo grado, per le classi di seconda e terza media. Restano aperte, quindi, solo le scuole dell'infanzia, le scuole elementari e la prima media. Chiuse le università, salvo specifiche eccezioni.

Sono sospese tutte le competizioni sportive salvo quelle riconosciute di interesse nazionale dal CONI e CIP. Sospese le attività nei centri sportivi. Rimane consentito svolgere attività motoria nei pressi della propria abitazione e attività sportiva solo all'aperto in forma individuale.

Sono chiusi musei e mostre; chiusi anche teatri, cinema, palestre, attività di sale giochi, sale scommesse, bingo, anche nei bar e nelle tabaccherie. Per i mezzi di trasporto pubblico è consentito il riempimento solo fino al 50%, fatta eccezione per i mezzi di trasporto scolastico.

religiose. Convegni, congressi e altri eventi si svolgeranno solo in videoconferenza. Sospese le competizioni sportive tranne quelle professionistiche di rilevanza nazionale. Nelle scuole secondarie di secondo grado la didattica a distanza sarà incrementata fino ad arrivare almeno al 75%. Viene incentivato il ricorso allo smart working confidando di limitare l'afflusso nei mezzi pubblici. E molto altro ancora. Tante raccomandazioni riguardano, in modo particolare, gli spostamenti che dovranno avvenire solo per ragioni di salute, lavoro, studio, di necessità. Viene chiesto a tutti i cittadini di evitare di ricevere a casa persone diverse da quelle che compongono il proprio nucleo familiare.

Ma anche questo livello di restrizioni è durato poi. Il 3 novembre 2020 è stata la volta di un nuovo Dpcm che, fra le altre previsioni, ha suddiviso il Paese in tre aree con un diverso livello di restrizioni in funzione delle categorie di rischio stabilite dal Comitato tecnico scientifico. Inizialmente nell'area gialla sono state ricomprese Abruzzo, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Province di Trento e Bolzano, Sardegna, Toscana, Umbria, Veneto; nell'area arancione Puglia, Sicilia e, infine, nell'area rossa Calabria, Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta. "Inizialmente" perché l'assegnazione di una regione a una delle aree di diverso colore può variare in relazione all'evoluzione della curva epidemica.

Limitando gli spostamenti delle persone, inevitabilmente si arriva al capitolo trasporti. Un settore che ha risentito, sta

risentendo e purtroppo, evidentemente, continuerà a risentire in maniera consistente delle restrizioni imposte per contrastare la diffusione del contagio. Si torna a parlare di "servizi minimi essenziali".

I vari presidenti di Regione infatti – si legge nel penultimo decreto - disporranno la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza Covid-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti. Per le medesime finalità il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della Salute, potrà disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da Covid-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori e agli armatori.

Contestualmente all'annuncio del Dpcm del 24 di ottobre 2020 il Presidente del Consiglio ha preso un impegno davanti a 60 milioni di italiani. Sostenere tutti coloro che verranno inevitabilmente e ulteriormente penalizzati dalle nuove restrizioni con "ristori" diretti – così li ha definiti –

che verranno versati sui conti correnti degli aventi diritto attraverso l'Agenzia delle Entrate, consistenti in: contributi a fondo perduto, crediti di imposta per gli affitti commerciali per i mesi di ottobre e novembre, cancellazione della seconda rata Imu, conferma della cassa integrazione, varo di una

nuova indennità mensile una tantum per i lavoratori stagionali del settore spettacolo, turismo, lavori intermittenti dello sport, ulteriore mensilità del reddito di emergenza, misure di sostegno a favore della filiera agro alimentare.

Intanto, stando ai dati forniti dall'Inps il 19 ottobre, ben 17.134 lavoratori sono ancora in attesa di ricevere la cassa integrazione richiesta tra maggio e ottobre.

Insomma, proprio quando stavamo cercando di tornare, seppur a fatica, a una nuova normalità, l'incubo Covid-19 è riapparso più forte che mai, imponendoci di ricercare velocemente nuove soluzioni che possano tutelare in primis le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti che con crescente dedizione hanno messo a disposizione della collettività tutte le proprie energie e competenze, nonché di individuare strategie che, al contempo, possano assicurare loro il posto di lavoro. È evidente che il dialogo costante e costruttivo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che già nella prima fase pandemica ci ha permesso di sottoscrivere il protocollo del 20 marzo 2020, deve riprendere al più presto. Così come deve riprendere, colateralmente, il confronto con il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali affinché si possa condividere la strumentazione di ammortizzatori sociali idonei a salvaguardare i livelli occupazionali e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori dipendenti da aziende che si vedranno costrette a ridurre produzione e attività. Ne va della salute personale ed economica delle donne e degli uomini dei trasporti e, con loro, dell'Italia intera.

Sicurezza sempre al primo posto



Quirino Archilletti

Dopo un'estate che ci ha illusi di aver quasi sconfitto il Covid-19, l'emergenza sanitaria è ritornata prepotentemente a minacciare la salute di tutti: ci ritroviamo ancora oggi in una situazione epidemiologica molto preoccupante, con numeri da contagi che continuano a salire drasticamente.

È utile ricordare che in pieno lockdown e nell'attesa che la scienza validasse un efficace vaccino, molti lavori non si sono mai fermati, anzi hanno aumentato i loro volumi di attività; pensiamo in particolare al settore della logistica e delle spedizioni, che, nonostante tutti i problemi e le paure del contagio, ha continuato e continua a garantire al Paese l'approvvigionamento dei beni di prima necessità e non solo.

Anche se qualche focolaio di coronavirus si è acceso, ad esempio quello nell'azienda di spedizione Bartolini spa a Bologna così come quella sita a Rovereto, il nostro sindacato può affermare di aver svolto un ruolo importante collaborando alla costituzione del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus firmato il 14 marzo scorso e per aver sottoscritto il 20 marzo, presso il Ministero dei Trasporti, anche il relativo Protocollo specifico per il settore.

Vista l'efficacia dei Protocolli e della costituzione dei comitati aziendali, che continuano a consentire di lavorare con più sicurezza generando anche più consapevolezza del rischio da contagio tra le lavoratrici e i lavoratori, riteniamo indispensabile continuare a percorrere questa strada anche quando sarà terminata l'emergenza Covid-19, pertanto proponiamo di inserire l'organismo dei comitati per la sicurezza in maniera definitiva all'interno del contratto collettivo nazionale di riferimento. Crediamo che questo possa essere un passo in avanti per innalzare sempre più gli standard della sicurezza sul lavoro: la pandemia non può diventare una scusante per abbassare la guardia, al contrario deve generare un impulso maggiore per far aumentare la sensibilità di tutti, affinché il tema sicurezza venga considerato per sempre un investimento nel proprio business, in termini di produttività e redditività, e non semplicemente un costo aziendale. Siamo stanchi di piangere la morte delle lavoratrici e dei lavoratori, degli uomini e delle donne che pagano a

*Nessuna scusa per distrarsi:
la pandemia deve renderci ancora più attenti*

caro prezzo la mancata applicazione delle misure di sicurezza nei luoghi di lavoro.

In questo delicato periodo l'impatto della tecnologia sta modificando sempre più la classica organizzazione del lavoro novecentesca che conosciamo, la quale richiede una estensione delle competenze dei dipendenti fino a far emergere anche nuove figure professionali; il lavoratore agile è un esempio rappresentativo del trend in atto. Generalmente lo smart working

ha un impatto positivo sul benessere delle lavoratrici e dei lavoratori, specie se frutto di una libera scelta che, secondo noi, andrebbe accompagnata, oltre che da opportuni percorsi formativi, anche da un sistema di regole chiare e condivise che assicuri, tra le altre cose, altresì il diritto alla disconnessione.

È evidente che la tecnologia aiuta in tutti gli ambiti lavorativi ad aumentare gli standard di salute e sicurezza: per quanto riguarda ai lavoratori degli uffici, la tecnologia, intesa come digitalizzazione, come nel caso del lavoro agile, e

**Proponiamo di inserire
l'organismo dei comitati
per la sicurezza
in maniera definitiva
all'interno del contratto
collettivo nazionale
di riferimento**



Infortunati sul lavoro definiti positivi per anno evento

Anni: 2017 – 2019

7.4.2.3.0 - Conduuttori di mezzi pesanti e camion

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Numero casi | 11.559 | 11.703 | 11.507 |
| di cui in itinere | 491 | 539 | 455 |
| Mortali con e senza superstiti | 68 | 72 | 55 |
| di cui in itinere | 6 | 6 | 5 |

Fonte Inail

sommata a una adeguata formazione consente di lavorare da casa, quindi più in sicurezza dal punto di vista della prevenzione dei contagi epidemiologici; per quanto riguarda invece gli autisti, il progresso tecnologico, attraverso dispositivi applicati ai mezzi pesanti, permette di diminuire gli infortuni sul lavoro (si veda la tabella Inail).

Tutti noi abbiamo ancora davanti agli occhi le immagini del grave incidente del 6 agosto 2018 a Bologna, quando un'autocisterna carica di Gpl, che stava transitando sullo snodo autostradale che collega la A1 e la A14, all'altezza di Borgo Panigale, forse per un malore dell'autista, colpì violentemente, senza frenare, un altro camion fermo in coda, che a sua volta tamponò altri mezzi pesanti. Ne derivò un incendio che fece esplodere la stessa autocisterna. L'esplosione fu talmente violenta da far crollare il tratto di strada. Il bilancio dell'incidente fu molto grave: morì l'autista dell'autocisterna e molte altre persone rimasero ferite. È

evidente che puntare alla sicurezza delle persone che svolgono quotidianamente questo tipo di lavori significa conseguentemente guardare alla sicurezza di chi percorre strade e autostrade sia pendolari che turisti.

È chiaro che la digitalizzazione potrà dare il suo contributo e tuttavia da sola non basterà: non si può prescindere dal rispetto dei tempi di guida ma soprattutto dei tempi di riposo degli autisti. In altre parole, il rispetto delle norme e la tecnologia contribuiscono all'unisono alla salute e sicurezza dei lavoratori dei mezzi pesanti e di conseguenza anche degli altri utenti della strada. È utile ricordare che le leggi tese a prevenire gravi incidenti, soprattutto tramite l'utilizzo di apparecchiature tecnologiche, ci sono ma vanno rispettate e va fatto un uso maggiormente ponderato delle tecnologie: dal 1° novembre 2015, in applicazione del regolamento (Ce) 661/2009, è entrato in vigore l'obbligo per i costruttori di veicoli pesanti, con massa superiore alle 3,5 tonnellate, di dotare i mezzi del sistema che avverte l'autista del cambio di corsia (Lane Departure Warning System) e, per quelli sopra le 8 tonnellate con sospensioni pneumatiche, del sistema di rallentamento automatico anti-tamponamento; tali sistemi sono denominati Advanced Emergency Braking System (Aebs).

Questo perché le statistiche dimostrano che la maggior parte degli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti sono tamponamenti. Per tale motivo, già da qualche anno, l'industria offre sistemi elettronici che utilizzano un radar capace di rilevare la distanza tra un veicolo e l'altro: se tale distanza diminuisce tanto da far rischiare una collisione, tale sistema avverte l'autista con un segnale acustico oppure è in grado di rallentare o frenare automaticamente il mezzo di trasporto. È chiaro che questa tecnologia è più diffusa nelle

aziende di autotrasporto virtuose che, sensibili anche all'aspetto dell'ecosostenibilità, visto che un veicolo nuovo inquina di meno, si impegnano ad adeguare e a rinnovare il loro parco veicolare, perché è una tecnologia che non si può installare sui mezzi vecchi.

Come Fit-Cisl è evidente che, in caso di incidente, è necessario fare una ricerca delle cause delle cause che hanno portato a quell'avvenimento e intervenire su di esse per evitare che l'episodio si ripeta, ed è necessario attivarsi affinché vengano rispettate le norme esistenti ed eventualmente implementate in maniera più cogente tutte le norme di sicurezza in materia di autotrasporto e ancor più nel trasporto delle merci pericolose. La sicurezza stradale non deve essere vista come un costo ma come un investimento. Tutti gli utenti della strada e tutti i conducenti di mezzi pesanti hanno il diritto percorrere le nostre strade in totale sicurezza. Gli effetti della continua guerra delle tariffe commerciali e di tutti i fenomeni distorsivi di dumping, che purtroppo caratterizzano parte del settore della logistica e dell'autotrasporto, non possono essere un pretesto per non investire nella sicurezza, che deve rimanere necessariamente la priorità.

Come Fit-Cisl continueremo a fare la nostra parte, saremo delle sentinelle attente e, oltre a denunciare ogni mancata applicazione di norme, proseguiamo nella nostra azione propositiva, attivando delle campagne di sensibilizzazione straordinarie capaci, attraverso la formazione, di prevenire il verificarsi di altri incidenti sul lavoro. Contrattualmente faremo in modo che i carichi di lavoro, così come gli straordinari, vengano rimodulati al fine di abbassare i rischi e tutelare ancora di più la salute e la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori.



Covid, sul settore dei rifiuti un impatto non solo economico



Angelo Curcio
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Servizi ambientali

Il nuovo “dopoguerra” dovrà essere anche l’occasione per riprogettare l’intero sistema

Secondo un’analisi di Althesys, società di consulenza su ambiente, energia, utilities e infrastrutture, il blocco di larga parte dell’industria italiana si è tradotto in una drastica riduzione dei rifiuti speciali da trattare da parte delle imprese di gestione di tali scarti.

Da una prima stima di Althesys, considerato che nel complesso si sono persi due mesi lavorativi tra fermo e ripartenza, ci sono state tra i 4,2 e i 4,8 milioni di tonnellate di rifiuti speciali in meno solo nelle tre regioni più colpite: Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, e approssimativamente questi due mesi di fermo delle attività ritenute “non essenziali” hanno comportato per le imprese che gestiscono lo smaltimento una perdita di fatturato intorno al miliardo di euro.

La chiusura di alcuni settori industriali che trattano o impiegano i materiali recuperati dalle raccolte differenziate, insieme alla sospensione delle esportazioni di questi materiali verso grandi paesi come la Cina, sta saturando gli impianti di stoccaggio, riducendone il valore e aumentando il rischio di azioni criminali, come l’incendio di questi impianti che periodicamente leggiamo sulle cronache dei giornali.

Anche il settore dei rifiuti urbani e assimilati ha visto un calo della produzione, sia delle famiglie che del terziario, in primis commercio e ristorazione. La diminuzione dei consumi, con

una riduzione del Pil italiano stimata tra il 6% e l’8% su base annua, potrebbe tradursi in un calo della produzione dei rifiuti urbani e assimilati fino a 2 milioni e mezzo di tonnellate: per assurdo il virus è riuscito a ridurre i rifiuti più delle politiche di prevenzione finora adottate dal sistema politico.

Una situazione opposta si sta creando invece nel segmento dei rifiuti sanitari, che è un settore più piccolo nel mondo dei rifiuti ma molto redditizio. A causa dell’emergenza pandemica, l’improvvisa e imprevedibile crescita di rifiuti sanitari da gestire ha messo in crisi un sistema dove la termovalorizzazione, necessaria per ovviare ragioni di sicurezza sanitaria, è insufficiente.

Tra i rifiuti considerati extra sanitari dall’Istituto Superiore di Sanità, e quindi non riciclabili, ci sono anche le mascherine, simbolo di questa pandemia. Considerando che il tessuto-non tessuto di queste protezioni è fatto di polipropilene o altre materie plastiche non riciclabili, queste centinaia di tonnellate di rifiuti extra sanitari biologicamente pericolosi, a causa della carica virale che possono avere se sono state indossate da una persona infetta dal coronavirus, devono essere smaltite in sicurezza solo con la termodistruzione. Dato che una mascherina chirurgica ha un peso compreso in un range tra i 5 e 12 grammi, facendo una media di 8-9 grammi, da moltiplicare per circa 40 milioni di persone che oggi le in-



dossano quotidianamente, superiamo le 300 tonnellate di mascherine che diventano rifiuti extra sanitari da smaltire in sicurezza ogni giorno.

Nel contempo è però indispensabile, in un'ottica di economia circolare, riconsiderare anche il ciclo vitale di questo nuovo oggetto che farà parte della nostra quotidianità per un tempo ancora indefinito, ricercando nuovi tessuti e prodotti finali a basso impatto ambientale, sensibilizzando sempre più sull'utilizzo delle cosiddette mascherine di comunità (autorizzate anche dall'Istituto Superiore di Sanità), da parte di quei cittadini che non hanno obblighi sull'utilizzo di mascherine come dispositivi di protezione individuali (Dpi), derivanti dalla tipologia di attività di lavoro che svolgono, ma che preferiscono il classico "usa e getta" senza considerare l'impatto che questa modalità ha sull'ambiente. Tradotto: sicuramente, se hai una tua mascherina "personalizzata", non la butti via come avviene normalmente con quelle chirurgiche usa e getta.

L'emergenza ha poi riportato alla ribalta il tema dell'insufficienza dei termovalorizzatori, che la Fit-Cisl ha sempre denunciato, chiedendo un piano na-



zionale dei rifiuti che dia risposte alla cronica mancanza di impianti di trattamento e smaltimento dei rifiuti, la cui realizzazione è bloccata da conflitti di

**Come Fit-Cisl
abbiamo sempre
sostenuto che il sistema
italiano di gestione
dei rifiuti è fragile,
e lo appare ancor più
in questa situazione
di emergenza**

competenze tra enti locali, convenienze politiche e ideologie pseudo ambientali. I termovalorizzatori sono indispensabili nel contesto delle misure intraprese per arrestare la diffusione del Covid-19: l'Istituto Superiore di Sanità ha infatti richiesto che le persone trovate positive oppure in quarantena preventiva non differenzino i propri rifiuti, ma li conferiscano in un unico sacchetto, messo a sua volta in un altro sacchetto, che sarà poi inviato a termovalorizzazione senza pre-trattamento.

Come Fit-Cisl abbiamo sempre sostenuto che il sistema italiano di gestione dei rifiuti è fragile, e lo appare ancor più in questa situazione di emergenza. Occorrono impianti adeguati con margini di riserva più alta nella loro capacità di trattamento, capacità che deve rispondere alla variabilità delle esigenze, siano esse di mercato o di carattere emergenziale come in questa pandemia. In

particolare occorrono più impianti di termovalorizzazione distribuiti in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale. Questo permetterebbe di gestire blocchi temporanei di alcune fasi della filiera e di ridurre i rischi ambientali e sanitari: una logistica e una gestione in sicurezza dei rifiuti in un moderno termovalorizzatore rispetto a una discarica a cielo aperto o incendi incontrollati appiccati da eco-criminali.

La crisi ha impattato anche su tempi e modalità di attuazione delle misure regolatorie previste dall'Authority di settore, Arera. L'introduzione della nuova tariffa rifiuti, già oggetto di proroghe, rischia di slittare ulteriormente. Il d.l. 18/2020 (art. 107 c. 5) prevede che i Comuni possano approvare le tariffe della Tari adottate per il 2019 anche per il 2020 e predisporre il Pef entro il 31 dicembre 2020. Questo rischia di produrre altre difficoltà in un sistema che non considera i volumi di rifiuti effettivamente prodotti (come l'attuale taxa rifiuti), gravando eccessivamente su settori come il commercio e la ristorazione, già duramente provati da questa crisi. Trovare la quadra tra la doppia esigenza di ridurre i ricavi delle imprese di gestione dei rifiuti e non penalizzare gli utenti non sarà facile: realisticamente occorre un intervento normativo e regolatorio ad hoc.

Il nuovo "dopoguerra" post-Covid con relativa "ricostruzione" dovrà essere anche l'occasione per riprogettare il sistema di gestione dei rifiuti. È necessario che tutti abbiano più consapevolezza del legame tra economia circolare ed economia reale, affrontando con determinazione le debolezze croniche del nostro paese: carenze di infrastrutture, burocrazia, indecisionismo politico, inerzia e ostilità ideologiche.



Sicurezza sul lavoro, bene primario da tutelare a ogni costo



Eliseo Grasso
Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità tpl

*Aggressioni al personale di servizio,
le nostre proposte per arginare il fenomeno*

Sicurezza. Una parola che racchiude in sé diversi significati. Sì, perché per noi sicurezza non è solo quella nei luoghi di lavoro, intesa in questo periodo anche come protezione dal contagio dal virus Sars-Cov-2, ma è anche la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori contro un fenomeno gravoso che affligge da tempo il settore della mobilità: le aggressioni. Non solo. Sicurezza è anche quella di esercizio: troppe le vittime sul lavoro, anche nel trasporto pubblico locale.

Di seguito cercheremo di analizzare il tema, cercando di capire dove risiedono le cause, ma soprattutto, come nostra abitudine, non ci limiteremo a “lamentarci”, perché cercheremo anche di fare proposte per mitigare il fenomeno.

Non possiamo non partire dalle questioni che sono all’ordine del giorno di ogni dibattito, discussione, confronto: la sicurezza nei mezzi di trasporto rispetto ai rischi di contagio. A che livello si attesta tale rischio sui nostri mezzi, per il personale che ci lavora e per i viaggiatori certamente non abbiamo l’autorità e le competenze tecnico-scientifiche per dirlo. Ma crediamo di poter fare un’analisi rispetto alle misure messe in campo, alle linee guida e ai protocolli da seguire, a quello che si poteva fare nei mesi in cui la pandemia ha rallentato, e non si è fatto.

Rigorosi sono i provvedimenti adottati da tutte le aziende di trasporto, a partire dal rispetto del Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti nel settore dei trasporti e della logistica, firmato il 20 marzo 2020 da Fit-Cisl, Filt-Cgil e Uiltrasporti con le principali associazioni datoriali del settore e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Protocollo, questo, che da subito ha stabilito le linee di indirizzo per la sanificazione e igienizzazione di tutti i mezzi di trasporto e la tutela del personale che opera a bordo degli stessi. A questo documento sono seguiti i provvedimenti contenuti nei vari Dpcm che con esso hanno dettato i comportamenti da seguire per l’utenza, tuttora vigenti, dall’obbligo di indossare misure di protezione delle vie respiratorie all’indice di riempimento dei mezzi di trasporto, rispetto anche alla tipologia di servizio svolto. Tanto è stato fatto anche grazie alla nostra organizzazione sindacale,

che ha saputo recitare un ruolo importante, dietro le quinte e sul palcoscenico.

Tralasciamo, ma certo non perché non importante, tutto il tema legato ai controlli e alle sanzioni, che a nostro avviso non devono ricadere sugli operatori del settore. Concentriamoci, invece, su quello che si poteva e si doveva fare nel periodo estivo, durante il quale la pandemia aveva rallentato, forse, come in una tattica di gioco, facendo credere che potesse essere scongiurata una seconda ondata. Vien da dire: partita

persa per noi! Con l’arrivo dell’autunno siamo presto entrati nel pieno di un nuovo picco di contagi, con tutto quello che comporta questa situazione. Durante la cosiddetta fase due, cioè a maggio subito dopo il lockdown, quando il ricorso ai mezzi pubblici ricominciava timidamente a crescere, chiunque si cimentasse in un confronto sul

tema trasporti aveva una utile leva da usare: rimodulare gli orari nei grandi centri urbani, quelli di scuola, lavoro, esercizi commerciali e via elencando, riconoscendo in questo l’unico modo per far fronte alla domanda di trasporto, concentrata nelle ore di punta, che prevedibilmente sarebbe cresciuta nei mesi autunnali. Ma purtroppo questa leva non è stata usata debitamente.

Probabilmente questa era l’unica strada, sensata e percorribile, per far fronte alla situazione. Certo, al prezzo di sacrifici. E chi non li sta facendo in questi mesi... E ora che siamo nel pieno della seconda ondata, si cerca di rincorrere quello che non si è fatto, attraverso un dpcm dopo l’altro, Ricercando sempre la sicurezza per le persone. Meglio tardi che mai.

Ma in una situazione così delicata, dove tra l’altro mancano i soggetti deputati ai controlli e a far rispettare le regole, che cosa può accadere per un fenomeno come quello delle aggressioni? Ovvio: un aumento esponenziale. Purtroppo, per via della tipologia di lavoro, a causa anche di una società che sembra aver smarrito il senso civico, il personale delle aziende che opera sui mezzi di trasporto è diventato nel corso degli anni un bersaglio su cui scaricare la rabbia per le inefficienze del servizio, ma non solo, talvolta anche per scaricare i propri problemi personali, un po’ come nel triste fenomeno della violenza negli stadi. La mancanza di figure deputate al controllo e al rispetto

**La sicurezza deve essere
ricercata, costantemente,
con il contributo di tutti,
istituzioni, imprese
e lavoratori**



delle misure restrittive per l'uso del mezzo pubblico, iniziando con la regola di indossare la mascherina e finendo con l'indice di riempimento del mezzo, fa sì che nel periodo dell'emergenza sanitaria le aggressioni nei confronti delle lavoratrici e dei lavoratori siano in drammatico aumento. Purtroppo non è stata prevista, neanche negli ultimi provvedimenti emanati, una tutela di questi operatori, che, lo ricordiamo ancora una volta, non si sono mai fermati nemmeno nei mesi più bui del lockdown.

La sicurezza di esercizio è un tema centrale, dato che purtroppo l'indice di infortuni/morti sul lavoro sale anche in ragione degli incidenti, troppi, che coinvolgono i nostri mezzi, sia su gomma che su ferro. Certo questo è un tema che si lega strettamente alla questione degli investimenti mancati in questi ultimi anni, sia nel rinnovamento del parco mezzi che nella manutenzione e nel rafforzamento della rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie. A titolo di esempio, da una stima fatta nel 2019 da Rfi (Rete ferroviaria italiana) nel nostro paese sono ancora più di 4.300 i passaggi a livello presenti, di cui circa 3.300 riconducibili a una bassa frequenza di transito e quindi presenti anche alle sulle tratte in concessione gestite da aziende del tpl. Passaggi a livello dove evidentemente vi è il rischio di incidenti con il coinvolgimento sia di mezzi che di pedoni.

In particolare, relativamente al parco

mezzi, la sua nota vetustà incide sulla sicurezza di esercizio? Noi pensiamo di sì. Infatti non è difficile immaginare che su mezzi di ultima generazione, bus urbani-extraurbani-turistici, tram, filobus, traghetto, scuolabus, taxi e via elencando, la sicurezza sia maggiormente garantita, anche per il supporto tecnologico che oggi si trova a bordo.

Di proposte ne abbiamo numerose. In primis la sicurezza deve essere ricercata, costantemente, con il contributo di tutti, istituzioni, imprese e lavoratori. Le prime devono accompagnare ogni provvedimento con la tutela della sicurezza delle persone, perché non si può pensare di emanare norme e regole lasciando l'onere di effettuare i controlli in capo agli operatori del settore, sprovvisti, tra l'altro, della necessaria tutela della propria persona.

Quanto alle aziende, il tema degli investimenti non può essere slegato da quello della sicurezza: investire in essa significa far crescere anche la stessa impresa, attraverso rinnovo del parco mezzi, formazione per il personale, strumentazione tecnologica a disposizione di tutti, sistemi di videosorveglianza, campagne informative. Noi pensiamo si possa mettere in campo un sistema premiante per le aziende più virtuose sulla sicurezza, mettendo ad esempio a disposizione incentivi per le società che si distinguono attraverso la messa in campo di azioni, meglio se accompagnate da intese con-

trattuali, che vanno nella direzione di tutelare di più lavoratori e persone trasportate.

E poi c'è il ruolo delle lavoratrici e dei lavoratori, perché, un po' come sta accadendo per l'emergenza sanitaria in corso, ognuno deve fare la sua parte. Il rispetto dei protocolli di sicurezza, la ricerca di formazione continua, il rispetto delle regole sono condizioni che ogni operatore deve mettere in campo, per aumentare la sicurezza nel proprio posto di lavoro, atteso che per molti il posto di lavoro è la "strada", ragione in più per essere ligi al dovere e alle regole.

Anche il sindacato deve saper fare la propria parte. Come? Attraverso gli accordi, i contratti, che devono sempre prevedere norme a favore della sicurezza.

Ma queste condizioni, brevemente analizzate, possono essere slegate tra loro? Noi pensiamo di no. Ognuno deve lavorare per aumentare la sicurezza sul lavoro, intesa nelle varie accezioni del termine. Dialogare, collaborare, intervenire e tutelare sono gli ingredienti che tutti gli attori del settore devono adottare per giungere a un fine che deve essere perseguito con maggior forza, quello di rendere il lavoro sicuro per tutti.

Rinnovo contrattuale, è tempo di riprendere il confronto



Gaetano Riccio

Coordinatore Nazionale FIT-CISL
Mobilità ferroviaria

Sono già state convocate diverse commissioni tecniche specifiche. Coinvolti tutti i settori

A ottobre, anche in vista della ripresa del confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale della Mobilità/Attività ferroviarie, abbiamo convocato una serie di commissioni tecniche specifiche coinvolgendo tutti i settori. Proseguiremo ancora con questo tipo di riunioni per aggiornare continuamente i delegati rispetto all'evoluzione della vertenza.

Gli incontri si sono tenuti in videoconferenza e hanno visto la partecipazione di tutti i delegati Rsu e degli attivisti degli ambiti specifici. L'operazione è stata molto utile ed è servita per fare il punto della situazione sulle vertenze aperte con le società del gruppo Fs Italiane, ma anche per evidenziare le principali questioni che dovranno essere affrontate in sede di rinnovo contrattuale.

In tutte le riunioni delle commissioni tecniche, a fattor comune, è stato sottolineato il lavoro svolto dalla Segreteria nazionale all'interno dei Comitati nazionali anti-Covid, nati a seguito del "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus", firmato lo scorso 14 marzo, e confermate dal protocollo siglato presso il Ministero dei Trasporti il 20 marzo, e hanno dimostrato di essere efficaci per il contrasto alla diffusione del coronavirus.

Nei numerosi interventi da parte dei delegati è emersa la necessità che si riprenda il confronto con l'associazione datoriale Agens per definire quanto prima il rinnovo del ccnl, visto che quello vigente è scaduto a dicembre 2017. A tal proposito va ribadito che, con il rinnovo contrattuale, l'obiettivo della nostra organizzazione è quello di migliorare sia la sezione normativa, con una maggiore conciliazione degli aspetti vita-lavoro, che quella economica con la rivalutazione della parte accessoria specifica per i vari settori.

Commissione tecnica Circolazione

La Commissione tecnica, nel manifestare un giudizio positivo rispetto all'inversione di tendenza apportata alla Circolazione dalla costituzione della nuova Direzione, che ha ridato centralità ad un settore che per molti anni ha vissuto uno stato di profonda emar-

ginazione, ha comunque evidenziato la presenza di molteplicità criticità. Dagli interventi dei partecipanti è emerso come, nonostante il consistente numero di assunzioni di capi stazione effettuate nel corso dell'ultimo biennio, permangano notevoli carenze che non consentono ancora la piena copertura delle posizioni previste dall'accordo sulla riorganizzazione della circolazione del 2017. La Commissione tecnica ha, pertanto, evidenziato l'urgenza di sollecitare la società a realizzare un piano di assunzioni superiore a quello prospettato alla Segreteria nazionale nell'ultimo incontro.

Relativamente alla problematica della logistica nelle Sale circolazione, è stata evidenziata la necessità di provvedere con sollecitudine alla realizzazione delle "sale riposo", visto che il piano annunciato dalla società procede con eccessiva lentezza e che tante realtà ne sono ancora sprovviste.

Con il rinnovo contrattuale, l'obiettivo della nostra organizzazione è quello di migliorare sia la sezione normativa, con una maggiore conciliazione degli aspetti vita-lavoro, che quella economica

Commissione tecnica Manutenzione Infrastruttura

Con la Commissione tecnica della Manutenzione Infrastruttura, la Segreteria nazionale ha fornito un aggiornamento sullo stato della trattativa con la società, mettendo in particolare in risalto le motivazioni che hanno indotto il sindacato ad attivare le procedure di raffreddamento resesi necessarie per portare ai massimi livelli la soluzione delle annose problematiche della manutenzione in cui principalmente necessita intervenire con gli obiettivi di: modificare l'assetto organizzativo attraverso la revisione dell'estensione delle attuali Unità manutentive; ridistribuire le responsabilità assegnate con la disposizione aziendale; programmare un adeguato piano di nuove assunzioni; analizzare le procedure che attengono la sicurezza dell'esercizio ferroviario e porre gli eventuali correttivi.

Relativamente alle modifiche all'assetto organizzativo, gli interventi dei partecipanti hanno rimarcato l'esigenza di rivedere le estensioni delle Unità manutentive in modo che, tenendo conto delle specificità territoriali e della complessità degli impianti, siano dimensionate in misura tale da rendere possibile al capo dell'Unità manutentiva e agli specialisti cantieri la propria presenza nel territorio di competenza per effettuare controlli e svol-

gere le incombenze previste in materia di sicurezza, compiti che spesso oggi vengono delegati.

Commissione tecnica Equipaggi di Trenitalia

La discussione con gli Equipaggi si è incentrata molto sul tema della sicurezza e, in riferimento all'incidente di Livraga, la Segreteria nazionale ha fatto presente che l'inchiesta è ancora in corso e che sono state avanzate proposte, nel corso delle riunioni con Rfi, per migliorare le procedure in essere e che si è in attesa delle risposte da parte degli organismi preposti.

Nel corso della riunione della Commissione tecnica, i delegati hanno messo in evidenza le varie problematiche presenti sia nella Dpr che nella Dplh, tra cui la necessità di fare finalmente chiarezza rispetto alle tante circolari che regolano in maniera operativa il lavoro degli equipaggi e la cui interpretazione è spesso causa di conflittualità e di criticità coi gestori delle risorse.

Va ripreso il tavolo di confronto sulla contabilizzazione delle ferie e di tutte le assenze in genere, visto che sull'argomento l'azienda si era impegnata a redigere una circolare su cui non si è avuto più seguito. Anche sul tema della "riserva" è urgente fare chiarezza.

Altra problematica evidenziata è stata quella riferita al personale con profilo professionale che, pur in presenza di funzioni omogenee, vede una disparità enorme nel trattamento economico con l'ormai obsoleta definizione di professional "altri" e "uffici". Pertanto la Commissione tecnica ritiene non più rinviabile l'adeguamento della quota di salario di produttività per il personale con profilo professionale.

Commissione tecnica Vendita e Assistenza di Trenitalia

I componenti la Commissione tecnica su Vendita e Assistenza hanno evidenziato, in particolar modo, l'incertezza organizzativa e la carenza di personale, che si acuirà ancora di più a valle delle prossime

uscite di lavoratrici e lavoratori. Tali criticità non permettono, tra l'altro, di intercettare ulteriori quote di introiti, rendendo non più rinviabile la conferma e l'implementazione del piano di assunzioni previsto. Altri elementi rimarcati a gran voce dai partecipanti sono le azioni unilaterali portate avanti in alcuni territori dalla società e la forte carenza sul versante della formazione. Elementi a cui si aggiunge la gestione degli interventi in reperibilità, su cui occorre fare chiarezza, come richiesto dalla Segreteria nazionale nel corso dell'ultimo incontro con Trenitalia.

È stata sottolineata, inoltre, la necessità della conferma del reticolo produttivo, superando l'anacronistico criterio dei soli incassi, introducendo la valutazione di altri parametri come quello della quantità di operazioni effettuate, portando avanti un'implementazione del servizio di assistenza, una rivisitazione del cosiddetto Pool Antievasione e una valutazione compiuta dei servizi di back office.

Commissione tecnica Manutenzione dei Rotabili

In merito alla manutenzione dei rotabili, la Commissione tecnica ha ribadito la necessità della conferma da parte di Trenitalia delle azioni condivise negli accordi di aprile 2018 e novembre 2019 in merito all'internalizzazione di attività "core", oggi affidate a ditte esterne, man mano che gli stessi contratti arrivano a scadenza. È necessario, altresì, che la società confermi gli investimenti in corso per il potenziamento e l'adeguamento degli impianti industriali, anche se hanno subito un rallentamento dovuto alla sospensione delle principali attività economiche nel nostro Paese, a causa del lockdown. Sui nuovi materiali Pop e Rock è fondamentale che ci sia un piano di formazione del personale dedicato alla loro manutenzione.

Particolare attenzione, inoltre, va posta alla prospettata riqualificazione dell'attività del settore verifica con la riconversione del personale in altre figure manutentive, quale quella di capo tecnico "ammissore", e alla proposta aziendale di estensione del turno in seconda/terza

in tutti gli impianti di manutenzione medio-grandi. Anche per la manutenzione dei rotabili è fondamentale definire il quadro chiaro e completo delle uscite e dei nuovi apporti di personale per mantenere e migliorare il livello di produttività delle officine.

Commissione tecnica Mercitalia Rail

La riunione con i delegati di Mercitalia Rail è servita a fare il punto sui motivi che hanno portato la Fit-Cisl ad attivare le procedure di raffreddamento, ovvero la necessità dell'avvio di un confronto che operi per il raggiungimento di due obiettivi: da una parte un piano industriale che sappia coniugare efficienza e sinergia, elementi imprescindibili per le società del polo, che invece continuano a essere caratterizzate da doppioni di attività lavorative e da eccessive ridondanze, con costi che, a nostro avviso, non sono più compatibili con un mercato aperto e fortemente concorrenziale; dall'altra l'applicazione del ccnl Maf per tutti i dipendenti del polo Mercitalia.

In merito a Mercitalia Rail, è stata evidenziata la necessità di prevedere apporti di personale con assunzioni mirate. In particolare è stata segnalata la carenza di personale tecnico polifunzionale con l'annosa problematica relativa alle idoneità parziali e/o residue di questa figura professionale. È stata evidenziata, altresì, una riorganizzazione disposta dalla società che sta interessando tutte le regioni e che tenderebbe a rivedere il presidio dei territori. La Commissione tecnica, in merito a ciò, ha ribadito la propria contrarietà a eventuali progetti di chiusura di strutture, in quanto tali azioni amplificerebbero le diverse criticità di interfaccia tra il personale dei presidi e degli impianti a terra lontani dalle strutture di riferimento.

Pertanto, considerate le condizioni operative e di traffico del settore merci, si rende necessaria una verifica nazionale e territoriale per potenziare le strutture di riferimento e renderle funzionali con gli adeguati presenziamenti.

Passaggi a livello: pericolo da eliminare rapidamente



Michele Castellano

Un piano straordinario per velocizzare la soppressione totale. Intanto Rfi attui interventi per ridurre gli incidenti

Il recente incidente verificatosi a un passaggio a livello (PL) della stazione di Racconigi, dove nell'impatto tra un'auto e un convoglio è rimasta ferita la conducente del veicolo, riporta la questione della sicurezza al centro dell'attenzione di Rete ferroviaria italiana.

E, come confermato nella "Relazione annuale sulla sicurezza delle Ferrovie - 2019" redatta dall'Ansf (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che fa parte dell'Ansfisa), proprio i PL costituiscono i punti più critici della rete nei quali si registra il maggior numero di incidenti, per la gran parte determinati dal mancato rispetto del codice stradale da parte dei veicoli, a cui si aggiungono i sinistri causati da indebiti comportamenti dei pedoni. L'eliminazione dei PL è la soluzione definitiva al problema degli incidenti, ma risulta un traguardo ben lontano da raggiungere visto il loro rilevante numero. Nonostante il programma di soppressione dei PL, iniziato nel 1990, prosegua incessantemente, ne rimangono 4.313 su cui intervenire e, considerando che si procede a un ritmo di esecuzione di poco superiore alle 100 unità all'anno, risulta evidente che con un simile trend si dovrà convivere con una situazione così delicata ancora per qualche decennio.

Serve quindi un piano di interventi straordinari che, oltre alle risorse economiche necessarie per le soppressioni, ponga fine alle eccessive - e talvolta strumentali - ingerenze di amministrazioni ed enti locali che ostacolano l'esecuzione dei lavori. È opportuno che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dia una svolta decisiva al programma di soppressione dei PL, cogliendo l'opportunità offerta dalle attuali ingenti disponibilità finanziarie messe a disposizione della nazione grazie ai fondi europei. Nel frattempo, per ridurre il rischio di incidenti, Rfi dovrà continuare a implementare segnali propri a protezione degli attraversamenti e sistemi che rilevino la indebita presenza di veicoli tra le barriere chiuse. Ed è verso questi obiettivi che come Fit-Cisl abbiamo sollecitato il Mit.

Un'altra criticità è rappresentata nel suo complesso dall'attività manutentiva dell'infrastruttura sia per la parte relativa al suo controllo sia per quanto riguarda gli aspetti procedurali inerenti all'esecuzione delle lavorazioni. Sul primo aspetto, dalle anomalie riscontrate e che continuano a verificarsi sulla rete, emerge l'esigenza di effettuare verifiche più attente, strumentali e visive, su tutti i componenti dell'infrastruttura per individuarne le irregolarità e di conseguenza intervenire in modo mirato. Occorrono pertanto maggiori investimenti nella diagnostica, mobile e fissa, per consentire il monitoraggio continuo dei parametri dell'infrastruttura e indirizzare e velocizzare gli interventi manutentivi. Rimane comunque fondamentale l'effettuazione dei controlli visivi da parte degli operatori per rilevare le anomalie che anche l'elevato livello raggiunto dalla diagnostica non è in grado di individuare e anche per verificare l'assetto geomorfologico del territorio circostante l'infrastruttura, per prevenire eventuali situazioni di dissesto che possano avere conseguenze.

In merito agli aspetti procedurali, è necessario verificare le norme in vigore per apportarvi eventuali modifiche che eliminino il rischio di incidenti a seguito di interventi manutentivi a enti di sicurezza o in caso di degrado dei sistemi e degli apparati per la regolazione della circolazione. Alcuni correttivi sono stati recentemente indicati dall'Ansf, con una nota di raccomandazioni inviata ai gestori dell'infrastruttura a seguito del deragliamento di un treno Frecciarossa nel posto movimento di Livraga, ma occorre fare maggiori approfondimenti sull'insieme di norme che insistono nel trasporto ferroviario. Proprio per questo abbiamo voluto portare l'argomento "procedure" all'attenzione dei massimi livelli della società Rfi al tavolo di trattativa della vertenza in atto sulla manutenzione, da cui dovranno uscire le soluzioni più idonee a migliorare l'attuale livello di sicurezza.

Per ridurre il rischio di incidenti, Rfi dovrà continuare a implementare segnali propri a protezione degli attraversamenti e sistemi che rilevino la indebita presenza di veicoli tra le barriere chiuse

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.



Trenitalia, manutenzione più sicura anche grazie al sindacato



Massimo Malvisi

Collaborazione positiva coi rappresentanti dei lavoratori nella prevenzione degli infortuni

La sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori è da sempre un elemento fondamentale in casa Cisl. Le misure contenute nel “Protocollo condiviso della regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento del virus” hanno dimostrato di essere efficaci contro la pandemia in atto. Anche alla luce degli ultimi avvenimenti risulta molto importante proseguire su questa strada. Va inoltre evidenziata l’attività svolta dalla Segreteria nazionale all’interno dei comitati aziendali Covid-19, previsti dal punto 8 dell’accordo del 19 marzo 2020 tra il gruppo Fs Italiane e i sindacati nazionali.

Detto ciò, dobbiamo fare un minimo di distinzione all’interno del fondamentale tema della salute e sicurezza del personale, per evitare che la questione coronavirus diventi l’elemento identificativo e, quindi, una volta superata l’emergenza Covid-19 si corra il rischio di abbassare la guardia nel suo complesso. La sicurezza non è un concetto astratto, ma un processo di valutazione dinamico ben preciso, composto da tanti fattori, la cui rivisitazione deve tendere a un sempre maggiore livello di protezione. In questo complesso sistema il sindacato, anche grazie al contributo del Rls, svolge un ruolo di primo piano. Se il meccanismo costruito per le officine di manutenzione rotabili da un punto di vista antinfortunistico sta fornendo risultati importanti, vi sono, a parer nostro, alcuni fattori su cui è opportuno agire per innalzare ulteriormente il grado di sicurezza: ci riferiamo a una ancora migliore definizione dei ruoli (compiti e responsabilità).

L’organizzazione attuale all’interno degli impianti di manutenzione, che ha visto anche l’introduzione di nuove figure, va ulteriormente affinata. Vanno inoltre introdotte ulteriori iniziative per coinvolgere su questo delicato tema tutto il personale. A tal proposito i ritorni di esperienza sono un elemento importante. Il coinvolgimento va declinato, con forme e modalità condivise, anche nella scelta dei Dpi, dato che ci viene costantemente segnalato il fatto che quelli di ultima fornitura sono di una qualità sicuramente da mi-

gliorare. Temi su cui il confronto avviato con Trenitalia per questo importante settore, dovrà fornire risposte positive.

Se la rapida crescita dell’epidemia nella prima fase ha richiesto anche la chiusura degli impianti di manutenzione rotabili, la successiva fase, di graduale riapertura, ha dato dimostrazione della funzionalità delle azioni di prevenzione, azioni frutto anche di proposte avanzate dal sindacato: a parte la sanificazione ed igienizzazione degli ambienti, anche il rilevamento della temperatura corporea, lo scaglionamento degli ingressi e delle uscite, il contingentamento e la delimitazione degli spazi comuni, il distanziamento fisico, la dotazione e il corretto utilizzo degli specifici Dpi, oltre alla preventiva fase informativa, hanno permesso di ottenere risposte egregie.

Avremo modo di affinare ulteriormente la nostra azione, che oltre a essere caratterizzata da una notevole flessibilità tiene conto anche della territorialità

anche il rilevamento della temperatura corporea, lo scaglionamento degli ingressi e delle uscite, il contingentamento e la delimitazione degli spazi comuni, il distanziamento fisico, la dotazione e il corretto utilizzo degli specifici Dpi, oltre alla preventiva fase informativa, hanno permesso di ottenere risposte egregie.

Al netto dell’evoluzione dell’emergenza da Covid-19, è fondamentale rinnovare l’invito a non abbassare minimamente la guardia, agendo ulteriormente, ma sempre in maniera condivisa, su tutte le possibili situazioni che, in particolar modo all’interno delle officine di manutenzione rotabili, potrebbero favorire il contagio. Per quanto riguarda le quantità di scorta di mascherine, gel igienizzanti e guanti, le dotazioni risultano, dai dati forniti da Trenitalia e richiesti dal sindacato, sufficienti ad arrivare alla prossima primavera. Nell’ambito del prossimo Comitato aziendale Covid-19, in particolare come Fit-Cisl avremo modo di affinare ulteriormente la nostra azione che, come l’esperienza pregressa ci ha insegnato, oltre a essere caratterizzata da una notevole flessibilità tiene conto anche della territorialità.

Un ringraziamento va fatto a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori dei trasporti - ferroviari compresi - che, nonostante la crisi sanitaria ancora in atto, hanno continuato e continuano a svolgere con passione e grande senso di responsabilità il proprio lavoro a beneficio dell’intero Paese.

Passaggi a livello senza rischi, una sfida anche europea



Christian Tschigg

Da Bruxelles rilevanti iniziative sui trasporti dell'evoluzione della pandemia

L'attenzione sui temi che riguardano la sicurezza sul lavoro va sempre mantenuta alta. Anche quando sembra che il mondo stia rallentando la sua incessante frenesia, gli incidenti non vanno in ferie né tantomeno conoscono il significato della parola lockdown. Così come le attività di prevenzione legate alla sicurezza: non possono, né devono, arrestarsi. In casa Fit-Cisl lo sappiamo bene e siamo costantemente impegnati proprio per fare in modo che la sicurezza resti un tema centrale anche in questi mesi in cui vi erano varie altre priorità.

L'Inail ha reso noti i dati relativi alle denunce di infortunio sul lavoro del 2020, anno della pandemia. Tra gennaio e settembre 2020 ne sono state presentate 366.598, 927 delle quali con esito mortale. Non serve raffrontarli con altri dati per comprendere che i numeri sono comunque alti: più di 100 morti su base mensile, considerando anche i mesi di marzo e aprile, quelli del lockdown. Siamo oltre tre lavoratori deceduti sul lavoro al giorno. Festivi compresi.

Ovviamente la sicurezza non riguarda solo il mondo del lavoro in senso stretto. In questo senso ricordiamo un altro fenomeno sul quale rimane importante non abbassare la guardia: la sicurezza ferroviaria. Nel 2018, anno di cui abbiamo i dati più completi e aggiornati, gli incidenti ferroviari significativi nel nostro paese, secondo un report dell'Ansf (l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ora assorbita dall'Ansfisa), sono stati 116 ed hanno portato complessivamente a 75 morti. La maggior parte, ovvero il 73%, è dovuto a indebite presenze sui binari o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello, cui corrisponde il 55% delle vittime. In Europa, giusto per avere un termine di paragone, nel 2018 si sono verificati 1.721 incidenti significativi, con circa 300 morti (e altrettanti feriti) per attraversamento della rete ferroviaria. In numeri significa che 1/3 dei morti a livello ferroviario in ambito europeo è dovuto alle intersezioni tra strada e ferrovia. D'altronde i passaggi a livello sono oltre 4mila in Italia e oltre 105mila in tutta l'Unione europea. Ancora troppi. E riteniamo necessario degnarli di un'attenzione particolare soprattutto dopo gli ultimi incidenti in Italia, a nostro dire evitabili con un po' più di cura e attenzione della rete ferroviaria: in ordine di tempo, l'ultimo riguarda Racconigi (CN), dove solo per cir-

costanze fortuite non vi sono state vittime, pur nella gravità del fatto. Era il 7 ottobre. Il 20 agosto invece è avvenuto l'incidente di Maleo dove una giovane donna è stata meno fortunata. Due gravi incidenti ai passaggi a livello in meno di due mesi.

È chiaro che è necessario proseguire con celerità e rinnovata energia il programma di soppressione dei passaggi a livello dotandoli altresì tutti di un qualche sistema di protezione automatica. Nell'Unione europea solo il 53% è dotato di sistemi di sicurezza, contro un dato decisamente migliore del nostro paese (quasi l'85% dell'intera infrastruttura). Ma, considerando gli incidenti appena avvenuti, pare evidente che anche una quasi totalità non sia sufficiente. Per le diverse situazioni di anomalie del funzionamento di tali sistemi come per gli interventi manutentivi in cui la sicurezza rimane affidata al fattore umano, devono essere messi in campo provvedimenti urgenti per l'ammodernamento tecnologico negli impianti più datati, insieme alle più opportune modifiche delle procedure regolamentari che riducano ulteriormente la possibilità di falle nella sicurezza quando si tratta di organizzazione e gestione dei passaggi a livello.

D'altronde l'eliminazione degli incidenti ai passaggi a livello è una responsabilità condivisa in tutta l'Unione europea sia per gli operatori stradali che ferroviari. Anche la Commissione è pienamente impegnata a garantire un elevato livello di sicurezza ferroviaria, attraverso l'eliminazione dei passaggi a livello o migliorando i dispositivi di sicurezza automatici. Ecco come:

- Il "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility - Cef) mette a disposizione finanziamenti per la sicurezza stradale nel contesto della digitalizzazione, che possono essere spesi specificamente per i passaggi a livello. Inoltre esiste il "Fondo europeo di sviluppo regionale" (European Regional Development Funds - Erdf) utilizzabile anche per finanziare azioni di messa in sicurezza dei passaggi a livello.
- La Commissione partecipa inoltre attivamente alle campagne di sensibilizzazione dell'Unione ferroviaria internazionale" (Uic) e delle autorità stradali rivolte agli utenti dei passaggi a livello. In particolare esiste la

giornata internazionale sui passaggi a livello: inaugurata nel giugno 2009; si tratta di una data paneuropea dedicata a informazione e sensibilizzazione (per gli utenti della strada) sui comportamenti da tenere nei pressi dei passaggi a livello (Elcad); successivamente, nel giugno 2010, allo stesso tema è stata dedicata una giornata internazionale (Ilcad), che si svolge tutti gli anni ed è giunta alla sua 12esima edizione.

- Per tenere costantemente attenzionata la problematica, l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria europea (Era) tiene un registro dei passaggi a livello esistenti e le statistiche degli incidenti che li coinvolgono.
- Infine, per migliorare la sicurezza attraverso la tecnologia, è presente anche il programma di finanziamento della ricerca dell'Ue Horizon 2020 (Orizzonte 2020) che sostiene le iniziative Safestrip (Safe and green Sensor Technologies for self-explaining

and forgiving Road Interactive applications) e Safer-Lc (Safer level crossing level crossing by integrating and optimizing road-rail infrastructure management and design).

Insomma, le scuse per non intervenire non sono più tollerabili.

Tra l'altro, degno di nota e sempre in tema di sicurezza, un accenno va fatto alle azioni messe in campo dalla Commissione europea in tema di trasporti alla luce dell'evoluzione della pandemia Covid-19. La Commissione ha adottato un pacchetto di linee guida e raccomandazioni relative al settore del turismo e dei trasporti finalizzato a coordinare la graduale riapertura dei

Attraverso una seria e sana concertazione, la nostra Federazione raggiunge i risultati spesso e volentieri in anticipo sui tempi

confini interni dell'Ue e a sostenere la ripresa delle attività. In particolare, il pacchetto si compone, tra le altre cose, di un quadro comune per sostenere il ripristino graduale dei trasporti garantendo nel contempo la sicurezza dei passeggeri e del personale del settore.

Le misure, senza entrare eccessivamente nel dettaglio, sono suddivise per tipologia di trasporto e riguardano:

- formare e istruire adeguatamente i lavoratori del settore dei trasporti in merito a modalità di svolgimento dei loro compiti che consentano di ridurre al minimo i rischi per la loro salute e quella delle loro famiglie;
- fornire ai lavoratori informazioni sull'uso corretto dei dispositivi di protezione, sulla continua

applicazione delle norme di igiene, sulla riduzione al minimo dei contatti non necessari e anche, nella misura del possibile, su come rilevare potenziali infezioni;

- devono essere messi a disposizione da parte dei datori di lavoro dispositivi di protezione individuale di livello adeguato;
- devono essere messe in atto azioni per ridurre la densità di passeggeri nei mezzi di trasporto collettivo;
- è necessario mantenere o aggiungere barriere protettive nei nodi di trasporto e nei veicoli;
- sono da predisporre corsie separate o separare in altro modo i diversi flussi di passeggeri;
- vanno rimosse le strutture che incoraggiano gli assembramenti;
- sono da adottare misure adeguate all'imbarco e ai controlli di sicurezza;
- vanno implementate le pulizie sui mezzi e negli uffici.

Il documento è in realtà molto più lungo, ma quanto scritto è sufficiente per lo scopo. Questo pacchetto è stato emanato il 15 maggio 2020 (per chi volesse approfondire: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0515%2804%29>).

A leggere bene, non sembrerebbe nulla di nuovo. E infatti, come Fit-Cisl, in sinergia con le principali aziende di trasporto, queste misure le avevamo già adottate molto prima, a tutela di tutti i lavoratori del settore e dei passeggeri. Questo a dimostrazione che, attraverso una seria e sana concertazione, la nostra Federazione raggiunge i risultati spesso e volentieri in anticipo sui tempi.



L'economia del mare in balia del Covid: una stima dei danni



Vincenzo Fausto Pagnotta

Coordinatore Nazionale FIT-CISL

Trasporto marittimo

In Italia si rischia una perdita di fatturato fino a 125 miliardi di euro

L'emergenza coronavirus si sta inevitabilmente ripercuotendo sul sistema sanitario, produttivo e trasportistico del nostro paese.

L'epidemia da Covid-19 rappresenta una minaccia senza precedenti per l'intera economia mondiale. Per questo come sindacato vogliamo contribuire, insieme a tutti gli altri stakeholders del settore, a gestire le conseguenze che questa emergenza sta sviluppando nel mondo del lavoro, tenendo conto della dimensione del problema e attuando da subito le leve per agire nella crisi e favorire la prossima ripresa economica.

Secondo il dato globale che emerge dallo studio "Italian Maritime Economy" di Srm, istituto di studi e ricerche per il Mezzogiorno del gruppo Intesa Sanpaolo, i trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Lo studio certifica che il 90% delle merci viaggia via mare e conferma un trend di traffico che, negli ultimi 5 anni, si attestava intorno ai 480/490 milioni di tonnellate movimentate l'anno (rinfuse liquide 37%, container al 23%, traghetti Ro-Ro al 22%, rinfuse solide al 12%, merci varie con circa il 6%). I dati prima della pandemia registravano un valore di scambi commerciali via mare, solo nel 2019, pari a 249,1 miliardi di euro, con la Cina, nostro principale paese fornitore, che con 23,1 miliardi di euro di valore rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano, e con gli Usa, il nostro maggior cliente, che con 28,1 miliardi concentra il 24% del nostro export.

L'analisi dell'impatto del coronavirus e degli effetti delle misure di distanziamento sociale sul settore dell'economia del mare richiede lo studio di dati molto complessi. A causa infatti dei numerosi soggetti a vario titolo coinvolti, vista l'eterogeneità delle tipologie di trasporto del comparto, gli scenari che abbiamo di fronte sono molteplici, e così anche i dati. Non dimentichiamo, inoltre, che i livelli di analisi tendono a variare in base a indicatori nazionali e internazionali, poiché le varie tipologie di traffico marittimo coinvolgono navi che toccano realtà portuali anche al di fuori del nostro paese.

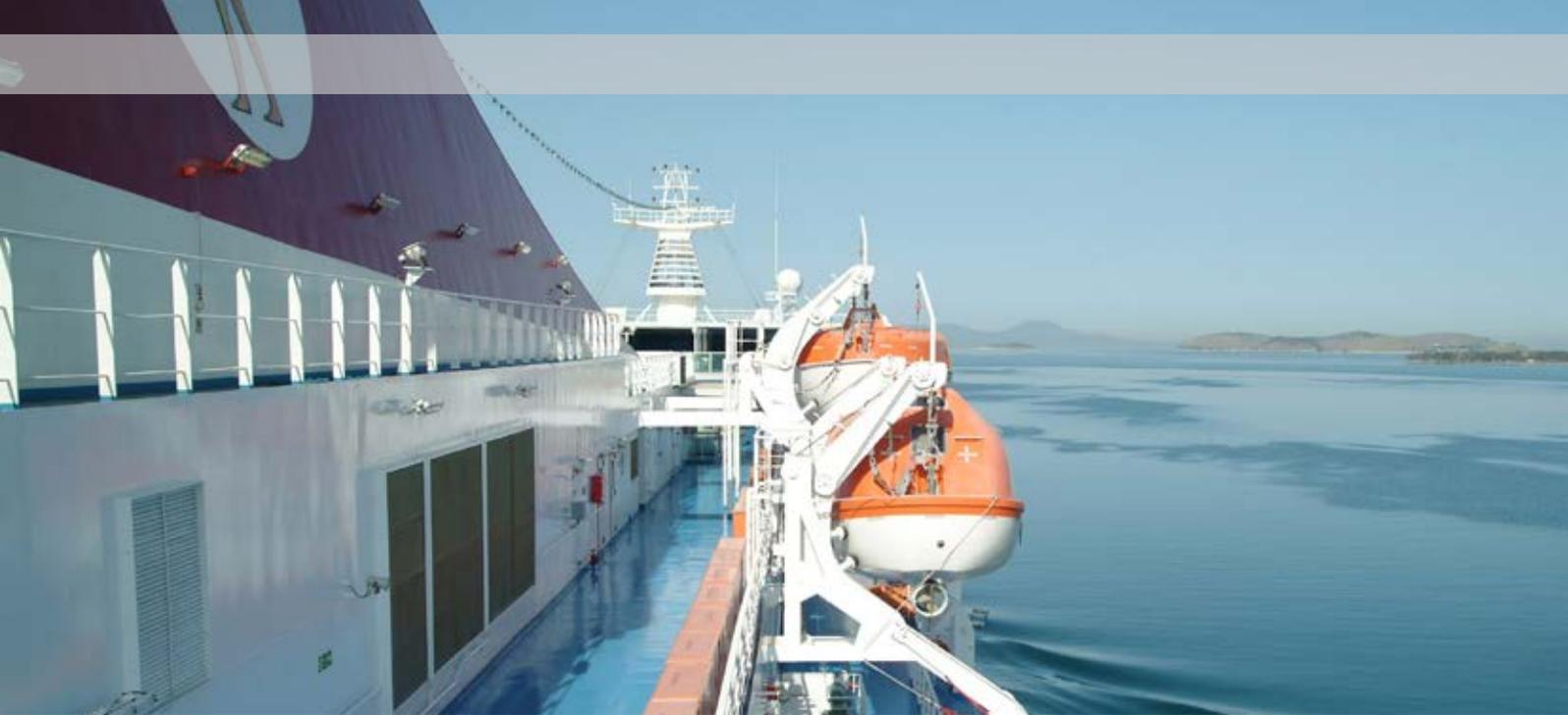
A seguito della contrazione dovuta al Covid-19 molto è cambiato riguardo le stime dell'import-export: di sicuro, a oggi, se ne rileva un importante calo dopo il primo semestre. Per quanto riguarda gli effetti futuri della diffusione del virus sul

trasporto marittimo, purtroppo possiamo ragionare solo su ipotesi basate su dati che vedono una evoluzione rapidissima ma che si uniformano comunque in segno negativo. Ciò nonostante, tutte le analisi sul comparto, promosse da enti e organizzazioni mondiali, continuano a confermare il ruolo strategico del trasporto via mare, soprattutto in questo momento di emergenza.

Vediamo allora di effettuare una stima dell'impatto del fenomeno sull'economia marittima prendendo in considerazione alcuni parametri. L'economia del mare è un sistema che comprende tutto quello che nell'industria, nei servizi, nella logistica, nell'artigianato e nel turismo è riconducibile alla filiera mare. Secondo le previsioni di BlueMonitorLab, il centro studi che analizza tutti i comparti del sistema mare, a seguito della pandemia in Italia si rischia una perdita di fatturato stimata in 125 miliardi di euro. Non meno negativa la situazione se analizziamo il comparto trasporti marittimi passeggeri: il primo posto nella classifica dei danni, con azzeramento del fatturato, è saldamente in capo alle crociere con un impatto negativo pari a oltre 3 miliardi di euro. Le compagnie, infatti, a fronte di una previsione di 13 milioni e mezzo di passeggeri, hanno confermato nel primo semestre la perdita di 6,8 milioni di passeggeri, e la cancellazione di 2.709 scali nei porti italiani. Evidenziamo che il solo valore economico del settore crociere nel mondo e in Italia è pari a 150 miliardi di dollari e dà lavoro a quasi 1,2 milioni di persone (dati dell'ultimo State of the Cruise Industry Outlook). Nel contesto odierno, assistiamo ai timidi segnali di ripresa, con l'avvio operativo di Costa e Msc riguardante solo alcune unità, che comunque non rende più facile prospettare quale sarà il consuntivo dell'anno.

Anche la nautica da diporto è azzerata, con porti deserti e zero prenotazioni per i charter di grandi imbarcazioni e yacht, tanto che nemmeno il lavoro sviluppato nei mesi di luglio e agosto potrà consentire di salvare parte della stagione.

Per quanto riguarda la tipologia trasportistica delle imbarcazioni porta container, che rappresenta il segmento più correlato all'andamento dell'economia, è caratterizzata, dall'inizio di quest'anno, come un mercato instabile dal punto di vista della domanda e dell'offerta del trasporto. Alphaliner, un noto sistema di analisi del mercato marittimo, ha calcolato



che la pandemia da Covid-19 sta comportando la cancellazione nel secondo trimestre di oltre 250 servizi di linea per il trasporto marittimo di container, pari al 30% della capacità di stiva su alcune rotte. Tale dato esprime il traffico manifatturiero che ha risentito delle interruzioni della catena di approvvigionamento, della riduzione della domanda e, in generale, dell'incertezza economica globale causata dalla rapida diffusione del coronavirus. Lo stesso segmento del traffico marittimo container in Italia registra altresì un calo della domanda di trasporto, facendo salire il numero delle portacontainer inattive al livello record, per quest'anno, di oltre 3 milioni di Teu. In pratica tutti i vettori hanno deciso di contenere i servizi di trasporto fino a quando i volumi della domanda si manterranno bassi, ma sono pronti a servire il mercato quando inizierà la ripresa, ottenendo in tal modo che le tariffe di trasporto non crollino attraverso una strategia di razionalizzazione del carico. Ricordiamo invece che durante l'ultima crisi finanziaria (2008-2013) i vettori fecero un'altra scelta, ossia quella di non ridurre la capacità di stiva in tempo utile, preferendo invece una guerra al ribasso sulle tariffe di trasporto per acquisire quote di mercato. Questa mossa mise sotto pressione molti bilanci e portò al fallimento di numerose compagnie.

È ancora impossibile formulare una previsione sui danni che si stanno abbattendo sull'attività delle compagnie di traghetti che, all'inizio della pandemia,

hanno registrato un calo dell'attività con una diminuzione media di passeggeri pari al 55% e che, nella seconda parte della stagione, si trovano ad affrontare costi di gestione invariati che generano

Possiamo affermare, senza possibilità di smentita, di aver raggiunto un ottimo risultato ottenendo il rifinanziamento del fondo Solimare

una contrazione inevitabile e già certa del fatturato.

Attraverso il monitoraggio, la condivisione e il confronto con tutti gli stakeholders, la Fit-Cisl ha svolto e sta svolgendo un ruolo primario anche nell'elaborazione delle strategie, lavoro che ha visto, forse per la prima volta, da parte delle istituzioni il riconoscimento dell'importanza, determinante e strategica per il Paese, dell'economia e dell'industria del mare. Come sindacato, oltre a continuare ad agire nel contesto della prevenzione e soprattutto verificare l'attuazione delle misure di sicurezza e prevenzione del Covid-19, proseguiamo nel ricercare soluzioni per garantire i livelli occupazionali, messi in ginocchio nell'attuale contesto.

Possiamo affermare, senza possibilità di smentita, di aver raggiunto un ottimo risultato ottenendo il rifinanziamento del fondo Solimare con risorse che hanno

permesso l'estensione del sostegno a un grande numero di lavoratori. Abbiamo inoltre ottenuto le ulteriori misure richieste per i lavoratori rientranti nelle categorie della gente di mare e per i lavoratori dell'appaltatore che, con l'art 10 del decreto Agosto, si sono visti riconoscere una indennità pari a 600 euro, misura che ha interessato tutti i marittimi a condizione che essi abbiano cessato involontariamente il contratto di arruolamento o altro rapporto di lavoro dipendente nel periodo intercorrente tra il 1° gennaio 2019 e il 17 marzo 2020 e che abbiano svolto le prestazioni lavorative per almeno 30 giornate nel medesimo periodo.

È sempre con il decreto Agosto che sono state adottate importanti misure per dare un sostegno economico anche alle imprese armatoriali che operano con navi iscritte nei registri nazionali adibite ad attività di cabotaggio, anche crocieristico, bunkeraggio, nonché a deposito e assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali. È stato infatti esteso l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali previsti dalla legge n. 30/1998 alle navi iscritte nel primo registro, seppure solo per l'arco temporale dal 1° agosto al 31 dicembre 2020. Inoltre è stato istituito un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per il 2020 per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

Sicurezza nei porti, obiettivo irrinunciabile



Antonino Napoli

Necessario un continuo adeguamento delle norme per tutelare i lavoratori

Le infrastrutture nei porti sono i centri di snodo fondamentali per i trasporti via mare, rappresentano l'interfaccia con la città, il punto di entrata e di uscita di merci e passeggeri. La loro vitale importanza è determinata dal sempre crescente traffico di merci, movimentate con ritmi sempre più stressanti, a causa dei quali è possibile che aumenti la frequenza dei rischi per i lavoratori portuali.

Il nostro sistema normativo ha sempre prestato molta attenzione alla sicurezza nei luoghi di lavoro, con particolare attenzione ai lavoratori dei porti. Da sempre considerati luoghi di grande rilevanza, i porti rappresentano lo snodo fondamentale per l'economia del Paese. Essi, come pochi, godono di una normativa specifica, rivolta in particolare ai lavoratori portuali, il d.lgs. 272/99.

Questa norma, affiancata alla non più vigente 626, per molto tempo ha saputo, seppur con qualche lacuna, tener testa alle necessità dei lavoratori. Con l'entrata in vigore della legge

81/08 è stata accentuata l'attenzione sui porti, il che ha reso la 272 non più attuale. È ormai da troppo tempo che se ne richiede la rivisitazione, dato che i porti italiani necessitano di norme adeguate all'evoluzione continua dei traffici marittimi e sempre mirate alla tutela dei lavoratori.

Il d.lgs. 81/08, con le norme che lo hanno modificato e integrato, contiene delle specificità normative per la categoria dei portuali. È il caso dell'RIss (Rappresentante dei lavoratori del sito produttivo), una figura prevista esclusivamente per i porti e scelta tra gli RIs individuati dai lavoratori: voluta fortemente dai sindacati, ha saputo negli anni dare risposte immediate alle richieste dei portuali. Anche contrattualmente è stato dedicato un intero articolato a questa figura, ritenuta fin dalla sua creazione meritevole di attenzione. I diversi protocolli, siglati localmente nell'ambito dei porti, hanno saputo dare la giusta rilevanza all'RIss, che si è dimostrato negli anni una presenza certa e determinante.

In un Paese civile com'è l'Italia non si dovrebbe morire di lavoro



C'è da dire che non tutti gli scali hanno saputo dimostrare una adeguata sensibilità nei confronti del ruolo dell'Rlss. Le autorità di sistema portuale, in alcuni casi, non ne hanno richiesto neppure la costituzione, pur essendo una previsione di legge. Molte realtà portuali, riconoscendone la fondamentale importanza, ne hanno, con appositi protocolli siglati anche in sede prefettizia, ampliato le competenze, rendendoli veri e propri punti di riferimento per l'intera comunità.

Il lavoro portuale è certamente tra i più pericolosi. Abbiamo spesso assistito a incidenti gravi e mortali, avvenuti nelle aree portuali, con grande indignazione da parte di tutti, per poi tornare il giorno dopo a consentire il ripetersi degli stessi errori. Se è pur vero che non esiste una banca dati sufficientemente specifica sugli infortuni nei porti, possiamo affermare che essi generano, ancora oggi, grande preoccupazione. In un paese civile com'è l'Italia non si dovrebbe morire di lavoro.

Spesso, però, ci si ritrova ad analizzare i soli casi di infortunio, tralasciando i dati riguardanti le malattie professionali, in continuo aumento, che rappresentano un campanello di allarme che deve farci riflettere. Alcuni datori di lavoro, focalizzati solo sul profitto, ritengono che la salute dei lavoratori non debba stare al primo posto tra gli obiettivi prefissati nell'ambito della gestione aziendale. Questo errore, unito spesso all'assenza di controlli, alimenta le percentuali di infortuni e malattie professionali.

I porti, anche nell'emergenza epidemiologica che il nostro paese sta vivendo, hanno saputo reagire e fronteggiare la grave situazione. Pur essendo essi punto di transito, si registrano poche decine di casi di contagi negli scali. Le misure messe in atto e fatte rispettare in ogni porto hanno consentito ai lavoratori di operare in una situazione di grande attenzione alle regole anti-Covid, limitando così i rischi. C'è da segnalare che, nonostante la notevole difficoltà iniziale di reperire i dispositivi di protezione in-

dividuali, oggi, anche in considerazione della costituzione dei comitati aziendali per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione del 20 marzo 2020 sottoscritto in sede ministeriale con le organizzazioni sindacali, le aziende operanti nei porti stanno facendo fronte all'emergenza. In alcuni casi, la figura del Rlss, lì dove presente, è stata determinante anche al fine di promuovere misure aggiuntive e rafforzative, come test sierologici e vaccini antinfluenzali.

L'assenza di un'unica cabina di regia, nell'ambito della sicurezza del lavoro portuale, rappresenta una grossa piaga per il nostro paese. Sono molte le autorità portuali che hanno ritenuto di dover sopprimere gli uffici del lavoro portuale. Non che in passato gli infortuni non succedessero, ma sicuramente la presenza di un ufficio specifico che si occupasse di lavoro portuale, nel senso più ampio della parola, faceva sì che l'attenzione al lavoro da parte delle authority fosse più alta.

I dati degli infortuni relativi all'anno scorso devono far riflettere tutti: le misure previste dalle norme vanno rafforzate. Il solo 2019 si è concluso con 641.638 infortuni, con un aumento dello 0,1% rispetto all'anno precedente. Il dato è inverso, invece, per gli infortuni mortali, diminuiti del 3,19%, 1089 a fronte dei 1133 del 2018. C'è da dire che nei primi nove mesi 2020 si è verificata una forte diminuzione degli infortuni, 366.598 contro i 468.698 del primo semestre 2019, con una diminuzione di oltre 102mila casi, anche grazie al calo delle denunce registrate tra marzo e settembre. Purtroppo, però, nei primi nove mesi 2020 il tasso di mortalità è aumentato (+18,8%) rispetto allo stesso periodo 2019.

Riteniamo fondamentale non abbassare la guardia. La revisione del d.lgs. 272/99 insieme alla ricostituzione degli uffici del lavoro portuale, lì dove soppressi, sono elementi irrinunciabili e non più rinviabili, così come lo è il potenziamento della figura del Rlss.



Strade più sicure programmando la manutenzione



Rosario Fuoco

Coordinatore nazionale FIT-CISL
Anas

*Necessario un salto culturale rispetto all'intervento
emergenziale e "casuale"*

La manutenzione della rete stradale è un elemento essenziale e prioritario al fine di dare al nostro paese infrastrutture in linea con gli standard europei, soprattutto in tema di sicurezza e comfort per gli utenti e gli operatori.

In questa fase di pandemia da Covid-19, il potenziamento delle risorse è orientato sempre più verso la manutenzione dell'esistente e non sulla realizzazione di nuove opere. Le misure nel decreto Semplificazioni approvato dal Governo accelerano i cantieri per la manutenzione e la sicurezza delle opere d'arte stradali esistenti (ponti, viadotti e gallerie) risalenti agli anni '70, quando l'Italia era all'avanguardia nel campo delle infrastrutture. Ovviamente per la Fit-Cisl questo è solo un primo passo perché il Paese per agganciare la ripresa economica ha bisogno di un ulteriore rilancio della sua rete stradale e autostradale nazionale.

Puntare sulla programmazione della manutenzione, senza trascurare la realizzazione di nuove opere, oltre a essere un obiettivo obbligato per la sicurezza degli utenti e dei lavora-

tori che vi operano, costituisce un vantaggio non indifferente nella fase di rilancio dell'economia, aumenta la capacità di traffico, ha bassi costi, tempi di realizzazione più certi perché non necessita dei vari step autorizzativi delle grandi opere e ha un impatto ambientale vicino allo zero. La manutenzione programmata, a differenza di quella ricorrente, che riguarda la pavimentazione, le barriere, la segnaletica e il verde, rappresenta il salto culturale decisivo rispetto all'intervento di carattere emergenziale e "casuale" dei decenni passati.

Occorre quindi porre da subito al centro la messa in sicurezza della rete stradale con un chiaro programma di manutenzione straordinaria (programmata) e ordinaria (ricorrente)

L'evoluzione della tecnologia impatta inevitabilmente anche sulla manutenzione stradale, tanto che società come Anas stanno sviluppando programmi, tipo "Smart Road", che puntano all'innalzamento della sicurezza e della fruibilità delle strade e al monitoraggio per ponti e viadotti. Per tali investimenti diventa fondamentale il Recovery Plan, il progetto di sviluppo economico sostenibile che l'Italia deve presentare per ottenere la sua parte (209 miliardi di euro) del Recovery Fund, il mix di prestiti a tassi molto vantaggiosi e altri a fondo perduto per rilanciare

le economie europee colpite dalla crisi sanitaria. Non a caso, infatti, circa un terzo dei 209 miliardi di euro menzionati, ossia 70 miliardi, dovrebbero riguardare i lavori pubblici e quindi anche le infrastrutture varie.

Occorre quindi porre da subito al centro la messa in sicurezza della rete stradale con un chiaro programma di manutenzione straordinaria (programmata) e ordinaria (ricorrente), dando priorità, chiaramente, alle opere degradate, cioè per evitare quanto accaduto al Ponte





Morandi prima (43 morti e danni economici ingenti) e poi con i recenti crolli dei ponti in Toscana ed Emilia Romagna, questi ultimi per fortuna senza vittime.

Da tempo denunciavamo che Anas non ha le risorse sufficienti per occuparsi adeguatamente dei 30mila km di strade e autostrade che deve gestire, che includono più di 16.600 tra ponti e viadotti. Inoltre, da anni chiediamo che l'azienda acceleri gli investimenti sia in manutenzione dell'esistente sia in nuove opere. Evidentemente 6.800 dipendenti sono insufficienti se rapportati ai chilometri di rete che Anas deve gestire. Fra l'altro fra il 2018 e il 2019, ad Anas sono stati assegnati ulteriori 8mila km di rete stradale precedentemente di competenza delle province, ma il personale non è aumentato. Anas sta quindi assumendo 50 tecnici specializzati che dovranno integrare l'attuale organico della società, per attuare, su tutto il territorio nazionale, le "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione e il monitoraggio dei ponti esistenti", recentemente emanate dal Ministero dei Trasporti, nonché implementare la banca dati Ainop (Archivio informatico nazionale opere pubbliche) introdotta dal decreto Genova.

Ma per gestire questa fase di emergenza legata all'ispezione dei ponti, nel sottolineare l'importanza di tale attività e l'impatto che la stessa ha sull'organizzazione del lavoro e sulla ripartizione

degli incarichi tra il personale tecnico presente in organico, si rende necessaria, alla luce dei recenti fatti accaduti, una ulteriore disponibilità di risorse e mezzi tali da permettere al personale di operare in condizioni ottimali e assicurare il miglior risultato possibile. Oltre al potenziamento delle 50 nuove risorse, occorre

attivare nell'immediato apposita formazione professionale anche per il personale attualmente in servizio, dotandolo altresì della strumentazione e dei mezzi necessari allo svolgimento di tali attività, ricordando che sulla rete Anas nazionale insistono circa 14.500 ponti e viadotti e circa 2mila gallerie.

Ecco perché la buona manutenzione conviene

Pubblichiamo uno stralcio dell'articolo del professor Mario De Miranda, ingegnere progettista di ponti e docente presso l'Università Luav di Venezia, pubblicato sul sito Ingenio-web.it:

«Il costo annuo di ispezione e manutenzione ordinaria di un ponte, necessario per garantirne la sicurezza, è valutato intorno allo 0,5% del costo di costruzione, che porta ad un costo annuo totale di circa 350 milioni di euro, che rappresenta quanto si sarebbe dovuto spendere e quanto dovrebbe essere messo a budget per il futuro.

Ed allocare a tale scopo parte dei ribassi d'asta degli appalti per nuove costruzioni sarebbe un sistema semplice e sufficiente per assicurare tali risorse.

Tuttavia di manutenzione in passato in Italia si è fatto poco; si stima si sia speso meno dello 0,15%, per cui i ponti esistenti sono in credito dello 0,35% dal loro valore per ogni anno di vita.

Ipotizzando una vita media dei ponti in servizio di circa 40 anni, il recupero della sola manutenzione pregressa risulterebbe pari a circa $0,35\% \times 40 \times 70 = 9,8$ miliardi di euro. Ma considerando che la carenza di manutenzione pregressa crea un aumento del costo dei successivi interventi di ripristino, che possiamo ipotizzare in prima approssimazione nell'ordine del doppio del costo iniziale, si può stimare che l'importo necessario per recuperare la manutenzione non fatta in passato sia nell'ordine di 20 miliardi di euro.

È un ordine di grandezza, non una stima precisa ed è forse anche stimato per difetto, che tuttavia vuole dare il senso della dimensione del problema.

Una parte di questo importo è, a mio modo di vedere, da mettere in campo con grande urgenza. Il restante andrebbe programmato e realizzato in un numero breve di anni.

Infine, riguardo al patrimonio di ponti esistenti, va considerato che la vita utile di un ponte, nel momento in cui è stato progettato, è stata considerata nei decenni passati pari a 50 anni.

Oggi si tende, soprattutto per opere importanti, a portarla a 100 anni, ma la maggior parte dei ponti esistenti ha prestazioni, dimensioni, livelli di sicurezza calibrati sui 50 anni.

Ciò non vuol dire che a fine vita utile non siano in grado di svolgere ancora le loro funzioni, ma lo possono essere a condizioni modificate: i livelli di sicurezza risultano in quale misura ridotti e i costi di manutenzione e ripristino aumentano nel tempo a velocità crescente».

Sessant'anni e molti acciacchi: una cura per le autostrade



Valter Sensolini

A seguito del crollo del Ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018 a Genova, disastro in cui persero la vita 43 persone, si sono accesi i riflettori su di un settore, quello delle concessioni autostradali, che fino ad allora nonostante la sua importanza strategica per il Paese, non aveva mai attirato con così tanta forza le attenzioni della politica e, più in generale, dell'opinione pubblica.

Le società concessionarie autostradali sono tra le più grandi stazioni appaltanti del nostro paese, sia per la costruzione di nuove opere sia per gli interventi manutentivi ordinari e straordinari di cui necessitano le nostre autostrade, e rappresentano, quindi, un potenziale, importante volano di sviluppo per l'economia nazionale. Inoltre, le dinamiche tariffarie, che non hanno mai tenuto debitamente conto dei livelli di servizio da garantire all'utenza, hanno portato alle stesse società, dai tempi della privatizzazione a oggi, dei consistenti extra profitti.

Le organizzazioni sindacali di settore più volte hanno de-

La nostra rete è ormai obsoleta, urgente un piano di manutenzione e potenziamento

nunciato il fenomeno, ma prima del crollo del Morandi quasi nessuno del mondo politico o di quello mediatico aveva dedicato al tema la necessaria attenzione. Tale silenzio ha consentito alle società concessionarie di continuare a beneficiare di una evidente rendita di posizione, legata anche al "naturale" regime di monopolio in cui operano.

È opportuno riesaminare il sistema delle concessioni autostradali al fine di procedere alla revisione del modello di esercizio e a una diversa redistribuzione delle risorse, prestando particolare attenzione agli utenti e garantendo la salvaguardia occupazionale. In quest'ottica serve l'aiuto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al presidio fisico di tutte le stazioni autostradali, che è fondamentale per garantire livelli di qualità del servizio e di sicurezza per tutta l'utenza autostradale. Importante in tal senso è il recente pronunciamento del Consiglio di Stato. I giudici amministrativi di secondo grado hanno riconfermato le ragioni espresse dal Tar del Lazio in merito al ricorso effettuato sia dal Mit sia dalla società concessionaria Strada dei Parchi avverso al provvedimento della Svca (la Direzione vigilanza





sulle concessioni autostradali, che ha sede presso lo stesso Mit) inerente all'obbligo, in capo a tutte le concessionarie, di garantire nelle 24 ore la presenza fisica, in tutte le stazioni autostradali, di personale esattoriale. Su questo tema come sindacato continueremo a tenere alti i livelli di attenzione.

Occorre una immediata risposta su temi quali la qualità del servizio offerto all'utenza, che preveda un presidio fisico permanente in tutte le stazioni della rete, adeguati presidi di verifica, monitoraggio e gestione dei flussi di traffico e delle possibili turbative e/o degli incidenti e, infine, adeguati presidi di manutenzione, oltre a una puntuale attività di verifica e ispezione su tutte le opere d'arte autostradali, dai ponti alle gallerie ai cavalcavia. Va tenuto ben presente che le nostre autostrade sono state costruite quasi tutte ormai da più di 60 anni con tecniche e materiali ormai obsoleti: diventa dunque indispensabile e urgente un piano concreto di interventi manutentivi ordinari e straordinari che preveda la messa in sicurezza, anche con criteri antisismici, di tutte le opere autostradali con la descrizione delle azioni e dei tempi di attuazione.

È fondamentale che il Governo assuma

Va salvaguardata e rafforzata l'occupazione, con il chiaro obiettivo di migliorare il servizio alla clientela, cosa possibile solo mettendo da parte le logiche legate esclusivamente al "profitto"

le opportune determinazioni rispetto agli investimenti in termini di nuove infrastrutture e di potenziamento di quelle già esistenti, che attendono la loro approvazione definitiva e che in molti casi hanno risorse economiche private già stanziate, investimenti utili a superare il gap infrastrutturale tra le regioni italiane e che rappresentano un valido volano di sviluppo occupazionale. Questo consentirebbe di "scaricare" la rete esistente da picchi di traffico impensabili al tempo della sua costruzione, facilitando così le opere manutentive che permetterebbero di allungare la vita delle infrastrutture esistenti e soprattutto di metterle in sicurezza.

Occorre in tutte le concessioni autostradali un nuovo quadro di riferimento

con regole chiare e va rivisto il sistema di verifica e controllo, che non ha funzionato e che solo recentemente il concedente sembra aver rimesso al centro delle proprie politiche. Le autostrade sono strategiche per il futuro del nostro paese per permettere un sempre più rapido collegamento di merci e persone con il resto d'Europa; per questo è fondamentale l'opera del controllore pubblico, proprietario della rete, che deve esigere il massimo della sicurezza, dell'efficienza e della qualità del servizio erogata agli utenti e questo, i fatti lo dimostrano, è possibile solo attraverso una costante pressione di verifica e controllo e soprattutto con un adeguato numero di occupati nel settore che consenta di gestire l'operatività autostradale giornaliera.

In questo quadro va salvaguardata e rafforzata l'occupazione, con il chiaro obiettivo di migliorare il servizio alla clientela, cosa possibile solo mettendo da parte le logiche legate esclusivamente al "profitto", privilegiando una volta per tutte la stabilità delle opere e la conseguente sicurezza di tutti gli utenti e dei lavoratori che tutti i giorni operano sul nastro autostradale.

Pandemia contro economia: proposte per salute e sicurezza



Osvaldo Marinig

Con le riaperture, impennata degli incidenti sul lavoro. Occorre subito porre rimedio

La repentina impennata dei contagi da Covid-19, oltre a occupare le prime pagine di tutti i giornali, ha animato un nuovo dualismo tra i tanti che ciclicamente infiammano la sensibilità degli italiani. Da una parte il partito delle chiusure e restrizioni, che vede la salute come priorità assoluta; dall'altra i sostenitori delle riaperture e della ripresa economica, la priorità assoluta dei quali è l'incremento del fatturato e del prodotto interno lordo. Entrambe le visioni hanno in comune la nobile finalità del benessere delle persone, anche se propongono ricette divergenti e distanti che potremmo sintetizzare con un paio di slogan: "pandemia contro economia" o più maldestramente "o la borsa o la vita". Da una parte non si vuole morire di Covid, dall'altra si ribatte che non si può morire di fame.

In questa diatriba ci si dimentica di cosa sta effettivamente accadendo a quelli che si trovano nella "terra di mezzo" della quotidianità. Tutti quelli che devono presentarsi sul posto di lavoro, perché non lo possono svolgere da remoto, stando attenti a non contagiarsi, ma soprattutto a non infortunarsi o peggio morire nei luoghi di lavoro. Le riaperture delle attività dopo il confinamento non hanno riportato la produzione di beni e servizi ai livelli del 2019 ma, purtroppo, lo hanno fatto a livello di morti sul lavoro. Fino a luglio del 2020 a fronte di una diminuzione del 9,5% (su base annuale) delle ore lavorate, si è registrato un incremento dei morti sul lavoro del 19,5%, con un aumento del 500% degli infortuni sul lavoro.

Normalmente, a parità di riduzione delle ore lavorate si registrava una conseguente diminuzione degli infortuni e delle morti sul lavoro. Cosa sta succedendo? Le leggi che regolano la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro sono sempre le stesse. Il d.lgs n. 81/2008 e le successive modificazioni sono in vigore da un bel pezzo e si ritiene che i lavoratori e le lavoratrici abbiano familiarità con questo testo unico, che ha modificato la precedente legge n. 626/94 apportando un cambio di prospettiva nell'affrontare la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Se si analizzano i testi d.lgs n.81/2008 e s.m.i. si nota che la parola formazione viene citata 940 volte, l'informazione 120 volte, l'abilitazione 107 volte, l'addestramento 99 volte.

Per incrementare comportamenti virtuosi occorrerebbe aumentare le politiche premiali in favore di dipendenti

Oltre alla legge, sarebbe interessante conoscere quante volte queste parole vengono citate negli accordi su salute e sicurezza, nazionali, territoriali, aziendali o in altri protocolli di enti bilaterali. Ma non solo: quanti articoli di giornali, raccomandazioni di enti vigilanti, parti sociali richiamano e reiterano le richieste di incrementare la formazione, la sensibilizzazione di imprese e lavoratori per evitare gli infortuni sul lavoro, soprattutto quelli che portano ad esiti mortali. Forse il confinamento ha arrugginito la memoria sia dei lavoratori che delle imprese? Dopo il confinamento ci si è dimenticati come ci si deve comportare nei luoghi di lavoro? Sorge spontaneo il dubbio che, durante il tempo di chiusura di molte fabbriche o di ricorso forzato alla cassa integrazione, non siano state sfruttate le nuove tecnologie di collegamento da remoto, anche per ricordare ai lavoratori intesi nel senso della legge, e non solo come dipendenti, come sia importante il rispetto delle norme su salute e sicurezza, non solo quelle relative allo smart working.

Non sappiamo quante e quali aziende "illuminate" abbiano pensato di sfruttare i periodi di fermo produttivo per rinfrescare la formazione e l'addestramento dei propri lavoratori. Ipotesi del tutto retorica. Infatti, non appena si è riaperto il mercato sono esponenzialmente incrementati gli infortuni. Eppure le occasioni ci sarebbero state, in quanto tutte le imprese e le organizzazioni sindacali, attraverso i propri Rls e Rlst, hanno avuto la possibilità di essere coinvolte nella definizione dei protocolli anti-Covid, che poi dovevano e devono essere ricompresi nel Documento di valutazione dei rischi (Dvr). Tutti troppo concentrati sulla eccezionalità e poco sulla prospettiva di un, seppur lento, ritorno alla normalità?

Se la congettura è corretta, occorre subito porre rimedio rilanciando delle campagne mirate di formazione, informazione, su salute e sicurezza nei luoghi di lavoro in cui si rammenti l'importanza e l'imprescindibilità del rispetto di quelle norme che sono state prodotte per la salvaguardia dei lavoratori e delle lavoratrici. Quello che si propone non deve essere visto con la lente della straordinarietà, ma con quella della prospettiva futura per dare continuità a un processo che accompagni imprese e lavoratori a lavorare in sicurezza. Reiterare ogni anno campagne mirate su temi specifici che impongano

una riflessione collettiva sulla tematica. Le nuove tecnologie offrono una vasta gamma di possibilità per rendere appetibili e fruibili quelle nozioni basilari che tante volte vengono snobbate, per eccesso di confidenza nelle proprie capacità professionali o per la presenza di processi routinari che tendono a distogliere l'attenzione o per assenza di adeguata formazione o addestramento nel cambiamento dei processi produttivi.

Lo fanno per paura delle possibili ripercussioni dal punto di vista disciplinare. Le aziende, invece, dovrebbero agevolare tra i dipendenti consapevolezza della utilità della divulgazione degli accadimenti: avrebbero, tutti, molto da guadagnare.

Forse per incrementare comportamenti virtuosi occorrerebbe aumentare le politiche premiali in favore di dipen-

gono degli incrementi di redditività, produttività, qualità, efficienza e innovazione. Non è contemplato l'obiettivo di migliorare la salute e sicurezza. In attesa che possa esserci una modifica normativa in tal senso, le rappresentanze sindacali aziendali assieme ai Rls e Rlst potrebbero spingere le imprese a fissare obiettivi di efficienza e innovazione che incorporino implicitamente buone prassi per il miglioramento di



Gli infortuni sono sempre originati da una serie di concause che troppe volte non diventano patrimonio collettivo. Una maggiore condivisione degli eventi e degli errori che hanno generato l'infortunio sarebbe utile per evitare che altri commettano sbagli simili. Sviluppare la cosiddetta "no blame culture" in tutti i settori, e non solo nel trasporto aereo, sarebbe importantissimo. La cultura della non colpevolizzazione di coloro che hanno sfiorato (evitato quasi per caso) un infortunio (i cosiddetti "near miss") è fondamentale per studiare tutti i processi organizzativi e produttivi che hanno portato a evitare conseguenze da infortunio sul lavoro. Normalmente i lavoratori che hanno sfiorato un infortunio tendono a nascondere l'accaduto.

denti. Se da un lato le aziende che diminuiscono gli infortuni hanno delle agevolazioni, si vedono ridurre i premi assicurativi da versare all'Inail, dall'altro i lavoratori non hanno alcun beneficio economico. Per incentivare i lavoratori e le lavoratrici a impegnarsi di più nel rispetto delle norme su salute e sicurezza potrebbe essere opportuno pensare a inserire, in modo esplicito, tra gli obiettivi dei premi di risultato la diminuzione complessiva degli infortuni o premiare coloro che si sono distinti nell'applicazione rispetto delle regole o hanno definito, o contribuito a definire, delle buone prassi.

A oggi la detassazione dei premi di risultato è prevista solo se si raggiun-

salute e sicurezza in modo da invogliare i lavoratori a perseguirli, visto che avrebbero un guadagno immediato in denaro contante. Si innescherebbe così un processo "win-win" dove le imprese potrebbero risparmiare sui premi Inail e i lavoratori guadagnare un po' di più oltre che vivere con maggiore serenità le ore di lavoro.

Speriamo che, durante una crisi come quella che stiamo vivendo, ci si renda conto dell'importanza di coniugare al meglio profitto e sicurezza sui posti di lavoro come momento di sintesi indispensabile per migliorare i rapporti nelle aziende e gli stili di vita.

Uomini e donne, se il Covid allarga il divario salariale



Francesca Di Felice
Responsabile Nazionale FIT-CISL
Coordinamento donne

Differenze accentuate dalla accresciuta difficoltà di conciliare lavoro e gestione della famiglia

Quando si parla di divario retributivo di genere tra uomini e donne, il gender pay gap, esso viene esaminato in termini piuttosto generali. Cosa ben diversa è capire di cosa si parla e in che misura tale concetto si articola e produce effetti nel comparto dei trasporti.

Definizione

Partiamo dalla definizione di divario retributivo di genere. Per gender pay gap si intendono le differenze salariali tra uomini e donne che fanno lo stesso lavoro. L'Eurostat (ufficio statistico dell'Unione europea) misura tali differenze partendo dalla retribuzione oraria lorda di chi lavora in aziende con almeno dieci dipendenti e nell'attività di analisi statistica denomina tale tipo di divario come medio.

Accanto a questo è necessario considerare il divario retributivo di genere complessivo per il quale si intende la differenza salariale annua tra uomini e donne, prodotta da un insieme di fattori. Tra gli elementi penalizzanti, il minor numero di ore di lavoro retribuito e il minor tasso di occupazione generale, dovuto in particolare alle sospensioni e interruzioni di carriera per motivi attinenti alla necessità di conciliare il lavoro con le esigenze di cura, compiti che ricadono, per motivi di scelta e prevalentemente culturali, principalmente sulle donne. In sostanza, sono molte di più le donne rispetto agli uomini che scelgono di assentarsi dal lavoro per fruire del congedo parentale. Una donna su tre ha un contratto di lavoro part-time, cosa che avviene solo una volta su dieci se si prende a riferimento l'universo maschile. Inoltre i numeri maggiori di chi lascia il posto di lavoro con l'arrivo dei figli riguardano le dipendenti di sesso femminile. Le donne si assentano di più rispetto agli uomini per esigenze di cura, quindi anche la maturazione di un eventuale premio di produttività, che solitamente viene remunerato in base alla presenza piuttosto che sul raggiungimento dei risultati, mostrerà grandi disegualianze economiche rispetto a chi non si è mai assentato.

Tale quadro, unito alla carenza di strutture destinate alla cura giornaliera dei bambini, degli anziani e dei non autosufficienti, si traduce spesso nella scelta, per molte donne, di abbandonare il mercato del lavoro per non rientrarci più.

Tutte queste differenze si riflettono poi inevitabilmente sulla situazione previdenziale di ciascuna lavoratrice per il minor numero di contributi versati a causa delle assenze dal lavoro, delle sospensioni e delle interruzioni dell'attività lavorativa.

Per quanto riguarda poi l'analisi delle posizioni dirigenziali, il risultato è che solo il 6% delle lavoratrici impiegate riveste incarichi di questo tipo e che le donne sono sottorappresentate ai vertici e nelle posizioni decisionali, mentre sono sovra rappresentate nei settori con mansioni più modeste, profili con retribuzione più bassa.

La contrattazione si riconferma, assieme al necessario utilizzo di politiche di Governo adeguate, la chiave di sostegno all'occupazione femminile

Dati Eurostat

Tenendo a riferimento la pubblicazione più recente della Direzione generale della Giustizia della Commissione Ue, il divario retributivo tra i sessi varia in modo sostanziale da un paese all'altro. Per quanto riguarda il divario retributivo medio, che si basa come detto solo sulla misurazione della retribuzione oraria lorda, l'Italia si colloca in una posizione che potremmo definire dignitosa, in cui il gap salariale si attesta al 5,3% contro una media dei 28 paesi Ue del 16,6%. Invece, non si può dire lo stesso se il dato preso in esame è relativo al divario complessivo: qui il gender gap è fermo al 43,7% contro una media europea del 39,6%. I dati Istat sono molto chiari in proposito: nella fascia fra i 15 e i 64 anni lavora solo il 50,1 % delle donne, mentre per gli uomini si parla del 68,7%. Ma al Sud risultano occupate solo 33 donne su 100, 64 al Nord e 57 al Centro.

Ai tempi del Covid-19

Una riflessione importante è poi necessaria rispetto all'emergenza sanitaria che stiamo vivendo e che ha visto ancor di più ricadere sulle spalle delle donne le necessità di cura, amplificate dalla chiusura delle scuole durante il lockdown, dalle possibili quarantene scolastiche dei figli e da un utilizzo dello smart working distante dalla sua vera natura giuridica. Proprio lo smart working, nella sua versione emergenziale, spesso privo di un accordo che lo regoli e che individui un reale diritto alla disconnessione, tra le altre cose, rischia di divenire una sorta di gabbia per le donne che, se riescono



a continuare a lavorare, devono tenersi in equilibrio tra lavoro, cura dei figli, magari da assistere nella formazione a distanza, e impegni casalinghi. E per chi non può permettersi lo smart working, per la tipologia dell'attività lavorativa, la situazione si fa ancora più critica.

Nei trasporti

I contratti collettivi nazionali, a parità di lavoro, sono strutturati in modo tale da riconoscere in modo equo le retribuzioni e gli aumenti delle stesse. Gli inquadramenti del personale non si basano sulle differenze di appartenenza a un genere piuttosto che ad un altro. E quindi, se parliamo del dato relativo alla retribuzione oraria lorda, apparentemente non esistono differenze. Se invece esaminiamo il divario retributivo di genere complessivo, allora le cose cambiano.

Nel mondo dei trasporti il tasso di occupazione femminile, ad eccezione di alcuni settori come il trasporto aereo, è ancora molto basso e le percentuali maggiori si concentrano negli ambiti amministrativi e principalmente in tipologie di impiego part time. Le lavoratrici si assentano per le esigenze di cura nello stesso contesto sociale sopra descritto e spesso, nelle mansioni operative, la maturazione del parametro/livello successivo è raggiungibile solo con lo svolgimento effettivo del servi-

zio. Il tema delle difficoltà di conciliare i tempi di vita e di lavoro è molto sentito, più che mai in questo momento, in modo particolare per le mansioni operative che non possono accedere allo smart working, seppur nella sua forma e dimensione emergenziale. Per non parlare della casistica delle quarantene scolastiche dei figli che prevedono, per chi non può lavorare da casa, un periodo di congedo retribuito solo al 50%.

L'impegno contrattuale della Fit-Cisl

Come Fit-Cisl abbiamo già fatto molto attraverso la contrattazione. Nel momento in cui si affronta per esempio il rinnovo di un contratto collettivo nazionale di lavoro, le possibilità di modifiche sono numerose: sostenere un riconoscimento economico integrativo ai periodi di congedo parentale e/o al congedo di maternità; incentivare l'uso del part time per gli uomini; predisporre strumenti di welfare che rispondano alla soddisfazione dei bisogni di cura. E ancora: occorre introdurre una regolamentazione dello smart working prevedendo un preciso perimetro dello svolgimento dell'attività lavorativa e garantendo il diritto alla disconnessione; sancire il riconoscimento per la maturazione dei premi di produttività/risultato dei periodi di assenza dal lavoro per esigenze di cura; vigilare e garantire trasparenza nei percorsi di prosecuzione di carriera, svincolandoli dalla mera ed

esclusiva presenza sul posto di lavoro e, perché no, prevedere incrementi di versamenti contributivi, a carico delle aziende, attraverso i fondi di previdenza complementare, in caso di fruizione di periodi di congedo parentale coperti limitatamente e in modo figurativo; introdurre forme di integrazioni economiche dell'indennità riconosciuta dalla legge per il congedo per quarantena scolastica.

La Fit-Cisl ha fatto già molto, attraverso la contrattazione nel settore dei trasporti prevedendo, nella quasi totalità dei ccnl dei trasporti, l'integrazione dell'indennità di maternità a carico delle aziende fino a raggiungere il 100% della retribuzione, introducendo, sia a livello nazionale che aziendale, forme di integrazione economica dell'indennità prevista per i periodi di congedo parentale (Anas, Autostrade, Enav, Fs, ccnl Autonoleggio), la regolamentazione del lavoro agile (Fs, Hera, Trenord), giornate retribuite per la malattia del bambino (Fs, Anas, Autostrade, Enav, ccnl Mobilità Tpl), il riconoscimento dei periodi di congedo parentale come utili ai fini della maturazione dell'importo della tredicesima mensilità e ai fini del passaggio alla posizione retributiva superiore (ccnl Mobilità Attività ferroviarie). A ciò si aggiungono da un lato gli istituti presenti nei contratti dei trasporti e in accordi aziendali, prevedendo una flessibilità lavorativa oraria, così come la possibilità di assentarsi dal lavoro senza avere decurtazioni economiche (cessione ferie solidali, regolamentazione della fruizione oraria dei congedi parentali, permessi retribuiti e via elencando) e dall'altro gli istituti di welfare che, sostenendo le spese di assistenza, permettono di non assentarsi dal lavoro (sostegno spese scolastiche, asili nido, baby sitter, centri estivi). La contrattazione si riconferma quindi, assieme al necessario utilizzo di politiche di Governo adeguate, la chiave di sostegno all'occupazione femminile, dichiarazione che la Fit-Cisl fa propria non semplicemente affermandone i principi ma applicandola giornalmente sui tavoli di confronto istituzionale e contrattuale.

Tpl, Fit-Cisl in azione per proteggere utenti e personale

Noi in prima linea sin dai primi istanti dell'emergenza pandemica. E non arretreremo

Nell'era della pandemia, che con la sua seconda ondata ha nuovamente investito in modo pesante anche il nostro paese, il tema della sicurezza del lavoro è ancora più determinante rispetto al passato. Chiama tutti quanti a un raddoppio di attenzione e responsabilità. Non si tratta più di pretendere l'osservanza delle norme "storiche" per le lavoratrici e i lavoratori pubblici e privati: a queste si è aggiunta la questione enorme relativa al Covid-19.

Noi, come Fit-Cisl Campania, siamo in prima linea sin dai primi istanti dell'emergenza pandemica. Abbiamo fatto presente alle aziende di trasporto locale che c'erano alcune misure da predisporre per la salvaguardia dei lavoratori e degli utenti. La folla sui bus, nelle metropolitane o sui treni è insostenibile, anzi inaccettabile. Facciamo alcuni esempi concreti sulla base delle posizioni che abbiamo assunto pubblicamente e con tanto di scambio di documentazioni: alla fine della prima ondata, cioè in tempi non sospetti, abbiamo sottolineato che «il modello organizzativo presentato da Anm, in vista della fase 2 dell'emergenza Covid-19, include misure tese a creare affollamenti e assembramenti che riteniamo pericolosi per l'incolumità di cittadini e lavoratori». Poi abbiamo aggiunto che «con la ripresa anche del pendolarismo riteniamo fondamentale le riaperture della funicolare di Mergellina e degli ascensori e richiamare dal fondo bilaterale un numero importante e non esiguo di ausiliari del traffico e verificatori di titolo di viaggio affinché siano di aiuto ai conducenti di linea sia a bordo sia alle fermate, per il rispetto delle norme come l'obbligo dell'uso della mascherina, recependo anche le indicazioni della Regione Campania e del Comune di Napoli».

I sindacati non vogliono mettere i bastoni tra le ruote, ma tenere alta l'attenzione sulla sicurezza, che va oggi intesa in senso più generale e articolato

mettere i bastoni tra le ruote, ma tenere alta l'attenzione sulla sicurezza, che appunto va oggi intesa in senso più generale e articolato. In una riunione in remoto relativa ad Anm, con la Prefettura di Napoli, su carenza di pulizie e sanificazioni di vetture, treni e locali aziendali, abbiamo denunciato con forza l'irresponsabile e pericolosa situazione, nella totale indifferenza di chi rappresentava l'azienda per il contratto Multi-service, quasi come se avessimo riferito notizie non veritiere.

Abbiamo quindi deciso una prima azione di sciopero per il 4 dicembre di tutto il personale di Anm, ritenendo un dovere, come Fit-Cisl Campania, la tutela della sicurezza dei lavoratori e dell'utenza. Non lo nascondiamo: siamo preoccupati. Siamo chiamati a recitare il nostro ruolo fino in fondo. Sui luoghi di lavoro molti dipendenti si sono contagiati anche perché le aziende non si sono mosse per tempo e hanno mandato allo sbaraglio operatori del settore e passeggeri.



Tra Napoli, Caserta e Salerno si sono poi verificati nuovi episodi di aggressioni agli autisti: atti di vero e proprio teppismo che mettono a repentaglio l'incolumità di ognuno di noi. Di recente, un conducente di autobus ha rallentato per permettere l'attraversamento della strada ad alcuni pedoni, poi il bus è stato raggiunto dal lancio di bottiglie di vetro da parte di due o tre per-

sone: l'autista è stato colpito da alcune schegge di vetro che lo hanno ferito. È stato medicato al pronto soccorso ospedaliero di Castellammare di Stabia per la rimozione di detriti di vetro nell'occhio. L'autista è stato bendato e mandato a casa con una prognosi di otto giorni. Riteniamo indispensabile intervenire con il pugno duro contro questi episodi: ora basta!

Avevamo torto o ragione? Purtroppo la situazione è esplosa e il comparto del trasporto pubblico è andato in tilt con alcune conseguenze drammatiche. I sindacati non vogliono

Alfonso Langella
Segretario Generale FIT-CISL Campania

Viaggiare sicuri? È questione di prevenzione

Confronto costante tra istituzioni, aziende e sindacati per disinnescare le violenze

La cronaca ci riporta costantemente a fatti e accadimenti riconducibili ad episodi di violenza e aggressioni nel mondo dei trasporti. In questo periodo di emergenza sanitaria, in cui tutti gli operatori sono chiamati alla massima attenzione nel rispetto delle regole necessarie per contenere il contagio, si sono aggiunte ulteriori occasioni che vedono protagonisti i lavoratori front line esposti ad attacchi continui.

Si evidenzia il caso dell'autista di Tper (azienda pubblica operate nelle provincie di Bologna e Ferrara) aggredito e malmenato da due ragazzi sorpresi a fumare nel mezzo e a cui era stato richiesto di indossare la mascherina. L'attenzione alla sicurezza sui mezzi di trasporto ci ha visti coinvolti su tutti i tavoli regionali ed in particolare abbiamo rivendicato la chiusura della porta anteriore degli autobus, misura revocata da alcune delle aziende pubbliche di tpl operanti nella Regione Emilia Romagna.

Venerdì 13 novembre è stato indetto uno sciopero di quattro ore, a cui hanno aderito la quasi totalità dei lavoratori, proprio per porre l'attenzione sul tema della sicurezza sugli autobus, evidenziando la maggiore esposizione dei lavoratori coinvolti, soprattutto in considerazione dell'aumento dell'utenza dovuta alla riapertura delle scuole.

Il primo passo da compiere è quindi quello di rafforzare e non chiudere gli uffici e i posti Polfer e di polizia, soprattutto nelle stazioni medio-piccole e nei piccoli paesi

La mancanza di sicurezza nella mobilità delle persone è una realtà a cui non abbiamo mai smesso di porre attenzione costantemente e che coinvolge da un lato i lavoratori, che sono insieme con i passeggeri le vittime dirette di aggressioni, violenze e insulti, e dall'altro le aziende, che hanno tutto l'interesse a garantire un trasporto sicuro. Cosa abbiamo fatto in collaborazione con le istituzioni regionali e locali e aziende? Cosa è possibile fare per migliorare ulteriormente la sicurezza

nel tpl regionale? Il confronto costante tra istituzioni preposte alla sicurezza e all'ordine pubblico, aziende e organizzazioni sindacali, ci ha permesso di individuare tutte le misure idonee per monitorare ogni tipo di violenza e trovare misure adeguate di contrasto al fenomeno delle aggressioni. Certamente ogni forma concertata di vigilanza e di controllo, anche in via sussidiaria, si rivela vincente. Il primo passo compiuto è stato quello di chiedere al Presidente della Regione Emilia Romagna di rafforzare e non

chiudere gli uffici e i posti Polfer e di polizia, soprattutto nelle stazioni medio-piccole e nei piccoli paesi, invertendo la tendenza che da anni vede l'attuazione di "politiche dei tagli" che impattano in modo diretto, e ovviamente in negativo, sulla sicurezza, percepita e reale. È necessario investire in risorse umane; è ricorrente la nostra richiesta nel prevedere di installare tornelli e barriere di sicurezza per consentire l'accesso alla zona dei treni solo a chi è in possesso di regolare biglietto.

Queste sono solo alcune delle strade che come sindacato regionale abbiamo indicato già da tempo. Molti dei più moderni convogli regionali, compresi gli autobus, sono già predisposti con telecamere anche se alcune di essi non risultano funzionanti o collegate con la polizia. Insomma, è possibile fare da subito qualcosa. Senza aspettare che il prossimo viaggiatore, ferroviere o autoferrottraviere venga aggredito.

*Aldo Cosenza
Segretario Generale FIT-CISL Emilia Romagna*



Parola d'ordine: sicurezza. Oggi ancor più di ieri

La pandemia ha ulteriormente acuito l'esigenza di proteggere lavoratori e passeggeri

Una sola parola d'ordine: sicurezza. Per quanto le questioni riguardanti l'efficienza e la sostenibilità economica della nostra rete infrastrutturale siano di importanza cruciale, nell'ultimo periodo si pone in modo sempre più urgente il tema della tutela dell'incolumità di lavoratori e passeggeri. Da tempo denunciavamo le quasi quotidiane aggressioni nei confronti degli autisti dei bus e del personale frontline del trasporto pubblico locale, che si susseguono nella Capitale e in tutto il territorio. Da tempo lanciamo il nostro allarme nei confronti della drammatica catena di incidenti che avvengono sul posto di lavoro: oggi a tutto questo si aggiunge il tema della pandemia, ovvero della tutela della salute collettiva a bordo dei mezzi. In un momento critico come quello che stiamo attraversando, il binomio mobilità-sicurezza non può essere relegato a una mera serie di adempimenti burocratico-amministrativi, ma deve diventare il fulcro di un approccio partecipativo ed efficiente.

La stipula del protocollo del 14 marzo, aggiornato il 24 aprile, e del protocollo specifico di settore sottoscritto il 20 marzo anche dalla Fit-Cisl, ha gettato le basi per una rinnovata consapevolezza e per una rinforzata cultura della sicurezza, con la costituzione dei Comitati di sicurezza aziendale, un importante esperimento di collaborazione e partecipazione sui temi della tutela della salute collettiva. Questa esperienza potrebbe e dovrebbe trasformarsi in un laboratorio permanente mirato all'elaborazione di nuovi spazi di gestione organizzativa e di welfare.

Cosa fare pragmaticamente? Abbiamo deciso di assumere un atteggiamento propositivo, evidenziando una serie di punti concreti che, a nostro parere, dovrebbero essere discussi urgentemente, anche per frenare l'ascesa dei contagi nel nostro territorio. Innanzitutto, riteniamo urgente sbloccare un iter per l'assunzione di una serie di "facilitatori" della mobilità, con funzioni di orientamento e contingentamento, e che potrebbero anche essere reclutati tra i percettori del reddito di cittadinanza: al personale frontline del Tpl, già oggetto di aggressioni, non può essere lasciato il doppio compito di guidare e garantire l'ordine a bordo mezzi. Ad oggi, in base a

un accordo stipulato con Atac, sono soltanto 250 le figure di questo tipo, a fronte di una città che conta circa 6mila fermate di bus e 120 capolinea: è evidente che tutto ciò non basta. In secondo luogo, a fronte della riduzione della capienza dei mezzi all'80%, sarebbe importante il coinvolgimento dei bus turistici e del trasporto pubblico non di linea, attualmente in sofferenza. In ultimo, riteniamo importante un ripensamento strategico degli orari di apertura delle strutture pubbliche e private, orientato al decongestionamento delle fasce più critiche di traffico. Da mesi ribadiamo queste proposte, auspicando in uno sforzo comune di tutte le parti coinvolte.

La sicurezza, nell'ultimo periodo, è stata un tema centrale anche per quanto riguarda la logistica distributiva legata all'e-commerce, che in alcuni periodi ha registrato picchi di crescita del 300 per cento in termini di movimentazione e fatturato: riteniamo importante avviare una seria interlocuzione sulla distribuzione dei carichi di lavoro e sui tempi di riposo.

In un quadro più generale, riteniamo doveroso affrontare il tema della sicurezza anche alla luce delle rapide innovazioni tecnologiche che investono il nostro comparto: blockchain, 5G, intelligenza artificiale, realtà aumentata devono trasformarsi da preoccupazione in opportunità, anche in termini di salute dei lavoratori e della collettività.

Immaginando la nostra Penisola, il nostro territorio, come un tutto organico, come un 'corpo', potremmo sostenere che le infrastrutture logistiche ne sono lo scheletro, la colonna portante. È quanto mai urgente avere una visione articolata, lucida e lungimirante per rendere l'intero sistema trasportistico un luogo protetto per lavoratori e passeggeri.

È quanto mai urgente avere una visione articolata, lucida e lungimirante per rendere l'intero sistema trasportistico un luogo protetto per lavoratori e passeggeri

*Marino Masucci
Segretario Generale FIT-CISL Lazio*

Sicurezza sui mezzi pubblici, normalità ancora lontana

Fattore Covid: treni e autobus affollati, aggressioni al personale (spesso non denunciate)

Nel settore del trasporto pubblico locale sono sempre più frequenti le aggressioni ai lavoratori che operano a contatto con la clientela. Stiamo parlando di aggressioni verbali e fisiche, molestie e violenze che si verificano prevalentemente su treni e autobus ma anche in stazioni, parcheggi e fermate.

Con la riapertura delle scuole la situazione non è migliorata, anche perché nonostante le nostre reiterate richieste, avanzate lo scorso luglio sia ai sindaci sia alla Regione Toscana per istituire un tavolo di discussione dove fossero anche coinvolti i presidi degli istituti scolastici, non si è attivato nessun incontro né coordinamento.

La pandemia da Covid-19 ha peggiorato di molto la situazione soprattutto per via degli affollamenti sugli autobus e sui treni, in particolare su quelli che portano i ragazzi in entrata e uscita dalle scuole, generando maggiore preoccupazione fra la popolazione e diffondendo timore verso i mezzi pubblici come luoghi di contagio, mentre in media durante tutta la giornata si registra un -30% di passeggeri trasportati rispetto a gennaio 2020, sia sui treni che sugli autobus.

Questa fase così difficile ha fatto registrare anche molti episodi di aggressione al personale, casi che spesso rimangono nell'ombra o semplicemente non vengono denunciati e che magari sembrano più lievi ma invece contribuiscono a minare la sicurezza e la serenità del viaggio per gli addetti ma anche per i viaggiatori. Anche adesso, con il servizio tornato quasi al 100%, la situazione è fortemente deteriorata: ci sono diverse segnalazioni di aggressioni verbale, urla, spinte, strattonamenti che sono all'ordine del giorno perché semplicemente non si vuole pagare il biglietto, oppure non si vuole indossare la mascherina. Accadimenti che però non fanno notizia perché magari non ci sono feriti e quindi non vengono registrati e tante volte neanche denunciati. Episodi che segnano in maniera irreparabile il personale coinvolto, creando un clima di sfiducia verso l'azienda e verso il Paese, perché c'è la convinzione che tanto alla fine a questi aggressori non verrà inflitta alcuna pena.

Per quanto riguarda gli autobus, chiediamo la nomina ad agente di polizia amministrativa per gli addetti alla verifica dei titoli di viaggio e dei conducenti da parte degli enti locali preposti

In Toscana, nonostante presso la Prefettura di Firenze sia stata istituita la cabina di sicurezza regionale per tutelare lavoratori e utenti del trasporto pubblico locale, con la partecipazione di tutte le prefetture della Toscana e delle aziende di riferimento, e nonostante gli accorgimenti presi fino ad oggi, non si riesce a normalizzare la situazione. Neanche i finanziamenti di circa 700mila euro stanziati dalla Regione Toscana per la sicurezza a bordo treno e autobus, ma anche

alle fermate e stazioni ferroviarie, e neppure la convenzione rinnovata per il 2020 con i corpi di pubblica sicurezza toscani (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia penitenziaria), per intervenire tempestivamente in caso di minacce alla sicurezza dei passeggeri o del personale in servizio, sembrano aver fermato il fenomeno.

Per quanto riguarda i treni si deve sperimentare per almeno sei mesi, sulle direttrici principali più a rischio, dopo le ore 19, la presenza di due capitrete in turno sullo stesso convoglio oppure una squadra di controlleria che deve accompagnare il capotreno nel controllo dei biglietti. Per quanto riguarda invece gli autobus, chiediamo la nomina ad agente di polizia amministrativa per gli addetti alla verifica dei titoli di viaggio e dei conducenti da parte degli enti locali preposti. Ciò consentirebbe al personale di esercitare i propri compiti con maggiore autorevolezza e sicurezza.

Inoltre, tutto il personale deve essere maggiormente dotato di strumenti utili a prevenire il contagio: mascherine Ffp2 da indossare sempre; app per il controllo e la verifica del sovrappollamento e per facilitare la comunicazione fra gli addetti, la sala operativa, le forze dell'ordine; non per ultima, anche una indennità economica specifica che premi il personale più a rischio.

*Paolo Panchetti
Segretario Regionale Fit-Cisl Toscana*

Coronavirus, consumi in frenata e l'incognita smart working

Geivù

La fotografia di un Paese "sotto sforzo" nel report Censis-Agi

Il 15% degli occupati teme di perdere il lavoro. Gli italiani hanno già deciso che l'impatto dell'epidemia sull'economia nazionale sarà superiore a quello della recessione globale del 2008-2009 e della successiva crisi del debito sovrano del 2011-2012. Lo pensa il 73% dei cittadini.

Più di un italiano su due (il 57,2%) è convinto che il colpo che subirà il nostro paese sarà più forte di quello che sperimenteranno gli altri paesi avanzati. Solo il 19,2% ritiene che le misure di sostegno attivate dal Governo riusciranno a contrastare efficacemente la crisi. Il 37,8% è convinto che al termine dell'emergenza la propria famiglia si troverà in condizioni economiche peggiori di prima. Il 15,2% degli occupati teme che a causa del coronavirus possa perdere il lavoro: ritiene il rischio concreto.

È quanto emerge dal secondo report del progetto "Italia sotto sforzo. Diario della transizione 2020", realizzato da Censis, l'istituto di ricerca fondato da Giuseppe De Rita, in collaborazione con l'Agi (l'agenzia di stampa di proprietà dell'Eni).

Durante l'epidemia le tecnologie digitali hanno avuto una consacrazione definitiva. Il 61% degli italiani è convinto che tutto quello che è avvenuto ha dimostrato che si può vivere in modo diverso. Gli acquisti online sulle principali piattaforme di e-commerce hanno conosciuto un vero e proprio decollo.

Nel corso del lockdown il 25,9% degli italiani ha aumentato l'uso della rete per questo scopo. Incrementi consistenti dell'utilizzo di internet si registrano anche per la spesa quotidiana a distanza (+14,8%) e per i servizi di food delivery (+10,9%). La crescita del numero di utenti in questi due ambiti è di circa due milioni di consumatori in più, anche grazie alla collaborazione di familiari più esperti nell'uso della rete. Complessivamente, più del 40% degli italiani maggiorenni si è fatto consegnare la spesa a domicilio e circa un terzo ha utilizzato servizi di food delivery.

Durante il lockdown il 40% degli italiani maggiorenni ha studiato o lavorato da remoto. Tra gli occupati la percentuale arriva al 56,4%. Il 60,4% di chi ha vissuto questa esperienza

in prima persona preferirebbe, almeno nel breve periodo, rimanere in smart working. La ragione prevalente (32,5%) è per evitare il rischio di contagio sui mezzi pubblici o in ufficio, ma anche per l'opportunità di gestire meglio le esigenze familiari (16,5%) o perché ritengono questo modo di lavorare più produttivo ed efficiente (11,3%).

Le misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia hanno determinato nel primo trimestre 2020 una riduzione del 6,4% della spesa per consumi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Al netto di quella alimentare e abitativa, il crollo della spesa media mensile è stato superiore al 12%.

Le imprese commerciali sono sotto pressione e la prospettiva dello smart working spaventa chi teme che la domanda di beni e servizi non riparta. Il Censis stima in circa 2,4 milioni gli addetti del settore privato che potrebbero verosimilmente operare a distanza anche in futuro. Estendendo la stima ai dipendenti del settore pubblico, si arriva a 2,8 milioni di lavoratrici e lavoratori (circa il 14% del totale dei due aggregati considerati).

Ma sostenere i consumi è vitale (valgono il 61% del Pil), evitando che le risorse delle famiglie finiscano in risparmio precauzionale senza tornare nei circuiti dell'economia reale (nel primo trimestre dell'anno la propensione al risparmio è aumentata del 4,5% rispetto all'anno precedente).

Durante l'epidemia le tecnologie digitali hanno avuto una consacrazione definitiva. Il 61% degli italiani è convinto che tutto quello che è avvenuto ha dimostrato che si può vivere in modo diverso



Scuola, il prezzo del lockdown pagato dai più deboli



Giulia Dellepiane
g.dellepiane@cisl.it

«**L**e problematiche note del mondo della scuola con l'emergenza pandemica sono esplose e a pagarne le spese sono i più deboli, come sempre. E non siamo ancora fuori dal tunnel. Gli effetti di questo disastro si vedranno sul lungo termine». Non le manda a dire **Barbara Romano**, ricercatrice della **fondazione Agnelli**, istituto indipendente di ricerca nelle scienze sociali e in particolare nel campo educativo. Ma la studiosa indica anche soluzioni precise.

Più nello specifico, che quadro è emerso nella scuola a causa del coronavirus?

«Come in tutte le situazioni di emergenza, il nostro Paese, pur avendo reagito rapidamente, si è fatto cogliere impreparato. La problematica maggiore è quella degli insegnanti di età media alta (49 anni contro una media Ocse di 44). Docenti più anziani sono per natura meno portati all'uso di strumenti digitali, determinanti per la didattica a distanza (Dad). Le indagini internazionali sembravano dirci che due terzi del corpo docente sapeva usare gli strumenti digitali, ma la pandemia ha dimostrato che in realtà la loro competenza è spesso limitata all'uso del registro elettronico o alla presentazione di qualche slide. Gli insegnanti italiani sono anche poco portati a fare aggiornamenti nel corso della loro vita professionale, perché l'Italia non prevede percorsi di crescita salariale e progressioni di carriera. Ciò non spinge a formarsi su metodi e strumenti di insegnamento nuovi o, per i docenti di scuola media e superiori, l'obbligo di apprendere competenze pedagogiche».

Si è parlato molto anche degli studenti più poveri lasciati a casa durante il lockdown senza tablet o connessione a internet.

«In prima battuta gli studenti più indigenti sono stati tagliati fuori dalla Dad, per mancanza di strumenti e di alfabetizzazione informatica dei genitori. Ma pure i disabili, in mondo eterogeneo, sono stati spesso lasciati indietro. Ci vorrà tempo per capire e quantificare l'impatto di questo periodo pandemico sugli studenti di oggi circa la perdita di apprendimento».

Cos'è?

«È un fenomeno molto studiato, che si manifesta tipicamente

Romano (fondazione Agnelli):
«Un disastro, gli effetti si vedranno sul lungo termine»

durante le vacanze estive, ma accaduto anche durante il lockdown: non frequentando la scuola per lungo tempo, gli studenti dimenticano le nozioni apprese.

Quali saranno le conseguenze sui più fragili?

«Saranno di due tipi a seconda dell'età degli studenti: se sono all'inizio delle scuole superiori o devono scegliere quale scuola superiore fare,

hanno più alto rischio di abbandono degli studi, così come lo hanno gli universitari poco convinti; invece gli studenti delle



scuole medie ed elementari accumulano così tanto ritardo in una fase della loro vita che è di processo cumulativo della conoscenza al punto da non riuscire più a star dietro all'insegnante, per cui facilmente proveranno frustrazione e abbandono delle speranze, sentimenti che poi li spingeranno o all'abbandono o a una scelta al ribasso delle scuole superiori».

Qual è la vostra ricetta per far rinascere la scuola italiana e che contributo intendete dare in questo senso?

«Nel breve periodo abbiamo provato ad arginare la situazione: abbiamo agito con altre realtà associative per sostenere studenti e insegnanti con una serie di progetti mirati che si possono consultare sul nostro sito (Fondazioneagnelli.it). Per citarne due: abbiamo regalato agli studenti più fragili ore di ripetizioni a distanza, fornendo anche tablet e connessione a internet, e abbiamo reclutato degli esperti per offrire agli insegnanti una formazione finalizzata a trovare soluzioni concrete ai problemi della Dad rivolta al mondo eterogeneo dei disabili. Abbiamo fatto il tutto esaurito in ogni iniziativa.

Per progetti di lungo periodo serve l'intervento del Governo per fare riforme precise che indichiamo da anni, incentrate sugli insegnanti che sono lo snodo critico della scuola: più formazione, progressione di carriera e aggiornamenti anche durante il servizio».

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)