

# La VOCE dei Trasporti

LXX anno dalla fondazione

N. 3 | Marzo 2020

**Un mondo  
in quarantena...**



**FIT-CISL**

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO  
L'INSERTO STACCABILE

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



## Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

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

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

**UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione**

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

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

**Unipol**  
GRUPPO

# Sommario

numero 3 - Marzo 2020



## Editoriale

- 2 Un mondo in quarantena...

## In Evidenza

- 5 Coronavirus, per la logistica doppia sfida da vincere  
7 Non cedere alla paura. Anche grazie al sindacato  
9 Si fermi chi può

## Mobilità Ferroviaria

- 11 In prima linea coi ferrovieri anche in piena emergenza  
13 Noi al fianco di tutti i ferrovieri. Con un occhio al domani  
14 Tutelare i lavoratori e garantire il servizio: l'esempio Rfi

## Sindacato e Strategie

- 16 Covid-19, la nostra firma per tutelare i lavoratori  
18 Buona gestione nell'emergenza, Fit-Cisl in prima linea  
20 Lavoriamo insieme per rilanciare il settore  
23 Così tuteliamo i marittimi dal rischio Covid-19  
25 Il nostro settore è strategico, l'emergenza lo conferma  
26 Momento durissimo per il settore, Fit-Cisl in prima linea

## Politiche Sociali

- 28 Oltre l'emergenza: salute e sicurezza nel lavoro agile  
33 Famiglia e lavoro, se il coronavirus accorcia le distanze

## Fit International

- 35 Etf con Fit-Cisl in pressing per i lavoratori dei trasporti  
36 Sempre accanto ai marittimi contro il coronavirus

## Regioni

- 38 Alto Adige. Coronavirus, noi da subito accanto ai lavoratori  
39 Lazio. Crisi significa scelta: progettiamo una nuova mobilità  
40 Puglia. Mancano mascherine. Ma il sindacato è accanto ai lavoratori  
41 Toscana. Fronte comune contro il virus

## Opinioni e Colloqui

- 42 L'informazione ai tempi del coronavirus  
43 Coronavirus, il ruolo della Caritas più che mai essenziale

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

**Direttore:** Salvatore Pellicchia

**Direttore Responsabile:** Giulia Dellepiane

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

**Impaginazione e grafica:** Fabio Grassini

**Editore:** La Rotaia Srl

**Direzione, Redazione, Amministrazione:**

Via A. Musa, 4 - 00161 Roma

Tel. 06 44286307 - Fax 06 44286361

fit@cisl.it

**Stampa e distribuzione**

Tipografia Facciotti Srl

Vicolo Pian Due Torri, 74 - 00146 Roma

Tel. 06 55260900

Registrazione al tribunale di Roma  
n. 350 del 16/06/1987

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

Chiuso in redazione il 28/03/2020

Finito di stampare nel mese di Aprile

Tiratura: 28.000 copie

# Un mondo in quarantena...



**Salvatore Pellicchia**

Segretario Generale FIT-CISL

**T**edros Adhanom Ghebreyesus, il direttore generale dell'OMS, nella conferenza stampa dell'11 marzo 2020 ha dichiarato "il numero di casi di Covid-19 al di fuori della Cina è aumentato di 13 volte e il numero di paesi colpiti è triplicato, ci sono più di 118.000 casi in 114 paesi e 4.291 persone hanno perso la vita. Altre migliaia stanno lottando per la propria vita negli ospedali" e dopo aver stimato la possibile evoluzione ha concluso "Abbiamo quindi valutato che Covid-19 può essere caratterizzato come una pandemia". Quello che è successo nei giorni a venire è patrimonio comune. Una serie di provvedimenti nazionali e regionali hanno fatto sì che l'intero Paese, fatta eccezione per ospedali e servizi essenziali, si fermasse.

Come quando in un impianto elettrico scatta l'interruttore principale e restano in funzione solo le lampade d'emergenza.

All'inizio di questa emergenza è mancata purtroppo una regia unica e questo ha creato spesso disorientamento fra le persone. Poi finalmente si è presa la strada giusta. Quella che ha puntato all'eliminazione dei fattori di rischio contagio. Fra tanta approssimazione, e superficialità e le policentriche diagnosi degli improvvisati (per l'occasione) "virologi", rimarrà per sempre scolpita nelle nostre menti la preghiera speciale pronunciata da Papa Francesco, il 27 marzo 2020 per l'emergenza Covid-19, in una piazza San Pietro desolata e avvolta da un silenzio surreale "...Abbiamo proseguito imperterriti, pensando di rimanere sempre sani in un mondo malato...". Parole illuminanti in giorni di tenebra.

Anche altri ricordi ci accompagneranno quando l'emergenza sarà su-

perata. Il ricordo delle mascherine, di cui tutti siamo diventati esperti, talvolta indossate inefficacemente come sottotono altre come sottogola. Il ricordo degli operatori della sanità bardati con tute e maschere protettive impegnati nelle corsie degli ospedali, delle sale di terapia intensiva, in visite domiciliari o in azioni di soccorso per le strade. Il ricordo delle stazioni, porti, aeroporti, centri commerciali, centri storici delle città, deserti e inanimati mentre il Paese si interroga su quando si arresterà la diffusione del virus con una parte di italiani, poco meno del 60%, che resta a casa per impedire la diffusione del virus mentre il restante 40% continua a uscire. Il 20% per andare a lavorare, per garantire le cure ai malati e i servizi minimi di prima necessità, mentre la restante parte esce per necessità varie. Il ricordo più triste, quello delle persone che ci hanno lasciato perché sopraffatte dal virus.

Un'emergenza planetaria dunque che, subito dopo lo scoppio dell'epidemia in Cina, si è manifestata proprio da noi con una virulenza devastante, purtroppo sperimentata successivamente da molti altri Paesi, a partire dalla Spagna, trasformandosi in pandemia. In Italia, il picco epidemiologico dovrebbe essere ormai vicino, ci dicono gli esperti. Lo aspettiamo da giorni come una liberazione perché dopo, lentamente, la curva procederà verso indici di diffusione della malattia via via più bassi, fino all'agognato "contagio zero". Perché dopo la tempesta arriva sempre la quiete.

Ma è d'obbligo la prudenza, anche perché un allentamento degli sforzi che ciascuno di noi sta facendo per evitare il diffondersi del contagio potrebbe causare l'esplosione di nuovi focolai. Per ora, quindi, la priorità è superare il più rapidamente possibile la fase emergenziale. Ma non sarà che il primo passo per ridare slancio al nostro paese.

Infatti le misure eccezionali che l'Italia è stata costretta a mettere in campo per fronteggiare l'epidemia, a partire dal blocco di molte attività lavorative e sociali non strettamente necessarie e il rallentamento di tante altre, trasporti compresi, che per la peculiarità del servizio svolto - essenziale per il nostro Paese - non si sono potute permettere un arresto completo, stanno ottenendo i risultati sperati, tanto da rappresentare un modello seguito da quasi tutte le altre nazioni, ma allo stesso tempo il fermo forzato o controllato delle attività sta assestando colpi durissimi alla nostra economia, più o meno in tutti i settori, compreso quello dei trasporti.

Le conseguenze non saranno facilmente assorbibili sia da punto di vista psicosociale sia dal punto di vista economico: anche quando i contagi saranno azzerati e se nel frattempo non sarà stato trovato un vaccino o una cura di comprovata efficacia, chi sceglierà a cuor leggero di prenotare una crociera, di recarsi a un concerto o di partecipare a un convegno?

Inoltre, non possiamo certo trascurare che, rispetto agli altri paesi europei, l'Italia ha primeggiato in termini sia temporali sia numerici rispetto alla diffusione del contagio da Covid-19. Chi, dall'estero - dove

ancora i picchi di contagio sembrano essere lontani – deciderà, potendolo fare, di venire in Italia per lavoro o per turismo?

Queste semplici domande bastano a farci intuire che non sarà facile rimettere in moto l'economia del nostro Paese e, con essa, le attività sociali e culturali che contraddistinguono la vita delle nostre comunità. In attesa di stime economiche definitive, colpisce che, secondo le previsioni del centro studi di Confindustria, il Prodotto interno lordo italiano, nel primo semestre del 2020, calerà del 10 per cento rispetto all'ultimo trimestre del 2019, perdendo per strada circa 42 miliardi di ricchezza. Alla fine del 2020, la caduta del Pil potrebbe essere del 6 per cento.

Numeri del genere indicano che saremo chiamati ad affrontare una crisi di eccezionale entità: per superarla occorrerà adottare misure altrettanto eccezionali. È difficile pensare però che un singolo Paese, tanto più se gravato – come è l'Italia – da un forte debito pubblico e da un cronico deficit infrastrutturale, possa farcela da solo. Di fronte a un male che si è propagato su scala globale, c'è bisogno di una risposta sovranazionale. E questa risposta deve arrivare dall'Europa. Che però, proprio quando si dovrebbe mostrare "unita e solidale" avanza con esitazione, quando non rimane ferma e mostrando sconcertanti miopie. A ben guardare, lo stesso principio dell'interesse nazionale, se interpretato con lungimiranza, dovrebbe spingere i governanti dei paesi centro-nordestini, un blocco capeggiato da Germania e Olanda, a riconoscere la necessità di concertare un piano di sostegno su scala comunitaria. In gioco c'è non solo il rilancio economico dell'intero continente ma anche la sopravvivenza della moneta unica e persino dell'Unione europea stessa, considerate le enormi conseguenze, economiche, sociali e politiche, che potrebbero derivare dal tracollo di uno dei partner più importanti. Ma questo non sembra un aspetto degno di rilievo nelle menti individualiste dei policy maker di taluni paesi che, grazie ad una grave erosione fiscale perpetrata nel tempo proprio ai danni dell'Italia, hanno fatto fortuna e che dovrebbero essere quindi i primi ad essere solidali e proattivi. È evidente quindi che, quanto prima, dovrà essere affrontata anche la questione "pianificazione fiscale europea" per porre la parola

fine ai così detti paradisi fiscali.

La missione essenziale che le istituzioni europee sono chiamate ad assolvere in questa fase è ben chiara alla Cisl, come dimostra il "Manifesto per una Nuova Europa unita e solidale" stilato dalla nostra confederazione. Sono cinque i punti programmatici che proponiamo agli iscritti Cisl, alla rappresentanza politica e a tutte le autorità nei campi istituzionali, economici e sociali. Innanzitutto occorre aumentare il debito pubblico, come suggerito dall'ex presidente della Bce Mario Draghi assieme a molti altri autorevoli economisti, per sostenere finanziariamente le imprese e il reddito dei lavoratori, salvaguardando al contempo l'occupazione. In secondo luogo è necessario arrivare all'emissione, da parte di una istituzione europea, di Eurobond per un valore di 3mila miliardi di euro nell'ottica di un bilancio europeo. Si tratterebbe di titoli di debito europeo garantito dagli acquisti illimitati della Bce distinti in due tranche, la prima destinata al sostegno dei sistemi sanitari e alla cooperazione scientifica per la ricerca di un vaccino, la seconda mirata ad affrontare le conseguenze economiche dell'emergenza con un Piano straordinario di investimenti in infrastrutture immateriali, fisiche e sociali. Investimenti che non devono pesare sul calcolo del deficit. Il terzo pilastro è aprire una fase costituente, appena l'emergenza sarà alle spalle. La strategia del debito europeo attraverso gli Eurobond dovrebbe concretizzarsi in una svolta strutturale. Al termine di questo auspicato processo, l'Eurozona sarebbe dotata di un proprio autonomo bilancio, gestito da un Ministero del tesoro europeo, che avrà capacità di imposizione fiscale. Al Ministero del bilancio europeo si affiancherebbero altri Ministeri preposti a diversi settori, dalla difesa all'immigrazione, che risponderebbero al Parlamento europeo. I debiti sarebbero gestiti da un nuovo Patto di crescita e stabilità; la Bce estenderebbe i suoi compiti al perseguimento della piena occupazione. Quarto punto: definire un nuovo ruolo dei bilanci pubblici nazionali, che dovranno integrare i piani di azione europea all'interno della sospensione del Patto di stabilità. Il nostro Paese, in particolare, ha bisogno di una manovra forte e strutturale che dovrebbe pesare per il 4/5 per cento del Pil e collocarsi, in valori assoluti, attorno agli 80/100 miliardi di euro. Le coperture verreb-

bero trovate per metà all'interno del bilancio, mentre per il restante 50 per cento le spese saranno finanziate in deficit grazie alla flessibilità concordata a livello europeo. La manovra dovrà puntare a una riforma strutturale dell'Irpef con sgravi a famiglie e lavoratori, all'alleggerimento dei costi per le imprese e alle semplificazioni burocratico-amministrative necessarie per aprire i cantieri di opere già finanziate e sfruttare appieno i fondi strutturali europei. Infine, occorre recuperare integralmente, come bussola per il futuro, la visione di una Unione europea solidale. Il progetto nato dalle macerie di due guerre mondiali non può sprofondare, nell'ora più tragica dopo quei giorni, tra polemiche e meschinità dettate dagli egoismi nazionali. La vera alternativa è tra l'implosione del progetto europeo e il passaggio a una Unione solidale

Qualunque sia l'esito delle trattative in corso a livello Ue, è evidente l'esigenza e l'urgenza di garantire al più presto capacità di spesa – per dirla in modo ancor più semplice, di mettere soldi in tasca – ai moltissimi cittadini che, a seguito della perdita o dell'assottigliamento dello stipendio, si trovano, in questo contesto di crisi, a correre il concreto rischio di precipitare inesorabilmente verso una condizione di povertà.

La particolarità della crisi che si prefigura, con una caduta della domanda di beni e servizi cui si accompagna un crollo della produzione, e quindi dell'offerta, fa tornare in mente scenari da shock petrolifero che ci riportano agli anni Settanta e alle domeniche trascorse nel segno dell'austerità. Di poco precedente è la teoria – datata 1969 – dell'economista statunitense Milton Friedman sull'Helicopter money. Friedman, premio Nobel per l'Economia nel 1976, immaginava una situazione in cui, come estremo tentativo di uscire da una situazione di crisi, lo Stato decidesse di lanciare mille dollari da un elicottero per farli pervenire il più direttamente possibile ai membri di una comunità. Una suggestione che, non solo come mera ipotesi, torna alla ribalta sotto la spinta dell'emergenza coronavirus. Ne è un esempio il piano varato dal presidente americano Donald Trump per distribuire soldi a pioggia ai cittadini, che riceveranno, in base al reddito, fino a 1200 dollari a testa, più altri 500 per ogni bambino. In Gran Bretagna il governo,

## Che cos'è un Coronavirus?

I Coronavirus sono una vasta famiglia di virus noti per causare malattie che vanno dal comune raffreddore a malattie più gravi come la Sindrome respiratoria mediorientale (MERS) e la Sindrome respiratoria acuta grave (SARS).

I Coronavirus sono stati identificati a metà degli anni '60 e sono noti per infettare l'uomo ed alcuni animali (inclusi uccelli e mammiferi). Le cellule bersaglio primarie sono quelle epiteliali del tratto respiratorio e gastrointestinale.

Ad oggi, sette Coronavirus hanno dimostrato di essere in grado di infettare l'uomo: HCoV-OC43, HCoV-HKU1, NL63 SARS-CoV, MERS-CoV e 2019-nCoV, ora denominato SARS-CoV-2, possono causare raffreddori comuni ma anche gravi infezioni del tratto respiratorio inferiore.

## Che cos'è un nuovo Coronavirus?

Un nuovo Coronavirus (nCoV) è un nuovo ceppo di coronavirus che non è stato precedentemente mai identificato nell'uomo. In particolare quello denominato SARS-CoV-2 (precedentemente 2019-nCoV), non è mai stato identificato prima di essere segnalato a Wuhan, Cina, a dicembre 2019.

## Cosa è la COVID-19?

La malattia provocata dal nuovo Coronavirus ha un nome: "COVID-19" (dove "CO" sta per corona, "VI" per virus, "D" per disease (malattia) e "19" indica l'anno in cui si è manifestata). Lo ha annunciato, l'11 febbraio 2020, nel briefing con la stampa durante una pausa del Forum straordinario dedicato al virus, il Direttore generale dell'Oms Tedros Adhanom Ghebreyesus.

## Come si trasmette il nuovo Coronavirus da persona a persona?

Il nuovo Coronavirus è un virus respiratorio che si diffonde principalmente attraverso il contatto stretto con una persona malata. La via primaria sono le goccioline del respiro delle persone infette ad esempio tramite:

- la saliva, tossendo e starnutendo
- contatti diretti personali
- le mani, ad esempio toccando con le mani contaminate (non ancora lavate) bocca, naso o occhi

In casi rari il contagio può avvenire attraverso contaminazione fecale.

Normalmente le malattie respiratorie non si tramettono con gli alimenti, che comunque devono essere manipolati rispettando le buone pratiche igieniche ed evitando il contatto fra alimenti crudi e cotti.

Studi sono in corso per comprendere meglio le modalità di trasmissione del virus.

## Quali sono le regole per la disinfezione/lavaggio delle mani?

Il lavaggio e la disinfezione delle mani sono la chiave per prevenire l'infezione. Dovresti lavarti le mani spesso e accuratamente con acqua e sapone per almeno 60 secondi. Se non sono disponibili acqua e sapone, è possibile utilizzare anche un disinfettante per mani a base di alcool (concentrazione di alcool di almeno il 60%)

Fonte: sito Ministero della salute

per bocca del titolare dell'Economia, Rishi Sunak, ha assicurato il pagamento dell'80 per cento dello stipendio, fino a 2500 sterline al mese, a quanti non possono lavorare per colpa del coronavirus. Insomma, l'elicottero governativo vagheggiato da Friedman sta decollando davvero in molti paesi e speriamo lo faccia anche in Europa. Vanno nella stessa direzione, in attesa che le istituzioni europee battano un colpo per ampliare la disponibilità di risorse, alcune misure di sostegno al reddito introdotte dal governo Conte. Altri aiuti a cittadini e imprese sono al vaglio dell'esecutivo, cui spetta però di evitare il pericolo che – per tornare all'esempio di Friedman – i soldi lanciati dall'elicottero restino impigliati nelle pale della burocrazia, raggiungendo solo in parte i cittadini.

Di tempo da perdere non ce n'è. Lo sanno perfettamente tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori del settore trasporti, che sin dall'arrivo del Covid-19 nel nostro Paese hanno dato un contributo fondamentale alla gestione dell'emergenza, assicurando lo svolgimento delle attività essenziali.

## Il ritorno alla normalità

Al momento stiamo convivendo con l'emergenza sanitaria e con quella economico finanziaria. Al venir meno della prima tutte le energie saranno concentrate sull'individuazione delle soluzioni per uscire anche dalla seconda. Nel frattempo con la nostra azione e le nostre iniziative, sottoscrivendo una serie di accordi sindacali, protocolli e linee guida nelle sedi istituzionali e avvisi comuni con le controparti datoriali, abbiamo creato le condizioni di sicurezza per la salute di quanti hanno dovuto continuare a lavorare e cercato di garantire l'occupazione e il reddito delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti che si sono fermati attraverso gli strumenti disponibili, a partire dalle soluzioni gestionali attivando il cosiddetto smart working previsto dai contratti nazionali di lavoro, fino a utilizzare i fondi bilaterali e gli ammortizzatori sociali già previsti e quelli istituiti, per l'occasione, con vari decreti. E' inevitabile che, finché il Covid-19 non sarà definitivamente debellato e finché non sarà disponibile un vaccino o una cura efficace che possa evitare il ricovero in una struttura ospedaliera, si dovrà attraversare una fase di transizione, per il periodo di permanenza del rischio covid-19, in cui andranno messe in campo tutte le misure necessarie per evitare il contagio.

Quanto durerà questa "fase 2" non è dato sapere. Così come non è dato sapere se, e quando, si potrà ritornare a quella che per tutti noi era la "normalità".

Verosimilmente cambieranno un po' di cose e la frase faticosa "nulla sarà come prima", che nel corso delle precedenti crisi è stata pronunciata in tanti discorsi solenni al punto tale da farne abuso, mai come questa volta si potrà rivelare veritiera.

In questo periodo sono venuti al pettine molti nodi a partire da quello della legislazione concorrente tra Stato e Regioni troppo spesso

intesa nell'accezione commerciale e non in quella giuridica o da quello delle politiche sanitarie di tagli alla sanità pubblica che si sono attuate negli ultimi 30 anni nel nostro Paese. Per non parlare delle criticità e delle pecche che hanno dimostrato e stanno dimostrando i modelli di economia globale in questi giorni difficili.

Non è però ancora tempo per affrontare questi temi. Lo faremo quando il peggio lo avremo alle spalle.

Intanto come sempre accade nei momenti di difficoltà, ci si rende conto che qualcosa che in altri momenti è sembrato superfluo diventa invece di grande utilità. L'emergenza coronavirus ha confermato che abbiamo bisogno di Alitalia. Infatti, mentre le aerolinee straniere chiudevano i collegamenti con il nostro Paese e i nostri connazionali rimanevano bloccati in giro per il mondo, Alitalia è stata in grado, seppur commissariata, di assicurare il loro rientro in Italia. La nazionalizzazione di Alitalia prevista dal decreto "Cura Italia" dà finalmente alla compagnia, in amministrazione straordinaria dal 2 maggio 2017, una prospettiva oltre il commissariamento. Se i privati non sono riusciti a rilanciare la nostra compagnia di bandiera, è opportuno che vi provveda lo Stato, purché di vero rilancio si tratti: al Paese non serve un "mini vettore" low cost ma una azienda integrata, forte e in grado di competere, anche in termini di flotta e di rotte, quindi di offerta commerciale, con compagnie quali ad esempio Lufthansa ed Air France. Solo in questo modo potremo contare su una compagnia strategica per la sicurezza nazionale ma anche di un vettore funzionale allo sviluppo della nostra economia. Quando si avvierà la fase 2, il ruolo del nostro settore della mobilità sarà ancora più nevralgico: un sistema dei trasporti efficiente e moderno sarà essenziale per "rimettere in movimento il Paese", per imprimergli il giusto slancio. Il nostro sindacato, come sempre, si farà trovare pronto per gestire la fase transitoria: servirà uno sforzo convergente con la politica e con le parti datoriali per mettere le ali alla ripresa economica. Una missione di cui anche Alitalia non può che essere parte. Tutti questi elementi confermano, che abbiamo avuto la giusta intuizione varando il documento "Rimettiamo in movimento il Paese" perché, molto presto, questo dovremo fare.

# Coronavirus, per la logistica doppia sfida da vincere



**Maurizio Diamante**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*La circolazione dei beni essenziali deve continuare, ma tutelando chi lavora*



**N**ella congiuntura internazionale di inizio 2020, che di per sé non appariva particolarmente brillante (guerra dei dazi Usa-Cina, Brexit, tensioni su vari scacchieri), l'avvento di una pandemia era quanto di peggio si potesse immaginare. Un esempio tristemente perfetto di "cigno nero", inteso come un evento tanto raro quanto imprevedibile che irrompe nelle nostre vite. E con cui ora non possiamo che fare i conti, imparando a convivere con le sue conseguenze quotidiane e disponendoci a mettere in atto tutto quanto è nelle nostre facoltà per lasciare al più presto la crisi alle nostre spalle. È un impegno che, prima di tutto come cittadini e a maggior ragione come rappresentanti delle lavoratrici e dei lavoratori, dobbiamo fare nostro per contribuire a trainare il nostro Pa-

**Superata l'emergenza sanitaria, dovremo insistere perché vengano fatti gli investimenti necessari all'ammodernamento del sistema infrastrutturale**

ese oltre l'emergenza Covid-19. La missione che ci attende partiva da una condizione di difficoltà già prima che il coronavirus mettesse in ginocchio la macchina produttiva italiana, trasporti compresi. Non fanno eccezione i settori della logistica e della movimentazione delle merci, che nel 2019 hanno fatto registrare numeri positivi fino a luglio, salvo poi palesare la propria fragilità nei mesi autunnali.

Gli elementi che hanno influito sul calo della movimentazione delle merci sono essenzialmente due: il crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino e il cedimento di parte della galleria nel tratto Masone-Genova della A26, con conseguente stop e riduzione delle carreggiate. Problemi che hanno reso ancor più evidente la cronica mancanza di infrastrutture e la carenza di manuten-



zione per quelle esistenti. Alle preesistenti problematiche infrastrutturali, dicevamo, si è drammaticamente sommata l'emergenza coronavirus. Nel dare voce e massima tutela a chi opera nel settore, dobbiamo bilanciare l'inderogabile esigenza di garantire la sicurezza di lavoratrici e lavoratori – una priorità assoluta – con la necessità di far viaggiare, anche nei momenti di massima diffusione del virus, beni essenziali come i prodotti farmaceutici e alimentari. Una volta superata definitivamente l'emergenza sanitaria, dovremo insistere – assieme alle parti datoriali – con i decisori istituzionali perché vengano fatti gli investimenti necessari all'ammodernamento del sistema infrastrutturale, con un'accelerazione nei lavori per il Terzo Valico dei Giovi, che dovrebbe vedere la luce nel 2023 e da cui si attende un forte potenziamento dell'asse ferroviario Genova-Milano, e con uno sveltimento delle procedure per sbloccare i cantieri della nuova Gronda di Genova.

Anche sul versante del trasporto merci marittimo dobbiamo registrare gli effetti funesti del coronavirus, in particolare sulle rotte asiatiche e, in prospettiva, sui collegamenti con l'Africa, grande partner commerciale e prima ancora area di espansione geopolitica per la Cina. Non c'è purtroppo da sorprendersi, considerando come la pandemia, che proprio dalla Cina è partita, abbia inferto un colpo durissimo ai trasporti marittimi, provocando il crollo dei noli. Seppur in ripresa, gli scali cinesi operano ancora

a capacità ridotta. E c'è da rilevare che la pandemia ha pesantemente influito sui porti ma anche sull'autotrasporto cinese. Gli effetti del virus in Italia potranno essere stimati con sufficiente precisione non prima della fine di marzo (quando, secondo l'ufficio studi della Confcommercio, emergerà una diminuzione dell'1,9 per cento nel Prodotto interno lordo, con il settore dei trasporti tra quelli più colpiti). In particolare, c'è da mettere in preventivo un calo drastico dell'export. Inoltre faticheranno ad arrivare i prodotti per l'industria meccanica e i componenti di vario tipo oltre le materie prime, con ripercussioni sul nostro sistema produttivo, soprattutto del nord Italia. Basti pensare che dai porti di Genova e Savona partono e arrivano 5.500 tir al giorno per Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana. Il porto di Genova copre da solo il 65 per cento dell'import-export extra Ue della Lombardia. Le grandi alleanze del settore container stanno cancellando partenze previste nei prossimi tre mesi con il resto del mondo. E le navi che viaggiano sono piene al massimo per il 70 per cento.

Se da singole zone o singoli settori produttivi allarghiamo lo sguardo all'intero campo nazionale, lo scenario non cambia: per uscire dalla sindrome Covid-19 e far ripartire il Paese occorrerà una mobilitazione straordinaria di risorse ed energie su tutto il territorio. È una sfida che il Paese nel suo complesso è chiamato ad affrontare e vincere: sia dal

punto di vista sanitario sia per le misure di aiuto ai cittadini, l'Italia è ormai un'unica "zona rossa". Siamo uniti nelle difficoltà e nella voglia di ripartire. Senza lasciare indietro nessuno. Opportunamente il governo ha messo in campo, con il decreto "Cura Italia", ulteriori risorse, per complessivi 25 miliardi di euro allo scopo di sostenere famiglie, imprese e lavoratori in tutte le aree del Paese. Più di 3 miliardi sono destinati ad ampliare la platea dei beneficiari della cassa integrazione in deroga. Ma occorrerà fare di più. La situazione è in continua evoluzione e deve pertanto essere monitorata costantemente.

Come sindacato siamo più che mai vigili e pronti a recepire le istanze che provengono da ogni settore e da ciascun territorio. Continueremo a incalzare il Governo nazionale e le istituzioni locali, oltre che le parti datoriali e gli amministratori delle imprese del settore, perché vengano adottati tutti gli accorgimenti necessari a tutelare la salute e la sicurezza, oltre alle misure opportunamente inserite nel Protocollo di contrasto al coronavirus, documento sottoscritto tra le parti sociali su invito del Governo. Primi passi che dovranno essere seguiti e rafforzati, con la Fit-Cisl in prima linea a incalzare, affinché l'Italia esca più celermente possibile dall'emergenza e riprenda a marciare a passo spedito.

# Non cedere alla paura. Anche grazie al sindacato



**Monica Mascia**  
Segretaria Nazionale FIT-CISL

**L**a psicosi innescata a livello globale dall'emergenza coronavirus ci costringe a fare i conti, come individui e come membri di una comunità, con un'emozione che ci accompagna dalla nascita: la paura. Un'emozione primaria che è fondamentale per l'evoluzione del genere umano ma che talvolta, per cause legate alle storie personali ma anche a seguito di fattori sociali che mutano con il contesto storico, può ostacolare i nostri percorsi di crescita.

La paura ha più facce: per tornare alla drammatica attualità del coronavirus, il timore generato dalle notizie sull'epidemia in corso può indurci a reagire adottando misure utili a proteggere ciascuno di noi e, conseguentemente, i diversi nuclei sociali e l'intera collettività. Insomma, la paura ci stimola ad adattarci alle condizioni ambientali, a escogitare strategie di sopravvivenza: una funzione certamente positiva.

Altre volte, invece, ci capita di provare paura in situazioni che sono al di fuori del nostro controllo e in cui non pos-

*È un'emozione primaria che ci stimola a crescere, ma dobbiamo imparare a gestirla*

siamo reagire positivamente, se non imparando a gestire le emozioni negative. A questo genere appartiene la paura che alcuni provano quando sono a bordo di un aereo che sta decollando. Dello stesso tipo è anche la paura che la recente tragedia ferroviaria di Lodi può avere innescato nei passeggeri che si siano trovati a viaggiare su tratte ad alta velocità nelle ore immediatamente successive all'incidente. In questi casi l'unico antidoto alla paura è la capacità di guardare nel profondo delle nostre emozioni per diradare le ombre con la lanterna del buonsenso e ritornare padroni dei nostri stati d'animo.

Non solo. Se non gestita in modo cosciente, la paura può indurci a comportamenti irrazionali e potenzialmente dannosi per noi stessi e per gli altri. È di nuovo l'emergenza coronavirus a fornirci qualche esempio. La paura del contagio, la refrattarietà di alcuni a filtrare questo sentimento attraverso le lenti della cultura e della consapevolezza, può indurli ad assumere atteggiamenti diffidenti o addirittura intolleranti verso persone dai caratteri somatici orientali che magari, essendo





nate e cresciute nel nostro Paese, non hanno mai messo piede in Cina, il Paese da cui è partita l'epidemia e che nell'inconscio di molti è tuttora associato alla minaccia coronavirus. In questo caso, i riflessi automatici indotti dalla paura del contagio si incrociano con altri fattori.

Dove l'educazione alla solidarietà e al rispetto dell'altro sono carenti, il timore istintivo di ciò che è diverso da noi può degenerare in forme di xenofobia e razzismo. Ancor più se, come purtroppo avviene nell'ecosistema della comunicazione digitale e social, c'è chi soffiava sul fuoco delle paure diffondendo fake news o messaggi semplificatori che fanno breccia nei soggetti e nei gruppi più inclini a reazioni di pancia e a demonizzazioni. Un fenomeno certo non nuovo, ma che oggi è accentuato dalla rapidità e dalla facilità con cui le informazioni parziali e tendenziose raggiungono i loro bersagli e rimbalzano dall'uno all'altro.

Un tempo gli individui, di fronte alle rispettive paure, potevano trovare conforto nella loro dimensione sociale variamente declinata (famiglia, comunità locale, associazionismo, Chiesa, militanza politica). Nella nostra era digitale, invece, l'incontro con gli altri avviene sempre di più in modo virtuale. Ci sembra di essere iperconnessi, di avere decine di amici con cui condividere idee e

**Una risposta alle paure arriva, e sempre più dovrà arrivare, dal sindacato. Tanto più nei prossimi mesi, quando anche dal punto di vista economico saranno tangibili le conseguenze del coronavirus**

sorrisi. In realtà ci scopriamo troppo spesso soli e fragili, senza il conforto di un contatto fisico con qualcuno che ci vuole bene e che ci possa aiutare a sopportare il peso delle nostre emozioni negative.

In una società così "liquida" e frammentata, diventa ancor più nevralgico il ruolo delle poche realtà sociali in grado di creare una rete di relazioni tra gli individui, di trasformare una moltitudine di vite atomizzate in una comunità di persone integrate, capaci di definire la propria identità anche in relazione al posto che occupano in una vera comunità. È il caso del sindacato: in un mondo del lavoro progressivamente caratterizzato dalla flessibilità e dalla tendenza all'automazione dei modi produttivi, ancor più acutamente si avverte l'esigenza di un punto di raccordo tra diverse realtà sociali, di un luogo

d'incontro tra persone che insieme riescano ad affrontare le rispettive fragilità e paure in nome di una comune visione solidaristica. Grazie alla protezione del sindacato, tutti i lavoratori, a cominciare da quelli che si trovano in condizione di particolare debolezza, magari perché privi delle tutele contrattuali o per altri motivi personali, possono trovare la forza di far valere i loro diritti.

Il sindacato può quindi rappresentare la via d'uscita dall'isolamento e dalla solitudine.

Condizioni che sin dall'infanzia abbiamo visto associate alla paura. Non troppo diversamente da un bambino che vedendosi solo si senta pervaso dal timore dell'ignoto, un lavoratore adulto può provare paura di fronte alla precarietà della propria occupazione, delle condizioni di isolamento in cui magari si svolge, oppure a seguito di un cambio di scenario negativo quale il trovarsi improvvisamente in cassa integrazione e poi in mobilità e in disoccupazione. Lo stesso tipo di emozioni negative può affliggere quanti – in numero purtroppo crescente nella società italiana – si affannano senza successo a cercare lavoro.

Una risposta a queste paure arriva, e sempre più dovrà arrivare, dal sindacato. Tanto più nei prossimi mesi, quando anche dal punto di vista economico saranno tangibili le conseguenze del coronavirus. Il ruolo in prima linea che come sindacalisti siamo e saremo chiamati a svolgere ogni giorno è un motivo di orgoglio per noi, ma anche una responsabilità che avvertiamo per intero. In un contesto produttivo e sociale che ci pone continuamente nuove sfide, spetta a noi offrire protezione, a tutti i lavoratori, offrendo loro una prospettiva di emancipazione anche dalle loro paure.

# Si fermi chi può



Silvia Ferro

Se qualche tempo fa qualcuno ci avesse detto che da lì a breve ci saremmo trovati a vivere una situazione surreale come quella che stiamo oggi affrontando, lo avremmo preso per un pazzo visionario. Ebbene, eccoci qui. Tutti – o quasi - chiusi in casa: scuole chiuse, chiese chiuse, negozi chiusi, ristoranti, bar e pub chiusi, fabbriche chiuse, niente - o quasi- aerei nei cieli, navi da crociera trasformate in molti casi in lazzaretti, treni fermi o ridotti al minimo, l'esercito per le strade quasi deserte, gente disperata che piange amici e parenti che non ce l'hanno fatta e cortei funebri che trasportano centinaia di feretri con dentro persone che non hanno nemmeno potuto dare l'estremo saluto ai propri cari né avere un funerale. Assurdo. Tutto veramente assurdo.

Questo maledetto Covid-19 sta mettendo in ginocchio l'Italia, l'Europa e con essa il mondo intero.

Di cosa sia il nuovo coronavirus e di come e quando sia arrivato nel nostro Paese, abbiamo parlato diffusamente nel numero di gennaio di questo periodico ma al tempo – sembra essere passata una vita – speravamo tutti che l'emergenza si potesse contenere e gestire con maggiore facilità. Purtroppo così non è stato. Il peggio non era ancora arrivato.

Una fitta serie di decreti del Presidente del consiglio dei ministri, accompagnati da ordinanze Ministeriali e decreti legge, hanno gradatamente cambiato il nostro modo di vivere.

Il **30 gennaio 2020** l'Oms dichiara l'"emergenza sanitaria globale" (l'11 marzo lo stesso soggetto dichiarerà la "pandemia") e l'Italia chiude il traffico aereo da e per la Cina. Ma attenzione: vengono bloccati solo i voli diretti dalla Cina e non anche quelli con scalo in altri Paesi. Fatta la legge trovato l'inganno. Qui parte la prima corsa al rimpatrio da parte di chi, per lavoro, per studio o per turismo – ricordiamo che in quel periodo si festeggiava il capodanno cinese - si era recato in Cina e, andando alla ricerca di voli con scalo, è riuscito a rientrare in Italia senza sottoporsi ad alcun controllo.

Il giorno dopo, il **31 gennaio 2020**, il Consiglio dei ministri delibera per 6 mesi lo stato d'emergenza nazionale per il rischio sanitario legato al coronavirus, ai sensi dell'art. 7, comma 1, lett. c) del d.lgs. n. 1 del 2018 (Codice della Protezione civile) attivando così tutti gli strumenti normativi precauzionali pre-

*Chi non può fermarsi non deve sentirsi solo.  
La Fit-Cisl c'è*

visti nel nostro ordinamento per le emergenze di rilievo nazionale, che devono poter essere affrontate con immediatezza di intervento e con mezzi e poteri straordinari. A ciò è seguita la prima delle numerose ordinanze adottate dal Capo del Dipartimento della protezione civile, datata **3 febbraio 2020**, all'interno della quale sono state indicate le disposizioni che possono essere derogate per la realizzazione delle attività indicate nell'ordinanza stessa.

Ma come si viveva al 3 febbraio? La vita nelle nostre città continua a scorrere con il solito ritmo frenetico. In tanti, troppi, pur consapevoli dell'esistenza del problema sottostimano i potenziali (che diventeranno reali) tragici effetti. Le indicazioni sull'igiene personale e sul corretto atteggiamento da seguire in caso di contatto con persone con sintomi sospetti non sono mancate - le 10 regole godono ormai di fama nazionale ma, come spesso capita, non vengono applicate in maniera puntuale. E le mascherine? Al tempo non erano importanti perché, stando alle affermazioni di vari medici e scienziati, proteggevano solo gli altri da te e non te dagli altri. Quindi, niente mascherine se non avevi il raffreddore. Illustri luminari, intanto ribadivano: "è poco più di una influenza", "non abbiamo nulla da temere", "abbiamo il sistema sanitario più efficiente al mondo" eccetera eccetera.

Ma la tensione raccolta dalla nostra federazione che aleggiava nel settore dei trasporti già al tempo era tanta e ce ne siamo da subito fatti carico in modo proattivo, cercando di indirizzare le aziende verso l'aggiornamento del Documento di valutazione dei rischi (DVR) e verso l'adozione di tutti i dispositivi di protezione individuale richiesti dal caso - mascherine comprese - che in seguito sono diventati i dispositivi più ricercati in assoluto, tanto da spingere spregiudicati a creare su queste un macabro business con una corsa al rialzo dei prezzi. Abbiamo acquistato e distribuito – gratuitamente – attraverso le nostre Segreterie regionali tra i lavoratori dei trasporti impegnati in attività di esercizio come ad esempio il personale viaggiante, navigante, dell'igiene ambientale, eccetera, 5mila gel igienizzanti per le mani prima che questi divenissero introvabili al pari delle succiate mascherine.

Dopo la dichiarazione dello stato d'emergenza nazionale del **31 gennaio** sono seguiti ben sei decreti legge: quello del **23 febbraio 2020** n. 6 (Misure urgenti in materia di contenimento



Il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte

e gestione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 5 marzo 2020 n. 13; **decreto legge 2 marzo 2020 n. 9** (Misure urgenti di sostegno per famiglie, lavoratori e imprese); **d.l. 8 marzo 2020 n. 11** (Misure straordinarie ed urgenti per contrastare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e contenere gli effetti negativi sullo svolgimento dell'attività giudiziaria); quello del **9 marzo 2020 n. 14** (Disposizioni urgenti per il potenziamento del Servizio sanitario nazionale); **decreto legge 17 marzo 2020 n. 18** cosiddetto #Curaltalia e il **d.l. 25 marzo 2020, n. 19** (Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19). Tantissimi sono stati anche i Dpcm, Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri. Dopo il primo del **23 febbraio 2020** (Disposizioni attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6), ne sono seguiti altri 7: il Dpcm del **25 febbraio 2020**, del **1 marzo 2020**, del **4 marzo 2020**, dell' **8 marzo 2020** – quello tristemente noto per la fuga di notizie che ha spinto le persone a fuggire in massa dalla Lombardia e dalle 14 province che di lì a che ore sarebbero divenute "zone rosse" per andare verso il sud - e ancora il Dpcm del **9 marzo 2020** detto #iorestoacasa che ha dichiarato tutta l'Italia "zona protetta", limitato gli spostamenti delle persone, bloccato le manifestazioni sportive, sospeso in tutto il Paese l'attività didattica nelle scuole e nelle università fino al 3 aprile, il Dpcm dell'**11 marzo 2020** del **22 marzo 2020** e il Dpcm **2 aprile 2020** che ha prorogato i tempi del "fermo", accompagnati da varie ordinanze e circolari del Ministro della Salute – più di 23 – oltre a vari decreti, ordinanze e circolari dei Ministeri interessati e migliaia di ordinanze comunali. Insomma, in questo periodo Palazzo Chigi ha avuto parecchio da fare

e probabilmente ne avrà ancora per un bel po'.

Risultato di tutto questo? L'Italia sta lottando contro il virus, è praticamente ferma, piange i morti – più di 14mila - continua a temere i contagi – più di 115mila -; gli ospedali sono al collasso ma per fortuna le misure di distanziamento sociale, più che essenziali per arrestare il dilagare dell'epidemia, sembra stiano dando i loro frutti. I numeri non salgono più con l'inquietante quanto feroce velocità con la quale aumentavano inizialmente. Ma è fondamentale non allentare la presa per evitare di ricadere nel baratro e rilanciare i numeri verso aumenti esponenziali.

E i lavoratori dei trasporti? Sempre sul pezzo, ovviamente. Con tenacia e determinazione continuano a prestare la propria attività per il bene del Paese, anche se in formazione contingentata per effetto diretto delle misure di contenimento. Prioritaria per noi è stata, è e sarà, la tutela della loro salute e ovviamente la garanzia occupazionale e del loro reddito. È questa la ratio che ci ha spinti a chiedere alle istituzioni, già il 12 marzo, misure più stringenti di contenimento e, per le lavoratrici e i lavoratori la cui presenza nella sede di lavoro non sia indispensabile, una più massiccia attivazione dello smart working, la garanzia del reddito anche a coloro che, pur rimanendo a casa, non potranno usufruire di questa possibilità facendo ricorso agli ammortizzatori sociali, e ancora, ammortizzatori sociali specifici e il rifinanziamento in tempi brevissimi del Fondo di solidarietà del settore del trasporto aereo, di quello del gruppo Ferrovie dello Stato, di quello del tpl e del fondo Solimare dei marittimi; un'ulteriore stretta sul trasporto pubblico locale e sul trasporto ferroviario regionale, prevedendo che vengano effettuati solo servizi minimi in fasce orarie utili e con la raccomandazione della garanzia del distanziamento sociale; la garanzia della filiera del trasporto delle merci, dando però priorità ai generi essenziali per il

Paese come alimentari, approvvigionamenti per gli ospedali e ai farmaci, ai carburanti e via elencando. E comunque garantendo a tutti i lavoratori coinvolti idonee misure di prevenzione e di protezione a partire da guanti, mascherine e sanificazione degli ambienti, comprese le cabine di guida, pilotaggio e altro, a ogni cambio turno.

A tali richieste fortunatamente le istituzioni hanno saputo dare seguito, così, il 20 marzo, in applicazione del Protocollo del 14 marzo 2020 sottoscritto da Cgil, Cisl e Uil con il Governo, abbiamo sottoscritto unitamente a Filt e Uilt con il Ministero dei Trasporti, che sempre si è dimostrato disponibile e pronto al dialogo oltre che a individuare soluzioni, e le associazioni datoriali, un protocollo contenente le regole per il contenimento della diffusione del nuovo coronavirus, per la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori nei settori del trasporto e della logistica, comprese le filiere degli appalti e le attività accessorie del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e portuale, autotrasporto merci, trasporto locale.

La situazione rimane grave sia dal punto di vista sanitario che economico. Stiamo lavorando anche su questo insieme alla nostra Confederazione. La Fit con i suoi attivisti, delegati, Rsa e Rsu, Rls, Presidi territoriali, Segreterie regionali, è in costante contatto con le lavoratrici e i lavoratori per monitorare la situazione emergenziale h24, oltre che con le istituzioni, con le associazioni datoriali e con le aziende per risolvere e prevenire i problemi e continuerà a fare di tutto affinché questa triste pagina di storia lasci presto spazio ad una rinascita del nostro Paese e del nostro settore. Lavoreremo alacremente, affinché questa emergenza consegni a tutti i nostri interlocutori maggiore consapevolezza su quanto la salute e la sicurezza sul lavoro e la protezione delle lavoratrici e dei lavoratori siano fondamentali per il raggiungimento degli obiettivi aziendali e per il benessere nazionale.

Rimetteremo in movimento il Paese. Insieme ce la faremo.

# In prima linea coi ferrovieri anche in piena emergenza



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

*Dialoghiamo costantemente con tutte le aziende del settore per tutelare persone e salari*

**A** seguito della pandemia da Covid-19, le azioni messe in campo sul piano gestionale dalle imprese ferroviarie, in primis Trenitalia ma anche Italo, sono state quelle di una graduale riduzione del traffico in considerazione anche della diminuzione dei viaggiatori e delle indicazioni fornite dai provvedimenti governativi sulla limitazione degli spostamenti.

L'impatto di questa pandemia sulla situazione economica delle imprese ferroviarie, come di tutto il settore, è stato devastante e, di seguito, illustreremo le principali iniziative che come sindacato abbiamo concordato con le aziende per far fronte alla crisi.

una copertura dell'80% della retribuzione lorda mensile/giornaliera che sarebbe spettata al lavoratore per le prestazioni non rese. In sede di definizione dell'accordo quadro, abbiamo concordato che le società del gruppo integrassero la restante quota della retribuzione mensile fino al 100%. Siccome la dotazione del fondo ordinario al momento dell'attivazione è di circa trenta milioni di euro e il numero di lavoratori interessati a riduzione o sospensione di attività è di circa 22.000 unità, per la copertura dei periodi di assenza si è reso necessario utilizzare anche altri strumenti da parte di tutti i dipendenti del gruppo Fs. In particolare, si è convenuto di far ricorso alle ferie relative agli anni precedenti e alle misure previste dal decreto n. 18 del 17 marzo 2020, vale a

dire congedi parentali e permessi legge 104, i primi dei quali retribuiti al 50% e integrati dall'azienda fino al 100%. Ovviamente la sequenza delle azioni da mettere in campo prevede prima il ricorso alle ferie degli anni precedenti e, successivamente, ove possibile, alle altre due forme di assenza dal lavoro.

Il confronto è proseguito con le singole società sia a livello nazionale che territoriale per definire i criteri per l'individuazione dei lavoratori interessati alla sospensione/riduzione dell'attività lavorativa.

I criteri devono tener conto delle posizioni da coprire per svolgere la residua attività produttiva, cercando di assicurare una distribuzione equa e a rotazione tra i lavoratori dell'impianto. Nel medesimo accordo quadro abbiamo concordato che le stesse società anticipino ai lavoratori interessati dalla riduzione di attività, con la regolare cadenza mensile, gli importi che saranno a carico del fondo.

Per quanto riguarda la società Mist, non essendo ricompresa tra le società del Gruppo Fs a cui si applica il fondo ordinario, abbiamo dovuto concordare l'attivazione della cassa integrazione in deroga, unico modo per garantire il reddito dei circa 1.800 lavoratori di questa azienda. In ogni caso, in base a quanto previsto dall'accordo quadro sottoscritto con il gruppo Fs, la società Mist integrerà la differenza tra quanto



Nel gruppo Fs Italiane, per far fronte all'emergenza, abbiamo convenuto di attivare il fondo ordinario disciplinato dal decreto interministeriale del maggio del 2017. Fino ad ora lo strumento del fondo era stato sempre utilizzato per la parte straordinaria e per l'accompagnamento alla pensione e non l'avevamo mai utilizzato per la riduzione o sospensione di attività: mai avremmo pensato di doverci ricorrere per una simile situazione.

L'assegno mensile, in base al regolamento del fondo, prevede



percepito dal lavoratore con cassa in deroga e la retribuzione ordinaria mensile, pertanto nessuno dei dipendenti dell'azienda avrà decurtazione di stipendio. La stessa società si è impegnata ad anticipare l'assegno mensile, fermo restando che nel momento in cui il lavoratore riceverà la somma da parte dell'Inps, la stessa sarà recuperata attraverso il cedolino paga.

All'interno di questa azienda abbiamo anche alcune situazioni particolari relative a contratti a tempo determinato in scadenza per 116 lavoratori e, a questo proposito, la società ha confermato che a questi verrà rinnovato il tempo determinato anche in presenza di cig in deroga e, laddove i lavoratori dovessero essere prossimi alla scadenza dell'anno di proroga, il loro contratto verrà trasformato a tempo indeterminato.

Per Mist vi sono anche casi di lavoratori che erano in corso di prima professionalizzazione e che si sono visti bloccare il periodo di formazione dal sopraggiungere della pandemia da Covid-19 e, in merito a questi, abbiamo chiesto che, una volta superata l'emergenza, possano essere richiamati. In tal senso l'azienda ha dato rassicurazioni al riguardo, auspicando che non vi siano riduzioni di attività.

Anche nella società Italo-Ntv abbiamo svolto l'esame congiunto per l'attiva-

zione della cassa integrazione guadagni ordinaria, secondo quanto previsto dal

**La tecnologia ha permesso anche di utilizzare la formazione a distanza, dando ottimi risultati di gradimento da parte dei partecipanti**

decreto n. 17 del 18 marzo 2020. In questo caso, non è previsto dalle norme che vi sia l'integrazione della cassa da parte aziendale ma, vista l'entità degli effetti del taglio determinato dalla cigo sulle retribuzioni, abbiamo chiesto alla società un intervento per mitigarne l'impatto in termini di integrazione salariale. L'azienda si è resa disponibile a

effettuare una riflessione seria in merito e ad affrontare la questione nei prossimi incontri periodici.

Altra modalità di lavoro molto utilizzata in questo periodo di pandemia è stata quella dello smart working, che ha permesso di svolgere a distanza tutte quelle attività di programmazione, progettazione, contabilizzazione, post-vendita, che hanno consentito alla macchina amministrativa e gestionale delle aziende di funzionare anche in una situazione di emergenza. La tecnologia ha permesso anche di utilizzare la formazione a distanza: molti corsi di aggiornamento e di vera e propria istruzione sono stati attivati in modalità da remoto, dando ottimi risultati di gradimento da parte dei partecipanti. Ecco, tra i tanti aspetti negativi, una delle cose positive che ci ha insegnato questo lunghissimo periodo di emergenza è stata quella di apprezzare appieno questa modalità operativa; auspichiamo che questo abbia convinto i tanti dirigenti, fino ad oggi poco propensi, ad attivarla nelle proprie strutture.

Aggiungiamo che, in queste settimane, anche nella nostra attività di riunioni sindacali con le imprese per definire i vari accordi o espletare gli esami congiunti per l'attivazione degli ammortizzatori sociali, abbiamo imparato a rivalutare la modalità di confronto in videoconferenza e questo, credo, sarà molto utile. Anche per il futuro.



# Noi al fianco di tutti i ferrovieri. Con un occhio al domani



Massimo Malvisi

**C**irca la gestione della drammatica emergenza che stiamo vivendo, nel nostro settore, bisogna fare una netta distinzione tra gli effetti dei provvedimenti governativi: quelli che si sono prodotti sul trasporto dei passeggeri e quelli sul trasporto merci.

L'esigenza di contenere il più possibile l'epidemia di Covid-19 si è tradotta in una drastica riduzione di servizi di trasporto viaggiatori che ha interessato tutte le tipologie. Di contro si è mantenuta, anzi in qualche caso si sono registrati degli incrementi, la richiesta di traffico merci. Quest'ultimo anzi ha potuto avvantaggiarsi del calo di traffico ferroviario passeggeri, ma anch'esso si è dovuto confrontare con la necessaria messa a punto di tutele specifiche delle lavoratrici e dei lavoratori, previste dai vari provvedimenti legislativi emanati.

A fronte delle iniziative che ogni impresa ferroviaria, pur con tempistiche e modalità diverse, ha messo in campo, come Fit-Cisl abbiamo ritenuto opportuno, stante la forte omogeneità del settore, portare avanti un'azione tesa a uniformare quanto più possibile gli interventi e le modalità di tutela di tutte le lavoratrici e di tutti i lavoratori del settore. Da qui sono diventate operative talune intese che, partendo dalla diffusione capillare tra le lavoratrici e i lavoratori del decalogo comportamentale del Ministero della Salute, hanno stabilito la dotazione dei dpi

*Abbiamo previsto ogni tutela per i lavoratori, ma non ci fermiamo qui*

**Abbiamo sollecitato le imprese a stipulare una specifica polizza assicurativa per i propri dipendenti contro il rischio da Covid-19**

(dispositivi di protezione individuale), come guanti, gel igienizzante e mascherine, e hanno previsto anche una diversa organizzazione del lavoro, per evitare concentrazioni di personale potenzialmente pericolose da un punto di vista sanitario. Inoltre, sono state definiti ulteriori interventi di pulizia e disinfezione degli ambienti di lavoro e dei mezzi utilizzati, come le cabine di guida del parco rotabili, usando specifici prodotti. Tali interventi devono essere tracciati, sempre con l'obiettivo di trasmettere una maggiore tranquillità al personale.

Tra le misure gestionali che abbiamo richiesto alle imprese vi sono la riduzione degli Rfr (riposi fuori residenza) e l'adozione del rimborso a piè di lista, qualora non sia possibile da parte dell'impresa organizzare un servizio per far usufruire di un pasto al personale interessato, per superare le notevoli difficoltà in tal senso a valle del provvedimento legislativo che ha disposto la chiusura anche degli esercizi di ristorazione.

sura anche degli esercizi di ristorazione.

Allo scopo di fornire ulteriori coperture, abbiamo sollecitato le imprese a stipulare una specifica polizza assicurativa per i propri dipendenti contro il rischio da Covid-19, la quale, oltre a determinate indennità economiche, prevede la possibilità di usufruire di alcuni servizi alla persona che vanno incontro alle esigenze di un lavoratore che contragga la malattia. Infine, dove ci è stato possibile come Fit-Cisl abbiamo proposto e fatto valere, non con poca fatica, il principio che i periodi di malattia riconducibili al Covid-19 siano da escludere dal conteggio del comparto.

Tutte queste misure non vogliono però cancellare il fatto che si può e si deve comunque operare senza che vi siano rischi per la salute delle lavoratrici e dei lavoratori. Questo è opportuno ribadirlo a chiare lettere.

Risulta evidente che, anche in considerazione dell'incertezza su quando finirà la pandemia, stiamo monitorando la situazione sia dal punto di vista della prevenzione sia per quanto riguarda i volumi di attività. Questo per mettere in campo tempestivamente eventuali ulteriori strumenti di tutela, a salvaguardia del personale. Ma guardiamo anche al dopo, per iniziare a costruire la ripresa una volta terminata l'emergenza Covid-19.



# Tutelare i lavoratori e garantire il servizio: l'esempio Rfi



Michele Castellano

*Mascherine, distanziamento, smart working: gli interventi a tutela del personale*



**L**a drammatica emergenza sanitaria da nuovo coronavirus che ha colpito il nostro Paese ha stravolto l'operatività all'interno di Rete ferroviaria italiana, che sta affrontando le tante difficoltà derivanti dal dover assicurare in condizioni di estrema criticità, in qualità di gestore dell'infrastruttura, un servizio pubblico essenziale volto a garantire la piena disponibilità - e in sicurezza - della rete ferroviaria, per consentire la circolazione dei treni delle imprese di trasporto di viaggiatori e delle merci.

Il personale dei due settori di esercizio della Circolazione e della Manutenzione si sono trovati così ad affrontare una situazione straordinaria, senza precedenti, esplosa dopo una fase iniziale di generale sottovalutazione della gravità del fenomeno, alimentata da diverse e contrastanti opinioni espresse al riguardo da amministratori pubblici e da esperti in medicina.

Con i primi provvedimenti restrittivi adottati dal governo per il contenimento della diffusione del contagio con la definizione delle zone rosse, gli interventi iniziali che abbiamo convenuto con la società hanno riguardato le misure di prevenzione da adottare per il personale delle Sale Circolazione. Questi impianti strategici, da cui avviene la regolazione della circolazione dei treni, vedono per ogni turno la contemporanea presenza di un notevole numero di lavoratori distribuito su diverse postazioni collocate in un unico ambiente aperto (open space), senza alcun genere di barriere o strutture divisorie: condizioni poco ideali per evitare la propagazione di

qualsiasi agente patogeno.

Per tali ragione da parte aziendale sono stati attivati controlli preventivi della temperatura corporea a inizio turno. Il provvedimento è partito dalla sala circolazione di Milano, città al centro della zona di massima concentrazione del contagio ed è stato subito esteso a tutte le altre 14 sale di controllo esistenti, e riguarda tutto il personale operativo, compreso il personale del settore manutenzione (Cei e Dote), impedendo di prendere servizio a chiunque risulti con un valore superiore ai 37 gradi.

Si è proceduto anche ad una rivisitazione dell'organizzazione del lavoro, adeguandola man mano rispetto alla contrazione del traffico attuata dalle imprese di trasporto, in modo da ridurre all'indispensabile la presenza di personale.

Per tutte le situazioni, in particolare nelle postazioni dove operano contemporaneamente due agenti e dove non è possibile mantenere la distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro prevista dai dpcm, sono stati forniti i dispositivi di protezione individuale. Inoltre, sono stati attivati interventi di igienizzazione e sanificazione a ogni cambio turno per tutte le singole postazioni. All'interno di ogni Sala Circolazione è stato individuato un locale di isolamento dove far stazionare il lavoratore che presenti i sintomi del Covid-19



in attesa dell'intervento delle unità sanitarie. Per tale eventualità sono state anche definite la procedura comportamentale, da adottare da parte degli altri lavoratori presenti in sala contemporaneamente al soggetto potenzialmente infetto, e le modalità di intervento da parte delle ditte per le attività di decontaminazione dell'ambiente. Tipologie di intervento a tutela della salute dei lavoratori sono state previste anche per le grandi cabine e per le stazioni dove sono contemporaneamente presenti più unità.

Misure di prevenzione del contagio sono state adottate pure per le Sale Blu, che sono gli impianti dedicati all'assistenza dei viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità, incrementando in tali sedi le pulizie dei locali a ogni cambio di turno. Al personale di dette strutture sono stati forniti i previsti dispositivi di protezione e sono state impartite precise disposizioni per la gestione dei casi di eventuali persone con sintomatologie da contagio da virus.

Per la Manutenzione, oltre agli interventi igienico/sanitari da realizzare con maggiore frequenza dei locali spogliatoio, siamo stati e continuiamo a essere fortemente impegnati per fare in modo che l'utilizzo del personale sia limitato esclusivamente all'effettuazione di attività indispensabili a garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Si

tratta di una operazione necessaria per ridurre le occasioni di possibile contagio, visto che nel normale svolgimento della maggioranza delle lavorazioni e, soprattutto, negli spostamenti per raggiungere i luoghi di intervento non è possibile mantenere tra i lavoratori una distanza di sicurezza tale che eviti la trasmissione del virus. Per i trasferimenti con le auto, su nostro intervento, è stato previsto l'utilizzo del proprio veicolo appunto per evitare una pericolosa contemporanea presenza di più lavoratori su un'unica auto di servizio, mentre per coloro che devono scortare mezzi d'opera ferroviari, spesso condividendo spazi ristretti con più soggetti, l'unica tutela è affidata alle mascherine e ai guanti protettivi.

**Tutte le misure di prevenzione che sono state condivise con la società sono oggetto di un nostro continuo comune monitoraggio e di interventi modificativi**

E proprio le mascherine rappresentano la maggiore criticità, essendo, come noto, di difficile reperimento. Tale problema del resto è diffuso su tutto il territorio nazionale e in tutti i settori produttivi. Mancano persino in ambito

sanitario, cioè per i lavoratori impegnati in prima linea a fronteggiare l'emergenza. Abbiamo richiesto, quindi, una rimodulazione delle attività programmate sospendendo e rinviando i tanti cantieri aperti non strettamente legati alla sicurezza, per evitare situazioni di assembramento di personale, in maggioranza appartenente alle imprese appaltatrici, in modo che i lavoratori non siano impegnati in attività senza disporre di adeguati dispositivi a protezione della propria salute. Un'altra soluzione, finalizzata sempre a diradare la compresenza di lavoratori negli impianti, è possibile realizzarla attraverso la modifica dell'articolazione dell'orario di lavoro prevenendo, con intesa da raggiungere a livello territoriale, i turni avvicendati su due periodi, mattino e pomeriggio, oppure diversificando l'inizio e termine del servizio delle squadre all'interno dei nuclei manutentivi.

Tutte le misure di prevenzione che sono state condivise con la società sono oggetto di un nostro continuo comune monitoraggio e di interventi modificativi per adattare in base all'evoluzione dell'andamento dell'emergenza sanitaria, che auspichiamo finisca al più presto per ritrovare tutti la perdita serenità.



# Covid-19, la nostra firma per tutelare i lavoratori



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

*Un protocollo unitario da aggiornare in base all'evoluzione della pandemia*

**L**o scorso 19 marzo, a fronte dell'emergenza coronavirus, abbiamo sottoscritto insieme alle altre associazioni sindacali e le parti datoriali Utilitalia, Cisambiente, LegaCoop Produzione e Servizi, Agci Servizi, Concoopoperative e Fise Assombiente, un protocollo in linea con l'intesa raggiunta tra governo e parti sociali il 14 marzo.

L'obiettivo è quello di contrastare e contenere la diffusione della pandemia Covid-19, mettendo in campo misure concrete di prevenzione dal contagio per gli operatori dei servizi ambientali e dei loro familiari, limitando anche il rischio di interruzioni di un servizio quanto mai essenziale in questo momento per la salute pubblica, quello della gestione e smaltimento dei rifiuti, che deve garantire una prestazione ordinaria anche nelle attuali condizioni di straordinaria difficoltà.

Il protocollo si rivolge anche al Governo, ai Ministeri competenti, alla Protezione Civile, alle Regioni e all'Anci, l'Associazione dei Comuni, chiedendo loro di promuovere ogni azione che, partendo dalla specificità del servizio indispensabile, per non aggravare l'emergenza sanitaria, consenta di garantire l'approvvigionamento dei Dpi (dispositivi di protezione individuale) e di ogni altro bene necessario al pieno funzionamento della raccolta e degli impianti. Nello specifico, con una nota ai Ministri dell'Interno, dell'Ambiente e al Capo della Protezione Civile, si è segnalata una impellente criticità nel reperire i dispositivi di protezione individuale, e in particolare di mascherine, il cui acquisto in grandi quantità sul mercato è quasi impossibile a causa delle limitazioni imposte sulla logistica, di fermi di lungo periodo alle dogane, delle indicazioni date alle imprese produttrici di privilegiare i mercati domestici, o di sequestri di quantitativi già ordinati per rifornire le strutture sanitarie in difficoltà. Il rischio è l'interruzione, in alcune aree del Paese, dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti; per questo si è richiesto di parificare le esigenze di approvvigionamento delle aziende dei servizi ambientali a quelle del comparto sanitario o della protezione civile, individuando soluzioni uniche per tutti, così come già opportunamente fatto in altre disposizioni di legge.

**È anche richiesta la sospensione delle attività aziendali non indispensabili, garantendo comunque la continuità dei servizi essenziali**

Abbiamo anche invitato le istituzioni a sospendere le procedure di appalto in corso, prorogando le attuali gestioni, per evitare di creare ulteriori criticità in questo delicato contesto con l'avvicendamento tra operatori. Chiediamo anche la sospensione o limitazione di tutte le attività non essenziali e che comportino un contatto diretto fra operatore e cittadino.

Si è istituito un Comitato nazionale con il compito di esaminare e affrontare le tematiche relative a salute e sicurezza e consentire ai territori una gestione più informata e meno conflittuale. Alle attività del Comitato, ove necessario, potranno essere chiamati a partecipare enti ed esperti in grado di fornire elementi di conoscenza e impostare attività di ricerca utili al miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza del settore.

Il Comitato si pone come entità di mediazione di eventuali situazioni critiche e della richiesta di verifica della correttezza delle prassi in azienda adottate in relazione alle disposizioni del Protocollo confederale del 14 marzo 2020.

Viene chiesto di costituire in ogni azienda un Comitato per la verifica e l'attuazione del protocollo, con la partecipazione e il coinvolgimento dei soggetti sindacali titolari e degli Rlssa (Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, salute e ambiente di lavoro), in particolare sulle scelte adottate e da adottare, anche in merito a protocolli di sicurezza anti-contagio.

Le assenze dovute alla patologia da coronavirus e quelle qualificate come malattia, ai sensi delle disposizioni legislative, non verranno conteggiate ai fini del comporta di malattia per la conservazione del posto di lavoro.

Saranno sospese, temporaneamente e limitatamente alla durata dello stato di emergenza, le procedure contrattuali relative alla modifica degli orari, quali nastri orari, durata massima orario giornaliero e settimanale e turnazioni (sfalsamento turni, orari differenziati), nonché alla programmazione del periodo feriale, nel rispetto delle disposizioni di legge in materia, ferma restando peraltro in ogni caso la previa informazione e consultazione delle rappresentanze sindacali.

Il tavolo nazionale si porrà mediatore di eventuali situazioni critiche e della richiesta di verifica della correttezza delle prassi adottate in relazione alle disposizioni del contratto collettivo nazionale.

È anche richiesta la sospensione delle attività aziendali non indispensabili, garantendo comunque la continuità dei

voro senza perdita della retribuzione a causa della riduzione delle attività non indispensabili. Esauriti questi strumenti, saranno attivati gli ammortizzatori sociali previsti dai decreti sul coronavirus.

Per evitare il contagio tra i dipendenti, le aziende diffonderanno norme di buone pratiche di igiene, fornendo informazioni necessarie e dotando ogni

rità competenti.

Nell'organizzazione del lavoro, dove non sia possibile operare a una distanza interpersonale di almeno un metro, va favorito il lavoro in singolo degli addetti.

Le aziende dovranno aggiornare il documento di valutazione dei rischi, in relazione al rischio associato all'infezione



servizi essenziali come individuato nelle prescrizioni legislative di emergenza; abbiamo ottenuto che sia privilegiato lo smart working, limitando la presenza in azienda di lavoratori addetti alle attività di tipo tecnico/amministrativo, che vengono svolte normalmente in ufficio e che possono essere attuate in modalità a distanza.

Previa consultazione con i sindacati aziendali, verranno utilizzate le ferie e i congedi retribuiti pregressi o maturati, nonché gli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva, al fine di consentire ai dipendenti, la cui prestazione non sia necessaria, l'astensione dal la-

sede di dispenser a soluzione idroalcolica e di prodotti per la sanificazione personale, opereranno nell'organizzazione del lavoro e dei turni per diminuire le occasioni di contatto tra i lavoratori. Le imprese effettueranno azioni di sanificazione, con frequenza e processi adeguati - sentito il medico competente - dei mezzi, delle attrezzature e dei luoghi di lavoro (uffici, spogliatoi, bagni aziendali e via elencando). Nel caso in cui le aziende, per motivi estranei alle proprie disposizioni, fossero impossibilitate a reperire il materiale necessario, ne dovranno dare immediata comunicazione al Comitato per la verifica e l'attuazione del protocollo e alle auto-

da coronavirus e alle relative procedure interne, e verificare, in collaborazione con l'Rspp (Responsabile servizio prevenzione e protezione), il medico competente, e consultando gli Rlssa, la rispondenza del Dvr (e dei Duvri, documenti unici di valutazione dei rischi, nei riguardi delle aziende in appalto), aggiornandolo agli interventi conseguenti e ai protocolli di prevenzione adottati.

Il protocollo sarà suscettibile di integrazioni e modifiche periodiche, alla luce degli sviluppi dell'emergenza epidemiologica.

# Buona gestione nell'emergenza, Fit-Cisl in prima linea



**Rosario Fuoco**  
Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Anas

*Lo smart working applicato su larga scala grazie al sindacato*

**D**opo il tumultuoso avvio della gestione dell'emergenza da coronavirus in Italia, ci siamo trovati catapultati in un momento storico senza precedenti ad affrontare una realtà lavorativa e sindacale del tutto nuova, imprevista e molto dolorosa per tutti.

Nel nostro ambito, il primo approccio con la società Anas è stato incentrato sulle misure per prevenire la diffusione del contagio, attraverso l'emanazione delle prime disposizioni di carattere generale, cui hanno fatto seguito ulteriori istruzioni operative, in linea con le indicazioni del Ministero della Salute.

È stata istituita una unità di crisi dalla capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, cui Anas partecipa con il Direttore Risorse umane e il Direttore Tutela aziendale. Analoga unità di crisi è stata istituita presso Anas: ne fanno parte, oltre ai due dirigenti già citati, anche il Direttore Operation e il Direttore Relazioni esterne.

Le prime misure messe in campo hanno riguardato da un lato la sanificazione e l'igienizzazione di ambienti lavoro, mezzi e attrezzature, dall'altro la sospensione di viaggi e trasferte, conferenze, eventi, riunioni e tutte quelle iniziative che potrebbero generare occasione di contatto e quindi di contagio.

Anas si è impegnata altresì ad adeguare le istruzioni operative con ulteriori misure, sia rispetto agli sviluppi della situazione e ai conseguenti aggiornamenti dei protocolli sanitari emanati da parte degli organismi competenti sia rispetto alle disposizioni legislative, anch'esse in evoluzione continua.

Ma il provvedimento più importante preso dalla società in materia organizzativa è stato sicuramente quello di chiudere per una settimana tutte le sedi territoriali e la Direzione generale, anticipando la chiusura aziendale di agosto, al fine di contenere il contagio e contestualmente avere il tempo per riorganizzare le nuove modalità di lavoro.

In merito alle iniziative aziendali, il sindacato, nello spirito di piena collaborazione e impegno teso ad affrontare in modo collaborativo l'emergenza in atto, ha preliminarmente condiviso con la società la piena continuità di informazione, anche

a livello territoriale, e la necessità di assicurare momenti di verifica periodica. A tal fine, il sindacato ha proposto di gestire l'emergenza su tre fronti. Il primo fronte, inerente alla salute dei lavoratori, prevede la sanificazione degli ambienti e il potenziamento della dotazione igienico-sanitaria presso le sedi e i luoghi di lavoro. Contestualmente è stato proposto l'aggiornamento del documento di valutazione dei rischi rispetto alla presenza del nuovo coronavirus, anche in relazione alla fornitura di idonei dispositivi di protezione per i lavoratori esposti al contatto diretto con l'utenza. Per quanto riguarda il personale di esercizio, ed in particolare quello che opera in squadra, il sindacato ha ribadito la necessità di osservare il mantenimento della distanza di sicurezza tra le persone.

Anas ha accolto positivamente le nostre istanze poiché in linea con il dpcm in vigore, applicando le regole diffuse dal Ministero della Sanità, tra cui il mantenimento della distanza di sicurezza tra le persone, limitando a non più di due, ove possibile, la compre-

**Durante il mese di marzo è stata data la possibilità di lavorare in smart working a circa 4mila dipendenti di Anas**



senza dei lavoratori sui mezzi, dei quali è stata prevista la sanificazione, oltre alla dotazione, nei centri di raccolta, di presidi igienici ed eventualmente sanitari, in accordo con il medico competente.

Il secondo fronte riguarda la modalità di lavoro smart working. La proposta principale, ovviamente condivisa con la società e agevolata dai dpcm che si sono susseguiti, è stata la più ampia applicazione possibile di questa modalità lavorativa da casa. Dopo un confronto documentale con la società, si è dato corso a una delle richieste sindacali che negli ultimi anni si era fatta sempre più urgente. Durante il mese di marzo è stata data la possibilità di lavorare in smart working a circa 4mila dipendenti di Anas. Si tratta di un vero miracolo organizzativo, che nasce dalla volontà e tenacia sindacale di far introdurre su larga scala tale modalità operativa, prevista nel contratto collettivo nazionale rinnovato a dicembre 2019. A tale fine sarà emanata, in accordo tra le parti, una procedura semplificata per coinvolgere il maggior numero possibile di dipendenti in smart working, ferma restando la definizione di un accordo sindacale che distingue l'attuale fase emer-

genziale rispetto alla fase successiva, in cui la materia dovrà essere gestita in modo organico e ordinario.

Il terzo fronte è inerente alla copertura delle assenze da lavoro. L'approccio giustificativo per le assenze derivanti dal fenomeno coronavirus dovrà essere teso a garantire, attraverso l'utilizzo degli strumenti disponibili nel ccnl vigente (permessi retribuiti), tutto il personale soggetto a ordinanze restrittive emanate dalle autorità competenti o interessato da misure di prevenzione medica. Il sindacato ha proposto un accordo che, anche integrando l'attuale ccnl, preveda ulteriori modalità di copertura per eventuali assenze dal servizio legate all'emergenza e all'eccezionalità del fenomeno in atto. Al momento in cui andiamo in stampa l'azienda ha chiesto tempo per fare le sue valutazioni in merito alla nostra proposta.

La misura in assoluto più importante tra tutte quelle messe in campo in Anas è senza dubbio la costituzione del comitato di cui all'art. 13 dell'accordo Governo-parti sociali del 14 marzo scorso che ha portato alla firma del "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento

della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro".

In applicazione di tale accordo il 18 marzo scorso è stato costituito in Anas il comitato formato da 18 componenti, di cui sei Direttori centrali Anas, sei dirigenti sindacali nazionali e sei responsabili dei lavoratori per la sicurezza. Da subito il comitato si è riunito in videoconferenza affrontando immediatamente le procedure operative messe in campo sino a quel momento e impegnandosi a regolamentare e applicare tutte le misure previste per il contenimento del contagio del coronavirus.

Il sindacato, da sempre in prima linea per la tutela della salute e dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, assume un ruolo ancor più centrale in questo periodo, diventando punto di riferimento sia per il personale che per le aziende: è un ruolo di grande responsabilità, che sarà fondamentale per il superamento del fenomeno emergenziale attuale e il rilancio dell'economia quando la pandemia sarà finita.



# Lavoriamo insieme per rilanciare il settore



**Eliseo Grasso**  
Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Mobilità tpl

*Da subito abbiamo preso una serie di iniziative. Ecco quali*

**I**l settore del trasporto pubblico locale è abituato alle emergenze: economiche, organizzative e così via. Ma l'emergenza da coronavirus nessuno l'avrebbe mai immaginata.

La diffusione del Covid-19 è innanzitutto un'emergenza sanitaria: troppe le persone colpite, troppe le persone a cui il virus ha tolto la vita.

Ma, inevitabilmente, questa è una emergenza anche economica, che influirà negativamente sulle attività produttive e di servizi del nostro Paese e di tutto il globo. Certamente la priorità è quella sanitaria, ma la questione economica va affrontata contestualmente, intervenendo subito con misure di sostegno per le aziende, che possano dare una forma di tutela a tutte le lavoratrici e a tutti i lavoratori.

per dimensione, ha fatto sì che gli interventi messi in atto dalle imprese stesse a tutela del proprio personale, almeno nella prima fase dell'emergenza, non venissero coordinate: ognuna, ha attuato o "non attuato" misure cautelative a proprio giudizio. Purtroppo ancora una volta, anche in una fase emergenziale di tale portata, l'impossibilità di adottare misure coordinate da attuare su tutto il territorio nazionale ha fatto sentire le lavoratrici e i lavoratori di questo settore diversi tra loro, pur svolgendo lo stesso mestiere. Infatti, sin dai primi giorni dell'emergenza sanitaria, su segnalazione delle nostre strutture territoriali, dal livello nazionale abbiamo solo potuto registrare parziali interventi messi in atto da parte di alcune aziende i quali, se fossero stati coordinati, avrebbero certamente avuto un effetto maggiormente efficace e tranquillizzante per le lavoratrici e i lavoratori.

Anche nel rispetto dei vari dpcm (decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri) emanati per affrontare l'emergenza da parte del Governo, le aziende, recependo gli inviti ivi contenuti, hanno utilizzato il lavoro agile (smart working) per parte del personale amministrativo. Punto, questo, che, a nostro parere, avrebbe potuto essere maggiormente esteso, pur non essendo ancora uno strumento contrattuale degli autoferrovieri.

È chiaro che tutto il personale front line è quello maggiormente esposto ai rischi di contagio. Per questa ragione un'altra misura adottata, non da tutte le aziende, è la riorganizzazione del servizio per gli addetti alla verifica titoli di viaggio: si evita che le squadre salgano a bordo dei mezzi per il controllo e si richiede di fare queste operazioni solo a terra dopo la discesa dei passeggeri. Anche gli agenti di stazioni delle metropolitane hanno sin da subito avuto disposizioni ad hoc. Per il personale in guida invece, in particolare per chi è in servizio su mezzi che non consentono una protezione totale del posto guida, si sono adottate misure, anche alla buona, per cercare di delimitare la distanza dal conducente, rispettando i dettami del Ministero della Salute nel mantenere almeno un metro di distanza tra le persone. Questa misura, laddove adottata, è stata oggetto di un durissimo scontro tra le direzioni aziendali e le nostre strutture sindacali e, proprio grazie alla caparbia della Fit-Cisl a tutti i livelli, in alcune aziende è stata concessa. Questo la dice lunga sulla disponibilità di alcuni, anche quando si tratta della salute, di attuare



Di seguito, analizziamo come l'emergenza ha impattato sul settore del tpl, dal punto di vista economico e organizzativo, quali misure sono state messe in campo dalle aziende per tutelare la salute dei dipendenti e dei passeggeri, e le nostre proposte e iniziative.

La specificità del nostro settore, con numerose aziende sparse su tutto il territorio nazionale, diverse tra loro anche



modifiche provvisorie dei mezzi a costo zero e senza alcun intervento da parte delle autorità competenti, quale la Motorizzazione ad esempio.

Drammatico sin da subito è stato anche l'impatto economico, nonché la ripercussione che lo stesso ha avuto sui lavoratori. Le associazioni datoriali del settore, Asstra, Agens e Anav, hanno denunciato e richiesto ufficialmente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti lo stato di crisi del settore. Le stesse, infatti, hanno registrato una contrazione dei ricavi da traffico che, nelle aree soggette a provvedimenti delle autorità competenti, è arrivata fino all'80%. Inoltre, sulle linee interregionali sempre le stesse associazioni denunciano una riduzione di clientela superiore al 50%, mentre il trasporto scolastico e turistico con autobus ha subito un sostanziale blocco delle attività per effetto della cancellazione dei viaggi di gruppo, della chiusura delle scuole e della soppressione delle gite scolastiche e di istruzione.

Il riscontro di quanto denunciato dalle associazioni ci arriva attraverso le nostre strutture territoriali che hanno partecipato a innumerevoli riunioni, per

altro in modalità videoconferenza in adempimento del dpcm 11 marzo 2020 che ha vietato gli assembramenti di persone, convocate per esami congiunti finalizzati all'invio di richiesta di attivazione del fondo bilaterale di sostegno al reddito del nostro settore. Le conseguenze create dalla riduzione del servizio, attuata da diverse Regioni secondo quanto previsto dal punto 5) dell'art. 1 del dpcm del 11 marzo 2020, spaziano dall'utilizzo delle giornate di ferie pregresse fino a eventuali cambi mansioni legati alla perdita temporanea dei titoli abilitativi, essendo stati bloccati i corsi di abilitazione e il rinnovo degli stessi. Questo punto è stato poi superato anche grazie alla richiesta inviata dalle organizzazioni sindacali al dicastero dei Trasporti, il quale con apposito decreto ha prolungato le validità in scadenza nell'anno 2020.

Va specificato che il fondo bilaterale di solidarietà rimane l'unico strumento a disposizione del nostro settore, il quale operando nei servizi non può accedere alla cassa integrazione ordinaria e straordinaria. Infatti, in mancanza di norme legislative che possano consentire strade differenti, peraltro richieste dalle organizzazioni sindacali, si rischia che

il fondo non sia sufficiente a coprire il fabbisogno generato dalla crisi economica.

Pronta e immediata invece, è stata la reazione all'emergenza messa in campo dalla Fit-Cisl. Il 26 febbraio 2020, esattamente tre giorni dopo lo scoppio dell'emergenza, quando ancora le misure restrittive non erano state estese a tutto il territorio nazionale, è stato siglato da parte della nostra organizzazione insieme a Filt Cgil, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, un verbale di riunione nazionale all'interno del quale, tra l'altro, si è istituita una task force, con il compito di porre in campo le azioni necessarie per prevenire e contrastare l'emergenza sanitaria e i relativi eventuali effetti organizzativi e occupazionali legati alla diffusione del Covid-19. Di seguito i principali interventi previsti:

- la stretta osservanza delle linee guida emanate dalle autorità competenti in riferimento all'emergenza coronavirus (Covid-19);
- l'attivazione a livello nazionale di una "task force" paritetica, al fine di monitorare il fenomeno e individuare e coordinare ulteriori

misure da assumere in merito;

- l'adozione, laddove possibile, dello strumento dello "smart working" nei termini e ai sensi dell'articolo 2 del dpcm 25 febbraio 2020;
- la modifica, in via temporanea, delle norme del contratto collettivo nazionale di lavoro di seguito elencate: riduzione dei termini di preavviso per la richiesta di periodi di congedo parentale, pari a due giorni per i servizi di trasporto pubblico extraurbano e a tre giorni per i servizi di trasporto pubblico urbano, nelle zone interessate dall'ordinanza di chiusura delle scuole; in caso di provvedimenti restrittivi di quarantena, i periodi di assenza qualificati come malattia non saranno computati ai fini del calcolo del comporto.

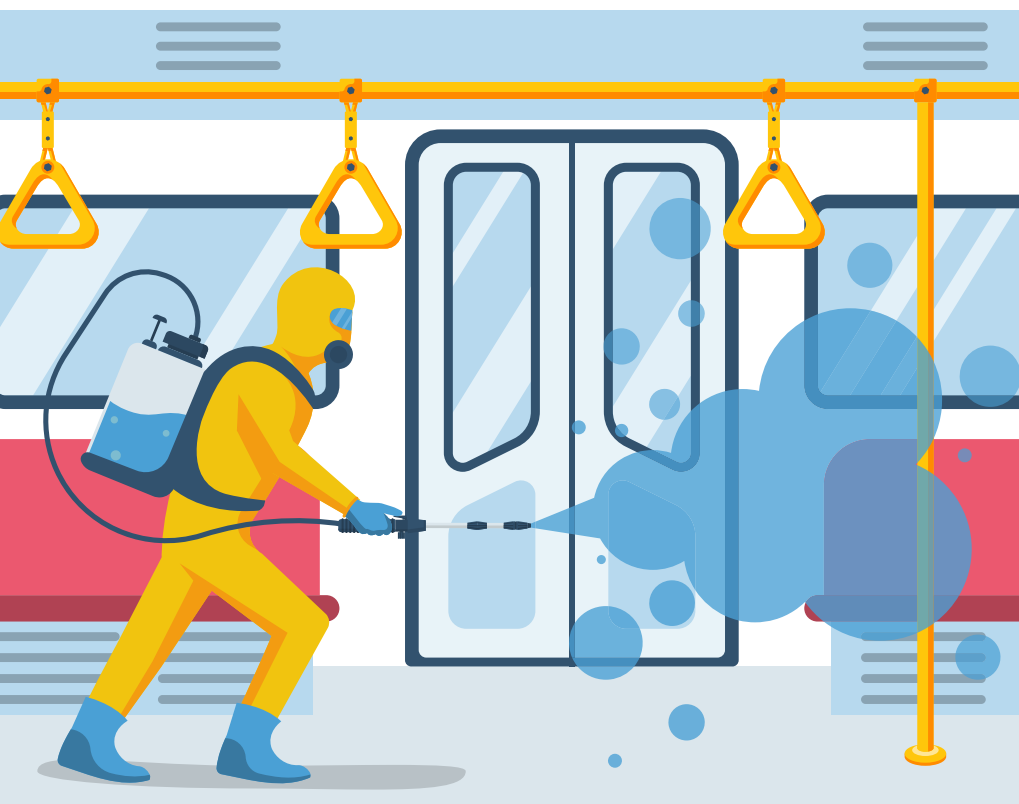
parti con tale avviso hanno inteso promuovere l'emanazione di specifici interventi normativi volti a tutelare la salute degli operatori e a prevedere misure straordinarie di sostegno al reddito delle lavoratrici e dei lavoratori e, allo stesso tempo, misure indennitarie a favore delle aziende del settore in cui si ricomprende il trasporto pubblico locale e scolastico, le autolinee a lunga percorrenza e commerciali e il trasporto turistico con autobus. Le principali misure contenute nell'avviso comune sono:

- igienizzazione e sanificazione dei mezzi pubblici;

**Ora come non mai  
dobbiamo tutti lavorare  
nella stessa direzione,  
sentendoci tutti parte  
di una comunità che saprà  
vincere questa battaglia**

- sospensione di corsi di formazione aziendale;
- in esito ai contenuti dei provvedimenti preannunciati del Governo, possibilità di prevedere, compatibilmente con le esigenze di servizio, la fruizione di permessi straordinari retribuiti per i dipendenti che si trovano nella necessità di assistere figli in età scolare e non abbiano a disposizione ferie pregresse o congedi parentali, con assunzione dei relativi oneri a carico dello Stato;
- massimo utilizzo possibile del lavoro agile per il personale necessario a garantire il livello di servizio essenziale le cui mansioni possono essere svolte in modalità remota;
- fruizione delle ferie come previsto dal dpcm dell'11 marzo 2020;
- adottare possibili accorgimenti atti alla separazione del posto di guida con distanziamenti di almeno un metro dai passeggeri; consentire la salita/discesa dei passeggeri dalla/e porta/e centrale e/o posteriore; sospensione, previa autorizzazione dell'Agenzia per la mobilità territorialmente competente e degli Enti affidanti, della vendita e del controllo dei titoli di viaggio a bordo, prevedendone lo svolgimento in fase di salita e di discesa dei passeggeri.

Ora come non mai dobbiamo tutti lavorare nella stessa direzione, sentendoci tutti parte di una comunità che saprà vincere questa battaglia, saprà superare tutte le difficoltà riscoprendo i rapporti sociali e il valore del lavoro. Noi, come sempre, sapremo fare la nostra parte.



Altro importantissimo strumento messo in campo grazie all'azione sindacale, è l'avviso comune che le stesse organizzazioni firmatarie del ccnl hanno condiviso con le associazioni datoriali. Le

- dotazione di materiali igienizzanti nei servizi igienici e fornitura, per il tramite delle autorità pubbliche preposte, di idonei kit personali ai dipendenti;

**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  
INVIACELO ENTRO IL 15 GENNAIO 2021  
PARTECIPA AL CONCORSO E VINCI!**

## IL REGOLAMENTO (IN BREVE)

### MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

**La partecipazione al concorso è totalmente gratuita.**

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

Gli elaborati dovranno attenersi alle seguenti specifiche:

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

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

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

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

I lavori dovranno essere inediti e originali.

# CONCORSO “NICO PIRAS”

# SONOSTATOIO

## INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

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

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

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

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

Titolare del trattamento dei dati è la FIT-CISL.

### TERMINE DI PRESENTAZIONE DEGLI ELABORATI

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

### LA COMMISSIONE GIUDICATRICE

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

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

Testo completo del Bando e tutte le info su:

[www.sonostatoio.com](http://www.sonostatoio.com)



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

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

IL DIRIGENTE  
Leonardo FILIPPONE

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

Viale Trastevere, 76/A - 00153 Roma  
06/5849 2125 2126 - [dgsip.ufficio2@istruzione.it](mailto:dgsip.ufficio2@istruzione.it)

# CONCORSO “NICO PIRAS”

# SONOSTATOIO

## INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

### I PREMI

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

#### SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

#### SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

#### SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

#### Premio “VINCI TU, VINCE LA SCUOLA”

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

#### Premio regionale per i primi classificati

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



# Così tuteliamo i marittimi dal rischio Covid-19



**Vincenzo Pagnotta**  
Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Trasporto marittimo

*Le procedure sanitarie a bordo sono da sempre severe, oggi ancora di più*

**L'**emergenza coronavirus e le vicende drammatiche che stanno riguardando le crociere ci ricordano quanto sia importante tutelare la salute in ambienti così particolari come le navi. La vita di bordo espone i membri dell'equipaggio a una serie di rischi, tra cui quello di contrarre malattie trasmissibili - anche potenzialmente gravi per la salute - tramite acqua, impianti di condizionamento, superfici e cibo contaminati.

La gestione di un'emergenza sanitaria a bordo di una nave, soprattutto se adibita al trasporto passeggeri, necessita di procedure veloci e sicure. Trattandosi di gestire migliaia di persone in un ambiente limitato, in cui l'inefficienza delle operazioni può portare a conseguenze gravi sia per la salute delle persone che dal punto di vista economico, la sicurezza sanitaria rappresenta un obiettivo imprescindibile. È quindi importante fornire un valido supporto di prevenzione e gestione delle emergenze, e questo è possibile attraverso una buona "amministrazione" della vita a bordo da parte del Comandante e una buona collaborazione da parte dell'azienda che deve garantire la manutenzione degli ambienti e degli impianti della nave, ma soprattutto sono dirimenti le operazioni di controllo delle autorità sanitarie di porto.

Da sempre i virus circolano e si diffondono in tutto il mondo. Un tempo le malattie arrivavano per nave, come successe con la peste nera in Europa nel Trecento. Oggi, purtroppo, soprattutto attraverso i viaggi aerei, la polmonite da coronavirus è in grado di coinvolgere diverse nazioni in brevissimo tempo. Ed è così che si è diffuso principalmente il Covid-19.

Quando però l'emergenza sanitaria si estende in vari continenti coinvolgendo interi territori, l'intero comparto economico mondiale deve fare i conti anche con tutti gli inevitabili effetti dell'epidemia.

In questo contesto, come Fit-Cisl siamo chiamati ad assicurarci che vengano prese tutte le misure più idonee a scongiurare i contagi tra i lavoratori, ma soprattutto abbiamo il compito di cercare di limitare i danni e le ripercussioni sul sistema marittimo e quindi sul lavoro, che inevitabilmente si presenteranno

una volta passata la fase di stretta emergenza.

Nel nostro Paese, la pandemia da coronavirus è costantemente monitorata dal Ministero della Salute, dalla Farnesina e dal Ministero dei Trasporti in un continuo scambio di informazioni con l'Oms (Organizzazione Mondiale della Sanità) e con l'Ecds (European Centre for Disease Prevention and Control). In queste condizioni la responsabilità del controllo sanitario nei porti e sulle navi è fondamentale e, in Italia, è affidata dal Ministero

della Salute agli Usmaf-Sasn (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera e Servizi per l'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile).

Gli Usmaf-Sasn, situati all'interno dei maggiori porti nazionali, costituiscono il filtro protettivo contro il rischio di importazione di malattie. Attraverso il personale medico e i tecnici della prevenzione che vi operano,

sono il primo livello di vigilanza igienico-sanitaria su mezzi, merci e persone in arrivo sul territorio italiano e comunitario. Tali uffici svolgono importanti attività medico-legali (vaccini e certificati) per i fabbisogni del personale marittimo nazionale, ma forniscono anche una preziosa attività di prevenzione e vigilanza igienico-sanitaria, soprattutto su navi battenti bandiera italiana.

In particolare, agli Usmaf-Sasn è affidato il compito di rilasciare la cosiddetta Libera Pratica Sanitaria, procedura internazionale diretta a tutte le navi in arrivo nei porti nazionali, provenienti da porti extracomunitari, comunitari e nazionali, qualora ci siano a bordo casi sospetti o accertati di malattia infettiva, oppure nei casi in cui il Ministero della Salute lo richieda. Tale procedura consiste nell'autorizzazione a entrare nel porto e iniziare le operazioni di sbarco e imbarco delle persone o delle merci. L'Usmaf-Sasn riceve, prima dell'arrivo in porto, la richiesta di Libera Pratica Sanitaria dal comandante attraverso una Dichiarazione Marittima di Sanità, al fine di predisporre in tempo utile gli eventuali interventi di vigilanza e di acquisire ogni informazione sulla situazione sanitaria del paese di provenienza. Con l'accesso a bordo dei tecnici della prevenzione, si eseguono tutte le procedure necessarie ai fini del rilascio dell'autorizzazione (inchiesta epidemiologica) con il supporto di un dirigente medico, nel caso si dovessero presentare pro-

**Come Fit-Cisl siamo chiamati ad assicurarci che vengano prese tutte le misure più idonee a scongiurare i contagi tra i lavoratori**

blematiche relative alla presenza di casi sospetti o di malati da sottoporre a visita medica.

Come è facile immaginare, sono tantissime le possibili ripercussioni sull'attività delle compagnie di bandiera che operano con navi che transitano o approdano nei porti delle zone a rischio, così come molti sono i rischi a cui potrebbero essere esposti i lavoratori italiani che svolgono il loro lavoro in prossimità di quei porti o a contatto con possibili portatori.

Nonostante il livello di allarme sia ancora alto, l'Oms al momento non ha chiesto agli enti competenti il blocco delle attività marittime e le chiusure dei porti, limitandosi invece a dettare una serie di regole, protocolli e avvisi agli armatori.

L'Ics (International Chamber of Shipping), l'organizzazione mondiale degli armatori, accogliendo le linee guida dell'Oms ha chiesto alle compagnie di collaborare con le autorità sanitarie pubbliche per la gestione dei casi sospetti a bordo delle navi e di implementare le campagne di informazione sanitaria, invitando tutti i propri membri ad adottare le misure indicate. La raccomandazione dell'Ics è di mettere in campo tutte le precauzioni, non solo per contenere gli effetti dell'espansione del virus ma anche per evitare la chiusura dei porti che bloccherebbe, come sappiamo, il 90 per cento del commercio globale e con questo anche il trasporto di medicinali alla base del settore sanitario, nonché la fornitura di cibo e carburante.

In tale contesto, anche le principali assicurazioni marittime, come il London P&I Club, hanno richiesto alle navi che fanno scalo nei porti di località in cui è più alto il rischio di adottare tutte le precauzioni per prevenire i rischi di diffusione del coronavirus, e ciò include la segnalazione alle autorità nel caso in cui il virus sia sospettato essere a bordo, l'adozione di precauzioni per ridurre la possibilità di diffusione di qualsiasi virus, incluso il lavaggio delle mani, l'uso di mascherine e lo sbarco della nave solo se assoluta-

mente necessario.

Tutta la situazione ci porta a dover tenere sotto stretta osservazione ogni segnalazione che ci arrivi dai marittimi imbarcati. In alcune occasioni è stato necessario chiedere conferma alle compagnie sulla corretta applicazione delle direttive dell'Oms per assicurare i marittimi oppure richiedere l'applicazione urgente di tutte le misure di sicurezza per la adeguata tutela della salvaguardia delle nostre lavoratrici e dei nostri lavoratori.

Le ripercussioni sull'attività delle compagnie di bandiera e sull'intero comparto marittimo portuale sono state e saranno tantissime. Diversi Paesi tra cui l'Italia hanno gradualmente sospeso i trasporti delle persone fino ad arrivare al punto estremo: il nostro Ministero dei Trasporti, di concerto con quello della Salute, ha imposto lo stop a tutte le navi da crociera, misura che è stata prorogata fino al 13 aprile.

Il settore crocieristico è stato uno dei più tormentati dall'emergenza. Si veda il caso della Msc Meraviglia, cui era stato negato l'attracco in Giamaica e nelle Isole Cayman, quello della Costa Fortuna, che si è vista rifiutare l'attracco dalla Thailandia e dalla Malesia, la Msc Opera rifiutata a Malta, l'Albania che chiude il porto di Durazzo ai traghetti in arrivo dall'Italia, e molti altri casi, che portano le compagnie a decisioni inevitabili. Costa Crociere, la nostra compagnia di bandiera, ha già deciso lo stop delle nuove crociere dall'Italia fino al prossimo 30 aprile. Nel campo del trasporto merci la situazione non è migliore: abbiamo compagnie come Maersk che hanno cancellato 50 partenze da inizio di marzo e la Ocean Alliance che ha programmato una partenza su due verso il porto di Genova. Nel complesso generale, dai riscontri avuti si parla di una flessione dei traffici del 50%. In più, le navi che arrivano trasportano il -30% di merce rispetto al normale quantitativo stagionale di carico.

Viste le conseguenze sul comparto e su lavoratrici e lavoratori, diventa indispensabile il dialogo con le istituzioni e con

il Governo su alcuni punti fondamentali. Per questo abbiamo ritenuto necessario anticipare già nell'ambito del tavolo tecnico sulle problematiche del comparto marittimo, che si è tenuto al Ministero dei Trasporti il 6 marzo scorso, tutte quelle che ritenevamo essere le misure d'urgenza da attuare nel contesto dell'emergenza dell'epidemia da Covid-19. Per esempio, data l'impossibilità di poter partecipare a corsi di formazione in aula per il divieto imposto dagli ultimi Dcpm e visto il fermo di molte navi per la pandemia in corso, abbiamo chiesto la proroga della data di scadenza al 31 dicembre 2020 di tutte le certificazioni obbligatorie e di competenza dei marittimi italiani, affinché possano continuare a svolgere la propria attività lavorativa. Per quanto riguarda il problema dell'impossibilità dell'avvicendamento degli equipaggi italiani a causa delle restrizioni imposte da molti Paesi terzi a seguito dell'emergenza, abbiamo chiesto un intervento del dicastero degli Affari Esteri. Abbiamo poi evidenziato il problema riguardante le visite di routine di idoneità alla mansione personale marittimo. Constatata, infatti, l'impossibilità per i medici competenti di recarsi a bordo per effettuare le visite di routine relative all'idoneità alla mansione, di cui alla normativa 271/99, abbiamo chiesto ai ministeri competenti di emanare apposite istruzioni che prevedano finestre temporali, che allunghino la scadenza di tali certificazioni onde permettere, laddove una certificazione scadesse, un intervento nei luoghi e nei tempi che questa emergenza permetterà.

Come Fit-Cisl ci stiamo già confrontando con le aziende sulla possibile attivazione e utilizzo di Solimare, il fondo bilaterale per i marittimi, il cui scopo è quello di attuare interventi a tutela dei redditi delle lavoratrici e dei lavoratori dipendenti delle imprese di navigazione nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa, in relazione alle cause previste dalla normativa in materia di cassa integrazione ordinaria o straordinaria.

# Il nostro settore è strategico, l'emergenza lo conferma



Quirino Archilletti

Oggi più che mai il mondo dell'autotrasporto, con la pandemia da coronavirus in corso, riveste un ruolo fondamentale e strategico: insieme a molte altre figure professionali, i camionisti, come gli operatori sanitari, sono in prima linea, con la responsabilità che li contraddistingue da sempre, a garantire il trasporto di generi indispensabili come farmaci, alimentari e carburanti.

La Fit-Cisl, congiuntamente alle altre organizzazioni sindacali confederali, in considerazione delle nuove disposizioni emanate dal Governo circa il contenimento del contagio (che peraltro ribadiscono l'essenzialità del trasporto delle merci), ha fatto da subito presente che le limitazioni che comportano la chiusura dei punti di ristoro, soprattutto gli Autogrill con i relativi servizi igienici interni, dalle 18.00 alle 06.00, rendono estremamente difficile la prestazione lavorativa dei camionisti. Questo è ancora più evidente dal punto di vista igienico sanitario, in particolare modo per gli autisti che non possono rientrare al proprio domicilio e sono obbligati a dormire in cabina di guida in spazi non attrezzati.

Pur con la consapevolezza del grave momento storico e dunque con la giusta responsabilità, abbiamo richiesto ai Ministeri dei Trasporti, della Salute, del Lavoro, dello Sviluppo economico e al Coordinamento nazionale della Protezione Civile di considerare quanto da noi esposto e dunque, per garantire la sicurezza sanitaria degli autisti, di predisporre con urgenza lungo le autostrade e le superstrade trafficate, apposite aree attrezzate dal punto di vista igienico sanitario e luoghi di ristoro al fine di consentire alle lavoratrici e ai lavoratori di poter riposare in condizioni dignitose e nel rispetto della normativa vigente.

Inoltre abbiamo sollecitato tutte le associazioni datoriali affinché tutte le aziende e le imprese di trasporto merci, logistica e spedizioni su tutto il territorio nazionale, almeno in questa fase emergenziale, riducano quanto possibile i viaggi che comportano il pernottamento fuori sede, al fine di evitare forti disagi agli autisti nello svolgere il proprio lavoro, già molto impegnativo per sua natura.

**Continuiamo a monitorare la situazione per prendere eventuali ulteriori iniziative, se necessarie**

*La Fit-Cisl segue da vicino i lavoratori e opera per tutelarli al massimo*

Ancora una volta siamo riusciti a tutelare i nostri iscritti e tutti i lavoratori coinvolti: con soddisfazione abbiamo recepito il dpcm dell'11 marzo scorso con cui è stata ripristinata l'apertura, senza limitazioni d'orario, degli autogrill così come si legge nel seguente passaggio: «Sono sospese le attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie), ad esclusione delle mense e del catering continuativo su base contrattuale, che garantiscono la distanza di sicurezza interpersonale di un metro. Resta consentita la sola ristorazione con consegna a domicilio nel rispetto delle norme igienico-sanitarie sia per l'attività di confezionamento che di trasporto. Restano, altresì, aperti gli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande posti nelle aree di servizio e rifornimento carburante situati lungo la rete stradale, autostradale e all'interno delle stazioni ferroviarie, aeroportuali, lacustri e negli ospedali garantendo la distanza di sicurezza interpersonale di un metro».

Con la sottoscrizione, avvenuta lo scorso 14 marzo, dell'importante protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del coronavirus negli ambienti di lavoro, sono state previste, tra le tante misure prese, anche ulteriori tutele per gli autotrasportatori, come la garanzia di trovare servizi igienici dedicati all'interno degli impianti dove si scarica/carica.

Le nostre iniziative, figlie di idee e proposte che caratterizzano il nostro modo di fare sindacato, fatto di proposte prima ancora che di proteste, rafforzano l'idea che la filiera del trasporto delle merci deve essere sempre assicurata, soprattutto in questo momento molto difficile del nostro Paese, garantendo allo stesso tempo la massima sicurezza e la dignità delle lavoratrici e dei lavoratori coinvolti.

Ovviamente continuiamo a monitorare la situazione e restiamo in contatto con le nostre iscritte e i nostri iscritti per prendere eventuali ulteriori iniziative, se necessarie.

# Momento durissimo per il settore, Fit-Cisl in prima linea



**Marcello Bernabucci**  
Ufficio Coordinamento tecnico FIT-CISL  
Trasporto aereo

*Abbiamo messo in campo numerose iniziative, spesso dietro le quinte*

**L'**emergenza da Covid-19 si sviluppa continuamente, così come cambiano a ruota i provvedimenti delle varie autorità nazionali e mondiali. Per questo, a parlare dell'impatto del virus sul trasporto aereo si rischia di essere rapidamente superati dal susseguirsi degli eventi.

Tuttavia è giusto raccontare quanto la Fit-Cisl ha fatto e sta facendo per tutelare le proprie iscritte e i propri iscritti anche nell'aviazione civile. Tutto il settore dei trasporti, infatti, subito dopo il personale sanitario, è in prima linea nell'affrontare l'emergenza, garantendo la mobilità di coloro che sono costretti a viaggiare per necessità e l'approvvigionamento di farmaci, alimentari e altri beni indispensabili.

Chiarimo subito che la Fit-Cisl, ben coordinata dalla nostra Segreteria nazionale, oltre a informare e supportare puntualmente le sue iscritte e i suoi iscritti, ha dato e sta fornendo aiuto anche agli stessi operatori aerei.

Riguardo ai vettori, è da rimarcare che, mentre molti di questi (soprattutto low cost e charter) hanno semplicemente smesso di operare e messo a terra le loro flotte in Italia, altri come Alitalia continuano a svolgere un lavoro impeccabile in quello che comunque è un servizio pubblico necessario alla nazione. Senza l'impegno di aziende italiane dei trasporti, come è il caso di Alitalia nel trasporto aereo, sarebbero rimasti bloccati nel mondo senza possibilità di rimpatrio molte italiane e molti italiani, ma anche tanti passeggeri stranieri sono stati riportati

dalla nostra patria nei loro paesi di origine. È ammirevole quindi il lavoro svolto dal personale di terra e da quello di volo coinvolti in questo frangente. In questo momento, infatti, la priorità essenziale è la salute dei lavoratori e dei passeggeri.

Ma come funziona il lavoro di Fit-Cisl per fronteggiare questa emergenza? Nel lavoro di "back office", cioè dietro le quinte, le competenze sono di diverso tipo, ad esempio quelle tecniche di chi si occupa del monitoraggio delle direttive degli enti internazionali e nazionali che regolano il settore come l'Oms (Organizzazione mondiale della sanità), Iata (Associazione mondiale delle compagnie aeree), Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) ed Easa (l'Enac europeo) che aggiornano e preparano norme e indicazioni necessarie per implementare i processi di terra e di

volo.

In Fit-Cisl vi sono anche competenze di carattere medico sanitario presenti nelle commissioni dell'Easa attraverso la rappresentanza in Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti.

Nulla è trascurato: Fit-Cisl opera in tempo reale a ciclo pressoché continuo. Il lavoro di back office è trasmesso a Rsa e Rls, i rappresentanti dei lavoratori che rappresentano l'interfaccia primaria con le aziende e i colleghi in linea di volo.

**Nulla è trascurato: operiamo in tempo reale a ciclo pressoché continuo**





Infine, gli stessi colleghi iscritti alla Fit-Cisl sono una parte importante di questo processo poiché, attraverso tutti i possibili strumenti di comunicazione, dalla tradizionale telefonata alle chat, ci segnalano ogni anomalia riscontrata nei processi di lavoro degli operatori.

L'organizzazione della Fit-Cisl a monte di tutto e attraverso lo strumento di teleconferenza, che rispetta le direttive emanate dal Governo evitando riunioni fisiche delle persone al fine di ridurre la diffusione del virus, raccoglie le istanze provenienti dai vari settori produttivi e informa i dirigenti circa le iniziative strategiche in atto presso la Federazione stessa. Tutto questo è segno di un sindacato ordinato e al passo con i tempi

e soprattutto in grado di fronteggiare un'emergenza simile senza incertezze.

Tornando al lavoro in corso in questi giorni, dicevamo che abbiamo spesso suggerito agli stessi operatori quale sia la strada seguire in termini di prevenzione e mitigazione delle malattie trasmissibili. Ad esempio, siamo stati tra i primi a rilanciare le Safety Directive dell'Easa; stessa cosa per le circolari dell'Enac e dell'Icao e i suggerimenti della Iata e dell'Oms.

Si è potuto produrre anche delle "Note tecniche", una nuova newsletter su temi di rilevanza igienico sanitaria, operative tecniche e così via, destinata al perso-

nale navigante ma che presto produrranno anche per il personale di terra.

Inoltre, quando è stato necessario, abbiamo segnalato senza indugi alle autorità di vigilanza eventuali non conformità spingendo gli operatori ad adeguarsi alle norme, garantendo la salute sia del personale che dei passeggeri.

Infine è da non trascurare che, emergenza sanitaria a parte, la priorità in questo lavoro è e sarà garantire la sicurezza delle operazioni di volo sempre e a qualsiasi costo.



# Oltre l'emergenza: salute e sicurezza nel lavoro agile



Osvaldo Marinig

*In questo caso più che in altri il lavoratore è responsabile di se stesso*

I decreti ministeriali adottati per il contenimento della diffusione del coronavirus hanno proiettato il contesto sociale in una nuova dimensione. Le repentine modifiche delle abitudini e delle certezze serviranno per una riflessione sugli stili di vita, ma soprattutto sul rapporto tra individuo, lavoro e salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Tra le più dirompenti novità sicuramente c'è la possibilità di far svolgere le prestazioni lavorative in forma agile, anche in parziale deroga agli obblighi di cui agli articoli da 18 a 23 della legge n. 81/2017. Ci riferiamo agli obblighi sull'informativa che il datore di lavoro deve rilasciare ai lavoratori che hanno scelto il telelavoro/lavoro agile (come si vede nel box questi due termini non indicano esattamente la stessa cosa). L'urgenza di evitare i contatti tra le persone è stata prioritaria rispetto alla tempestiva comunicazione dell'informativa su come comportarsi quando si lavora al di fuori della sede aziendale con queste modalità.

Ci pare utile richiamare i principali contenuti nell'informativa non solo per coloro che non l'avessero ricevuta ma, soprattutto, in quanto rimarranno utili nel caso in cui, dopo l'emergenza, il telelavoro e il lavoro agile diventino modalità sempre più praticate.

## La legislazione

L'articolo 22 della legge n. 81/2017 prevede che il datore di lavoro, per garantire la salute e la sicurezza del lavoratore che svolge la prestazione in modalità di lavoro agile/telelavoro, consegni al lavoratore e al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, con cadenza almeno annuale, un'informativa scritta nella quale sono individuati i rischi generali e quelli specifici connessi alla particolare modalità di esecuzione del rapporto di lavoro. Contemporaneamente il lavoratore è tenuto a cooperare all'attuazione delle misure di prevenzione predisposte dal datore di lavoro per fronteggiare i rischi connessi all'esecuzione della prestazione all'esterno dei locali aziendali.

L'articolo 3 comma 10 del decreto legislativo n. 81/2008 dispone che: «A tutti i lavoratori subordinati che effettuano una prestazione continuativa di lavoro a distanza, mediante collegamento informatico e telematico, compresi quelli di cui al

decreto del Presidente della Repubblica 8 marzo 1999, n. 70, e di cui all'accordo-quadro europeo sul telelavoro concluso il 16 luglio 2002, si applicano le disposizioni di cui al Titolo VII, indipendentemente dall'ambito in cui si svolge la prestazione stessa. Nell'ipotesi in cui il datore di lavoro fornisca attrezzature proprie o per il tramite di terzi, tali attrezzature devono essere conformi alle disposizioni di cui al Titolo III. I lavoratori a distanza sono informati dal datore di lavoro circa le politiche aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro, in particolare in ordine alle esigenze relative ai videoterminali e applicano correttamente le direttive aziendali di sicurezza. Al fine di verificare la corretta attuazione della normativa in materia di tutela della salute e sicurezza da parte del lavoratore a distanza, il datore di lavoro, le rappresentanze dei lavoratori e le autorità competenti hanno accesso al luogo in cui viene svolto il lavoro nei limiti della normativa nazionale e dei contratti collettivi, dovendo tale accesso essere subordinato al preavviso e al consenso del lavoratore qualora la prestazione sia svolta presso il suo domicilio. Il lavoratore a distanza può chiedere ispezioni. Il datore di lavoro garantisce l'adozione di misure dirette a prevenire l'isolamento del lavoratore a distanza rispetto agli altri lavoratori interni all'azienda, permettendogli di incontrarsi con i colleghi e di accedere alle informazioni dell'azienda, nel rispetto di regolamenti o accordi aziendali».

Ricalcando quanto previsto, in sede comunitaria, dall'accordo-quadro del 16 luglio 2002 e, in sede nazionale, dall'accordo interconfederale del 9 giugno 2004, il comma di cui sopra stabilisce che l'accesso al domicilio del telelavoratore/lavoratore agile è subordinato al preavviso e al consenso di quest'ultimo, nei limiti di quanto previsto dalla normativa nazionale e dalla contrattazione collettiva. Al telelavoratore/lavoratore agile, a sua volta, è riconosciuto il diritto di chiedere ispezioni sulla sua postazione lavorativa. La nuova disposizione legislativa riporta fedelmente quanto previsto dai citati accordi anche con riferimento all'obbligo di rispettare la normativa sui videoterminali di cui al Titolo VII, all'obbligo di fornire attrezzature di lavoro conformi alle disposizioni di cui al Titolo III, all'obbligo di informare i lavoratori circa le politiche aziendali in materia di sicurezza sul lavoro e all'adozione di misure dirette a prevenire l'isolamento del telelavoratore/lavoratore agile rispetto ai colleghi che lavorano nei locali dell'azienda, permettendo di incontrarsi con loro e di acce-



dere alle informazioni dell'azienda, nel rispetto dei regolamenti e degli accordi aziendali.

### I principali contenuti dell'informativa

#### **1. Comportamenti di prevenzione generale richiesti durante lo svolgimento del lavoro agile o telelavoro**

Il lavoratore è tenuto a cooperare con diligenza all'attuazione delle misure di prevenzione e protezione predisposte dal datore di lavoro (DL) per fronteggiare i rischi connessi all'esecuzione della prestazione in ambienti indoor e outdoor diversi da quelli di lavoro abituali. Non deve adottare condotte che possano generare rischi per la propria salute e sicurezza o per quella di terzi. Devono essere individuati, secondo le esigenze connesse alla prestazione stessa o dalla necessità del lavoratore di conciliare le esigenze di vita con quelle lavorative e adottando principi di ragionevolezza, i luoghi di lavoro per l'esecuzione della prestazione lavorativa in telelavoro rispettando le indicazioni previste nella informativa fornita dal da-

tore di lavoro.

In ogni caso devono essere evitati luoghi, ambienti, situazioni e circostanze da cui possa derivare un pericolo per la propria salute e sicurezza o per quella dei terzi.

Di seguito, le principali indicazioni che il lavoratore è tenuto ad osservare per prevenire i rischi per la salute e sicurezza legati allo svolgimento della prestazione in modalità telelavoro/lavoro agile.

#### **2. Indicazioni relative allo svolgimento di attività lavorativa in ambienti outdoor privati**

Nello svolgere l'attività all'esterno dell'abituale sede di lavoro aziendale, il lavoratore deve adottare un comportamento coscienzioso e prudente, escludendo luoghi che lo esporrebbero a rischi aggiuntivi rispetto a quelli specifici della propria attività svolta presso la sede aziendale.

All'aperto è opportuno non lavorare

### **La parola**

Telelavoro e **smart working** - lavoro agile in italiano - non sono concetti del tutto sovrapponibili tra loro. Sintetizzando, si potrebbe infatti affermare che il secondo nasce come evoluzione del primo, nella direzione di una maggiore flessibilità. Al momento del suo debutto, il telelavoro prevedeva infatti postazioni fisse dalle quali svolgere le proprie mansioni: opportunità pensata per venire incontro soprattutto alle esigenze di particolari categorie di lavoratori, ad esempio i disabili, quindi non era concepito come un vero strumento di flessibilità organizzativa per azienda e dipendenti. Lo smart working, viceversa, punta proprio in questa direzione: viene infatti mantenuto il fondamento del lavoro al di fuori dell'ufficio, cui si aggiungono tuttavia maggiori aspetti di flessibilità nello svolgimento della prestazione lavorativa sia sul fronte degli orari sia su quello dei luoghi.

con dispositivi elettronici, soprattutto se si nota una diminuzione di visibilità dei caratteri sullo schermo rispetto all'uso in locali al chiuso, dovuta alla maggiore luminosità ambientale, in quanto in tale condizione aumenta il rischio di riflessi sullo schermo o di abbagliamento. Pertanto, le attività svolgibili all'aperto sono essenzialmente quelle di lettura di documenti cartacei o comunicazioni telefoniche o tramite servizi VOIP (ad es. Skype).

Fermo restando che va seguito il criterio di ragionevolezza nella scelta del locale in cui svolgere la prestazione lavorativa, si raccomanda di privilegiare luoghi adatti a ridurre l'esposizione a radiazione solare ultravioletta (UV); di evitare di esporsi a condizioni meteorologiche sfavorevoli quali caldo o freddo intenso; di non svolgere l'attività in aree con presenza di sostanze combustibili e infiammabili; di mettere in atto tutte le precauzioni per quanto riguarda i potenziali pericoli da esposizione ad agenti biologici.

### 3. Indicazioni relative ad ambienti indoor privati

Le attività lavorative non possono essere svolte in locali tecnici o locali non abitabili (ad es. soffitte, seminterrati, rustici, box). I locali devono essere dotati di servizi igienici e acqua potabile e con presenza di impianti a norma (elettrico, termoidraulico e via elencando) adeguatamente mantenuti; le superfici interne delle pareti non devono presentare tracce di condensazione permanente (muffe). I locali, eccettuati quelli destinati a servizi igienici, disimpegni, corridoi, vani-scala e ripostigli, debbono fruire di illuminazione naturale diretta, adeguata alla destinazione d'uso e, a tale scopo, devono avere una superficie finestrata idonea. I locali devono essere muniti di impianti di illuminazione artificiale, generale e localizzata, atti a garantire un adeguato comfort visivo agli occupanti.

### 4. Indicazioni per l'illuminazione naturale e artificiale

Come si accennava sopra, si raccomanda di utilizzare accorgimenti necessari ad evitare l'abbagliamento e limitare l'esposizione diretta alle radiazioni solari; l'illuminazione generale e specifica (lampade da tavolo) deve essere tale da garantire un illuminamento sufficiente e un contrasto appropriato tra lo schermo e l'ambiente circostante.

È importante collocare le lampade in modo tale da evitare abbagliamenti di-

retti e/o riflessi e la proiezione di ombre che ostacolano il compito visivo mentre si svolge l'attività lavorativa.

### 5. Indicazioni per l'aerazione naturale ed artificiale

Nei locali dedicati allo svolgimento dell'attività è opportuno garantire il ricambio dell'aria naturale o con ventilazione meccanica; evitare di esporsi a correnti d'aria fastidiose che colpiscano una zona circoscritta del corpo (ad es. la nuca, le gambe e così via). Gli eventuali impianti di condizionamento dell'aria devono essere a norma e regolarmente mantenuti; i sistemi filtranti dell'impianto e i recipienti eventuali per la raccolta della condensa vanno regolarmente ispezionati e puliti e, se necessario, sostituiti. È opportuno evitare di regolare la temperatura a livelli troppo alti o troppo bassi (a seconda della stagione) rispetto alla temperatura esterna.

Da evitare, sempre, l'inalazione attiva e passiva del fumo di tabacco, soprattutto negli ambienti chiusi, in quanto molto pericolosa per la salute umana.

### 6. Utilizzo sicuro di attrezzature/dispositivi di lavoro

Di seguito vengono riportate le principali indicazioni relative ai requisiti e al corretto utilizzo di attrezzature/dispositivi di lavoro, con specifico riferimento a quelle dedicate a svolgere il telelavoro come notebook, tablet e smartphone. Conservare in luoghi in cui siano facilmente reperibili e consultabili il manuale/istruzioni per l'uso redatte dal fabbricante; leggere il manuale/istruzioni per l'uso prima dell'utilizzo dei dispositivi, seguire le indicazioni del costruttore/importatore e tenere a mente le informazioni riguardanti i principi di sicurezza. È raccomandato di utilizzare apparecchi elettrici integri, senza parti conduttrici in tensione accessibili (ad es. cavi di alimentazione con danni alla guaina isolante che rendano visibili i conduttori interni) e di interromperne immediatamente l'utilizzo in caso di





emissione di scintille, fumo e/o odore di bruciato, provvedendo a spegnere l'apparecchio e disconnettere la spina dalla presa elettrica di alimentazione (se connesse).

Ricordarsi di verificare periodicamente che le attrezzature siano integre e correttamente funzionanti, compresi i cavi elettrici e la spina di alimentazione; non collegare tra loro dispositivi o accessori incompatibili; effettuare la ricarica elettrica da prese di alimentazione integre e attraverso i dispositivi (cavi di collegamento, alimentatori) forniti in dotazione; disporre i cavi di alimentazione in modo da minimizzare il pericolo di inciampo; spegnere le attrezzature una volta terminati i lavori; controllare che tutte le attrezzature/dispositivi siano scollegate/i dall'impianto elettrico quando non utilizzati, specialmente per lunghi periodi.

È raccomandato di collocare le attrezzature/dispositivi in modo da favorire la loro ventilazione e raffreddamento (non coperti e con le griglie di aerazione non ostruite) e di astenersi dall'uso nel caso di un loro anomalo riscaldamento.

Le spine dei cavi di alimentazione delle attrezzature/dispositivi devono essere inserite in prese compatibili (ad es. spine a poli allineati in prese a poli allineati, spine schuko in prese schuko). Utilizzare la presa solo se ben ancorata al muro e controllare che la spina sia completamente inserita nella presa a garanzia di un contatto certo e ottimale.

Le attrezzature devono essere riposte in luogo sicuro, lontano da fonti di calore o di innesco, evitare di pigiare i cavi e di piegarli in corrispondenza delle giunzioni tra spina e cavo e tra cavo e connettore (la parte che serve per connettere l'attrezzatura al cavo di alimentazione). Non bisogna effettuare operazioni di riparazione e manutenzione fai da te.

Ricordarsi che: lo schermo dei dispositivi è realizzato in vetro/cristallo e può rompersi in caso di caduta o a seguito

di un forte urto. In caso di rottura dello schermo, evitare di toccare le schegge di vetro e non tentare di rimuovere il vetro rotto dal dispositivo; il dispositivo non dovrà essere usato fino a quando non sarà stato riparato; le batterie/accumulatori non vanno gettati nel fuoco (potrebbero esplodere) né smontati, tagliati, compressi, piegati, forati, danneggiati, manomessi, immersi o esposti all'acqua o altri liquidi; in caso di fuoriuscita di liquido dalle batterie/accumulatori, va evitato il contatto del liquido con la pelle o gli occhi; qualora si verificasse un contatto, la parte colpita va sciacquata immediatamente con abbondante acqua e va consultato un medico.

Il lavoratore deve segnalare tempestivamente al datore di lavoro eventuali malfunzionamenti, tenendo le attrezzature/dispositivi spenti e scollegati dall'impianto elettrico.

Durante lo svolgimento dell'attività, il lavoratore deve fare periodicamente delle brevi pause per distogliere la vista dallo schermo e sgranchirsi le gambe: è bene cambiare spesso posizione durante il lavoro anche sfruttando le caratteristiche di estrema maneggevolezza di tablet e smartphone, tenendo presente la possibilità di alternare la posizione eretta con quella seduta.

Come buona prassi, prima di iniziare a lavorare, orientare lo schermo verificando che la posizione rispetto alle fonti di luce naturale e artificiale sia tale da non creare riflessi fastidiosi (come ad es. nel caso in cui l'operatore sia posizionato con le spalle rivolte a una finestra non adeguatamente schermata o sotto un punto luce a soffitto) o abbagliamenti (ad es. evitare di sedersi di fronte a una finestra non adeguatamente schermata). La situazione corretta prevede che lo schermo sia posto perpendicolarmente rispetto alla finestra e a una distanza tale da evitare riflessi e abbagliamenti.

I notebook, tablet e smartphone hanno uno schermo con una superficie molto



riflettente (schermi lucidi o glossy) per garantire una resa ottimale dei colori; tenere presente che l'utilizzo di tali schermi può causare affaticamento visivo e pertanto: regolare la luminosità e il contrasto sullo schermo in modo ottimale; durante la lettura, distogliere spesso lo sguardo dallo schermo per fissare oggetti lontani, così come si fa quando si lavora normalmente al computer fisso; in tutti i casi in cui i caratteri sullo schermo del dispositivo mobile siano troppo piccoli, è importante ingrandire i caratteri a schermo e utilizzare la funzione zoom per non affaticare gli occhi; non lavorare mai al buio.

### 7. Indicazioni per il lavoro con il notebook

In caso di attività che comportino la redazione o la revisione di lunghi testi, tabelle o simili è opportuno l'impiego del notebook con le seguenti raccomandazioni: sistemare il notebook su un idoneo supporto che consenta lo stabile posizionamento dell'attrezzatura e un comodo appoggio degli avambracci; il sedile di lavoro deve essere stabile e deve permettere una posizione comoda. In caso di lavoro prolungato, la seduta deve avere bordi smussati; è importante stare seduti con un comodo appoggio della zona lombare e su una seduta non rigida (eventualmente utilizzare dei cuscini poco spessi); durante il

lavoro con il notebook, la schiena va mantenuta poggiata al sedile provvisto di supporto per la zona lombare, evitando di piegarla in avanti; mantenere gli avambracci,

i polsi e le mani allineati durante l'uso della tastiera, evitando di piegare o angolare i polsi; è opportuno che gli avambracci siano appoggiati sul piano e non tenuti sospesi; utilizzare un piano di lavoro stabile, con una superficie a basso indice di riflessione, con altezza sufficiente per permettere l'alloggiamento e il movimento degli arti inferiori, in grado di consentire cambiamenti di posizione nonché l'ingresso del sedile e dei braccioli, se presenti, e permettere una disposizione comoda del dispositivo (notebook), dei documenti e del materiale accessorio; l'altezza del piano di lavoro e della seduta devono essere tali da consentire all'operatore in posizione seduta di avere gli angoli braccio/avambraccio e gamba/coscia ciascuno a circa 90°; la profondità del piano di lavoro deve essere tale da assicurare una adeguata distanza visiva dallo schermo; in base alla statura e se necessario per mantenere un angolo di 90° tra gamba e coscia, creare un poggiatesta con un oggetto di dimensioni opportune.

### 8. Indicazioni per il lavoro con tablet e smartphone

I tablet sono idonei prevalentemente alla gestione della posta elettronica e della documentazione, mentre gli smartphone sono idonei essenzialmente alla gestione della posta elettronica e alla lettura di brevi documenti.

In caso di impiego di tablet e smartphone si raccomanda di: effettuare frequenti pause, limitando il tempo di digitazione continuata; evitare di utilizzare questi dispositivi per scrivere lunghi testi; evitare di utilizzare tali attrezzature mentre si cammina, salvo che per rispondere a chiamate vocali prediligendo l'utilizzo dell'auricolare; per prevenire l'affaticamento visivo, evitare attività prolungate di lettura sullo smartphone; effettuare periodicamente esercizi di allungamento dei muscoli della mano e del pollice (stretching).

### 9. Indicazioni per l'utilizzo sicuro dello smartphone come telefono cellulare

È bene utilizzare l'auricolare durante le chiamate, evitando di tenere il volume su livelli elevati; spegnere il dispositivo nelle aree in cui è vietato l'uso di telefoni cellulari/smartphone o quando può causare interferenze o situazioni di pericolo (in aereo, strutture sanitarie, luoghi a rischio di incendio/esplosione e via elencando).

Nel caso in cui ci si trovi all'interno di un veicolo: non utilizzare il telefono cellulare/smartphone durante la guida; inviare e leggere i messaggi esclusivamente durante le fermate in area di sosta o di servizio o se si viaggia in qualità di passeggeri; non utilizzare il telefono cellulare/smartphone nelle aree di distribuzione di carburante; non collocare il dispositivo nell'area di espansione dell'airbag.

Queste sono le principali ma non le uniche indicazioni e informazioni su come poter garantire la salute e sicurezza in caso di telelavoro anche dopo la fine dell'emergenza. Nel frattempo, rispettiamo tutte le altre prescrizioni che sono state ampiamente diffuse su come evitare che diventiamo inconsapevoli veicoli di trasmissione del malfelice Covid-19. Siamo in emergenza: never give up.

# Famiglia e lavoro, se il coronavirus accorcia le distanze



**Francesca Di Felice**  
Responsabile nazionale FIT-CISL  
Coordinamento donne

*Il Governo introduce misure straordinarie  
per sostenere i genitori*

**I**l mondo si è fermato, ma solo per alcuni. Diverse categorie di lavoratori sono ancora al lavoro, in piena emergenza coronavirus. Tra costoro ci sono i lavoratori dei trasporti.

Ed ecco che si ridisegnano gli equilibri e i ruoli nelle famiglie. La condivisione prolungata dello spazio della casa, i nonni in isolamento e la necessità di gestire i figli, non solo per le esigenze di cura principali, ma anche per le attività didattiche a distanza, stanno complicando oltremodo la vita di chi è tuttora chiamato a svolgere l'attività lavorativa, compresa quella rientrante nel novero dei servizi pubblici essenziali. La gestione della vita è poi ulteriormente aggravata se in famiglia ci sono disabili.

A tale proposito il recente decreto legge n. 18/2020 "recante misure di potenziamento del servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" ha introdotto delle misure specifiche di cui potranno usufruire i lavoratori dipendenti del settore privato, autonomi, iscritti alla gestione separata Inps e i lavoratori pubblici. Nello specifico si tratta di una forma di congedo parentale straordinario, del bonus baby-sitting (entrambi previsti all'art. 23 d.l. n. 18/2020) e dell'estensione dei permessi mensili previsti dalla l. n. 104/1992 per i lavoratori che assistono famigliari affetti da handicap grave o da grave infermità (art. 24 d.l. n. 18/2020). Vediamo di cosa si tratta.

## Congedo per genitori

Per il 2020 a decorrere dal 5 marzo scorso, per un periodo continuativo o frazionato comunque non superiore a 15 giorni, i genitori lavoratori dipendenti del settore privato hanno diritto a fruire, per i figli di età non superiore ai 12 anni, di uno specifico congedo, per il quale è riconosciuta una indennità pari al 50% della retribuzione. L'indennità è calcolata in base a quanto previsto dall'articolo 23 del d.lgs. n. 151/2001 secondo il quale, agli effetti della determinazione della misura dell'indennità, per retribuzione s'intende quella media globale giornaliera del periodo di paga qua-

drisettimanale o mensile scaduto e immediatamente precedente a quello nel corso del quale ha avuto inizio il congedo. Concorrono a formare la retribuzione di riferimento gli stessi elementi che vengono considerati agli effetti della determinazione delle prestazioni per le indennità economiche di malattia, escludendo il rateo giornaliero relativo alla gratifica natalizia o alla tredicesima mensilità e agli altri premi o mensilità o trattamenti accessori.

**Il decreto legge n. 18/2020 ha introdotto: congedo parentale straordinario, bonus baby-sitting ed estensione dei permessi mensili previsti dalla l. n. 104/92**

I periodi di fruizione di tale congedo sono coperti da contribuzione figurativa.

Gli eventuali periodi di congedo parentale di cui agli articoli 32 (congedo parentale) e 33 (prolungamento del congedo per assistere minori con handicap) del d.lgs. 151/2001, che potremmo chiamare ordinario per distinguerlo da questa nuova tipologia, fruiti dai genitori durante il periodo di sospensione delle attività scolastiche a

partire dal 5 marzo scorso, sono convertiti nel congedo parentale straordinario introdotto dal decreto legge citato, e il lavoratore o la lavoratrice gioverà di un trattamento indennitario superiore (50% della retribuzione) rispetto a quello previsto dal congedo parentale ordinario (pari al 30% della retribuzione fino ai 6 anni di vita del bambino per un periodo massimo di 6 mesi complessivi tra madre e padre). Inoltre, gli stessi periodi di congedo parentale ordinario fruiti eventualmente dai genitori durante il periodo di sospensione delle attività scolastiche a partire dal 5 marzo scorso, non saranno computati nel limite numerico complessivo indennizzato a titolo di congedo parentale ordinario. Possono accedere al congedo straordinario anche i genitori che hanno esaurito la fruizione massima individuale e di coppia prevista dalla normativa che disciplina i congedi parentali ordinari.

Possono fruire del periodo di congedo, alle stesse condizioni, anche i genitori lavoratori iscritti in via esclusiva alla gestione separata dell'Inps per i quali è riconosciuta una indennità, per ciascuna giornata indennizzabile, pari al 50% di 1/365 del reddito individuato secondo la base di calcolo utilizzata ai fini della determinazione dell'indennità di maternità. La stessa indennità è estesa ai genitori lavoratori autonomi iscritti all'Inps ed è commisurata, per ciascuna giornata in-

dennizzabile, al 50% della retribuzione convenzionale giornaliera stabilita ogni anno dalla legge, a seconda della tipologia di lavoro autonomo svolto.

12 e i 16 anni, i genitori lavoratori dipendenti del settore privato possono astenersi dal lavoro per il periodo di sospensione dei servizi educativi per l'infanzia e delle attività didattiche nelle

### **Bonus per l'acquisto di servizi di baby-sitting**

In alternativa alle forme di congedo introdotte, i lavoratori dipendenti del settore privato, autonomi, iscritti in via esclusiva alla gestione separata Inps e i lavoratori pubblici possono scegliere la corresponsione di un bonus per l'acquisto di servizi di baby-sitting, nel limite massimo complessivo di 600 euro, da utilizzare per prestazioni effettuate a partire dal 5 marzo scorso fino a tutto il periodo di sospensione dei servizi educativi per l'infanzia e delle attività didattiche nelle scuole di ogni ordine e grado. Per il personale sanitario, del comparto sicurezza, difesa e soccorso pubblico il bonus è pari a 1.000 euro (comma 3 art. 25 d.l. n. 18/2020). Il bonus viene erogato mediante il libretto famiglia (articolo 54-bis, l. n. 50/2017).

### **Limite di spesa e modalità operative**

Il congedo parentale straordinario e il bonus baby-sitting saranno riconosciuti nel limite complessivo di spesa pari a 1.261,1 milioni di euro per il 2020. Le modalità operative per accedere al congedo ovvero al bonus sono stabilite dall'Inps che, monitorando le domande pervenute, provvede al loro rigetto in caso superamento del limite di spesa.

### **Estensione della durata dei permessi retribuiti ex art. 33, l. n. 104/1992**

I tre giorni di permesso mensile retribuito e coperto da contribuzione figurativa, riconosciuti ai lavoratori che assistono un familiare disabile o affetto da grave infermità (articolo 33, comma 3, l. n. 104/1992), sono incrementati di ulteriori complessivi 12 giorni fruibili nei mesi di marzo e aprile 2020.

La fruizione del congedo è riconosciuta alternativamente a entrambi i genitori, per un totale complessivo di 15 giorni, a condizione che l'altro genitore non benefici di strumenti di sostegno al reddito in caso di sospensione o cessazione dell'attività lavorativa o non sia disoccupato o non lavoratore.

Il limite di età di 12 anni del figlio non si applica in caso di figli con disabilità in situazione di gravità accertata, iscritti a scuole di ogni ordine e grado o ospitati in centri diurni a carattere assistenziale.

In caso di figli con età compresa tra i

scuole di ogni ordine e grado, senza pagamento di indennità né riconoscimento di contribuzione figurativa, ma con divieto di licenziamento e diritto alla conservazione del posto di lavoro. Anche in questo caso, per usufruire di detto periodo di astensione dal lavoro, è necessario che l'altro genitore non benefici di strumenti di sostegno al reddito in caso di sospensione o cessazione dell'attività lavorativa o che non sia disoccupato o non lavoratore.

Le forme di congedo su esposte sono fruibili anche da parte dei genitori affidatari.



# Etf con Fit-Cisl in pressing per i lavoratori dei trasporti



**Christian Tschigg**

*Il sindacato europeo ha fatto precise richieste alle istituzioni Ue. Ecco quali*

La pandemia da coronavirus sta mettendo in seria difficoltà tutto il mondo, quindi anche la nostra Unione europea. Un'Europa di cui i trasporti sono la linfa vitale, visto che muovono persone e merci, e quindi l'economia. Un'Europa in cui tutti i sindacati stanno lavorando senza sosta per proteggere le lavoratrici e i lavoratori e scongiurare l'aggravarsi della situazione.

Ovviamente anche l'Etf, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, di cui Fit-Cisl fa parte, sta facendo tutto quanto è in suo potere sia nel monitorare costantemente la situazione sia facendo sentire la propria voce ai vertici delle istituzioni europee, a tutela delle lavoratrici e dei lavoratori che non possono fermarsi per continuare a garantire la mobilità di persone che necessitano di spostarsi e di merci essenziali, come alimentari e farmaci.

Nell'emergenza Covid-19 le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti sono in prima linea in ogni paese: sono spesso a diretto contatto con i passeggeri e si espongono così alla possibilità di contrarre il virus svolgendo il lavoro quotidiano. Inoltre, le aziende dei trasporti, e quindi i loro dipendenti, risentono delle pesanti conseguenze economiche del virus.

L'Etf ha pertanto richiesto alla Commissione europea, nelle persone del Commissario ai Trasporti e di quello all'Occupazione e Affari sociali, di mettere in atto un piano di emergenza pragmatico, responsabile e serio che copra i seguenti punti affermando che la protezione dei lavoratori dei trasporti europei deve essere al centro di ogni strategia e che l'Europa deve prendere l'iniziativa ed essere un esempio per il resto del mondo: da un lato l'estensione delle prestazioni sociali da parte dei governi per proteggere, a breve termine, la salute pubblica, facendo in modo che ogni persona che non si senta bene possa permettersi di prendere un congedo per malattia (e così proteggendo, a lungo termine, il benessere dei lavoratori e la continuità dei servizi di trasporto), una tutela da prevedere anche per i lavoratori che attualmente non ne hanno diritto, a cominciare dagli autonomi; dall'altro lato, il sostegno finanziario alle imprese colpite dalla crisi e in difficoltà, come prestiti agevolati, proroga dei prestiti e del pa-

gamento di tasse, dazi e altri oneri che il mondo di trasporto è obbligato a pagare. Il tutto per favorire l'allentamento della pressione fiscale.

I problemi più grossi rilevati sono spesso dovuti al fatto che diversi datori di lavoro non prendono la situazione seriamente, rischiando di mettere in pericolo i lavoratori con la loro inerzia. Ecco quindi che diventa necessario fare sì che i protocolli e le raccomandazioni presentati dall'Oms per gestire la pandemia diventino vincolanti. I datori di lavoro devono informare adeguatamente i lavoratori e fornire loro la necessaria protezione.

Anche Etf, così come la Fit-Cisl, è orgogliosa delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti che hanno continuato a garantire servizi essenziali nonostante il periodo. E sempre Etf, in accordo con la Fit, dichiara che i servizi di trasporto debbano essere

in tutto il continente solo quelli strettamente necessari per la fornitura di beni essenziali e per garantire il trasporto indispensabile di passeggeri. Infine, ricorda come siano i sindacati che devono essere al centro delle discussioni su tutti i cambiamenti che interesseranno i lavoratori.

Come Fit-Cisl, considerato quanto già da noi fatto, non possiamo che essere d'accordo nelle scelte dell'Etf, perché i lavoratori dei trasporti hanno un ruolo cruciale da svolgere in questa crisi. Contiamo che l'Etf continui a insistere con la Commissione europea affinché prenda decisioni immediatamente applicabili, differenziate per settore e limitate nel tempo, precise e strategiche, ma soprattutto in favore delle lavoratrici e dei lavoratori, e che ogni modifica a norme e orario di lavoro venga portata avanti con il coinvolgimento dei sindacati.

**Anche Etf, così come la Fit-Cisl, è orgogliosa delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti che hanno continuato a garantire servizi essenziali nonostante il periodo**

# Sempre accanto ai marittimi contro il coronavirus



**Remo Di Fiore**

Componente a nome della FIT-CISL dell'Esecutivo ITF

Continua l'emergenza coronavirus in Italia e non solo. È sotto gli occhi di tutti noi l'impatto di questa epidemia prima di tutto sulla salute delle persone, ma anche sull'economia mondiale e quindi persino sul trasporto marittimo. Per il nostro settore il Covid-19 significa quindi rischi per i marittimi e danni per il traffico internazionale, visto che, e non ci stanchiamo di ricordarlo, via mare viaggia quasi il 90% delle merci.

Com'è noto questa vicenda drammatica è cominciata in Cina, che è la seconda economia mondiale con un trend di sviluppo attorno al 6 per cento. Essa rappresenta da sola un terzo della crescita globale, più di Stati Uniti, Europa e Giappone. Rispetto a 18 anni fa la sua economia è quadruplicata. Stiamo quindi parlando di un colosso che con il suo export e import gioca un ruolo determinante nei volumi di traffico marittimo. Infatti, le materie prime importate per le industrie cinesi, in particolare i minerali provenienti da Brasile e Australia, fanno muovere centinaia di bulk carrier (portarinfuse secche). Stesso discorso possiamo fare per le importazioni di petrolio, collegate a centinaia di tankers, le petroliere. I prodotti finiti importati ed esportati, invece, hanno come riferimento trasportistico via mare le flotte portacontainer. Lo stesso dicasi per il comparto delle crociere, che vede la presenza di molte compagnie che operano in Cina, vero nuovo mercato in forte espansione.

Questo il quadro precedente all'epidemia del coronavirus. Con l'esplosione dell'emergenza, l'economia cinese ha subito un forte tracollo. Il suo Pil è sceso del 2 per cento. Le industrie si sono fermate, in particolare quella dell'auto. Ben 40 milioni di persone sono state segregate per impedire l'espandersi del virus. Basta vedere quanto accaduto con i prodotti energetici: le importazioni di petrolio in Cina sono scese al punto che a livello mondiale si è creato un calo del prezzo del greggio del 4 per cento con il costo del barile sceso sotto i 55 dollari statunitensi. L'Opec ha deciso un taglio drastico della produzione.

L'economia cinese in ogni suo aspetto è stata fortemente rallentata e solo l'immissione di denaro fresco per 173 miliardi

di dollari ha impedito il crollo delle borse cinesi. Per completare il quadro facciamo riferimento anche all'industria del divertimento. La Disney ha investito 5 miliardi di USD nel parco divertimenti di Shanghai. Ancora prima di esser completato, a causa dell'incremento esponenziale dei visitatori, ha dovuto esser ampliato. Ora è chiuso.

Da pochi giorni l'epidemia in Cina sembra finalmente sotto controllo: questa è una notizia di estrema importanza perché l'economia cinese di conseguenza ha ripreso a marciare a vantaggio di quella mondiale e quindi anche del trasporto marittimo internazionale. Ma il danno c'è stato, inoltre l'epidemia si è spostata in altri paesi, tra cui l'Italia, e non sarà rapido il ritorno ai livelli economici pre-coronavirus.

Per il quadro sin qui fatto, è chiaro cosa ha significato il forte rallentamento dell'economia cinese per il trasporto marittimo. Moltissimi collegamenti sono stati sospesi; le navi sono state fermate in attesa di sviluppi. Nel frattempo, gli armatori hanno cercato linee di traffico alternative, cosa non facile. Di fatto, il surplus di stiva che sembrava in via di superamento, con le nuove costruzioni, si è ripresentato di nuovo sul mercato. I noli scenderanno se la situazione permane e chiaramente questa situazione si ripercuoterà sui costi, a partire da quelli del personale.

Un capitolo a parte merita il settore crocieristico, in cui ciò che sta accadendo desta viva preoccupazione, non solo per un mercato per ora fermo, ma perché il coronavirus ha colpito direttamente i passeggeri di alcune navi. Il caso più famoso è stato quello della Diamond Princess, con il comportamento eroico del comandante e dell'equipaggio, composto in buona parte da italiani, che non hanno mai abbandonato la nave finché tutti i passeggeri, colpiti dal virus oppure sani, non sono stati messi in salvo.

Al di là della nazionalità, il nostro compito di sindacato è quello di tutelare al massimo i marittimi e per questo siamo in costante contatto con le parti datoriali internazionali e con gli armatori. Ad esempio, per il citato caso della Diamond Princess abbiamo fatto in modo che per l'equipaggio venisse ga-

*Il nostro settore tra i più colpiti. Sinergie per limitare rischi e danni*

**Il nostro compito è quello di tutelare al massimo i marittimi e per questo siamo in costante contatto con le parti datoriali internazionali e con gli armatori**

rantito il massimo del salario, compresa la parte "Service Charge", cioè come dire che al personale viene garantita la condizione piena di nave operativa. Certamente le sale comuni equipaggio sono state chiuse, ma in compenso telefono ed internet sono stati gratuiti al fine di mantenere il collegamento con le famiglie. Sono stati anche incrementati i programmi televisivi per l'equipaggio al fine di rendere meno pesante l'isolamento.

Per tornare a navi di bandiera italiana, dobbiamo fare riferimento a Costa Crociere che ha spostato in Giappone quattro navi che prima operavano in Cina. Saranno tenute ferme per lo meno sino alla fine del mese in attesa di vedere come si evolve l'epidemia.

I danni al settore crocieristico sono enormi. Per la sola Diamond Princess si parla di alcune centinaia di milioni di dollari. Le ripercussioni ci saranno nel tempo in quanto la psicosi del virus certamente ha allontanato molti passeg-

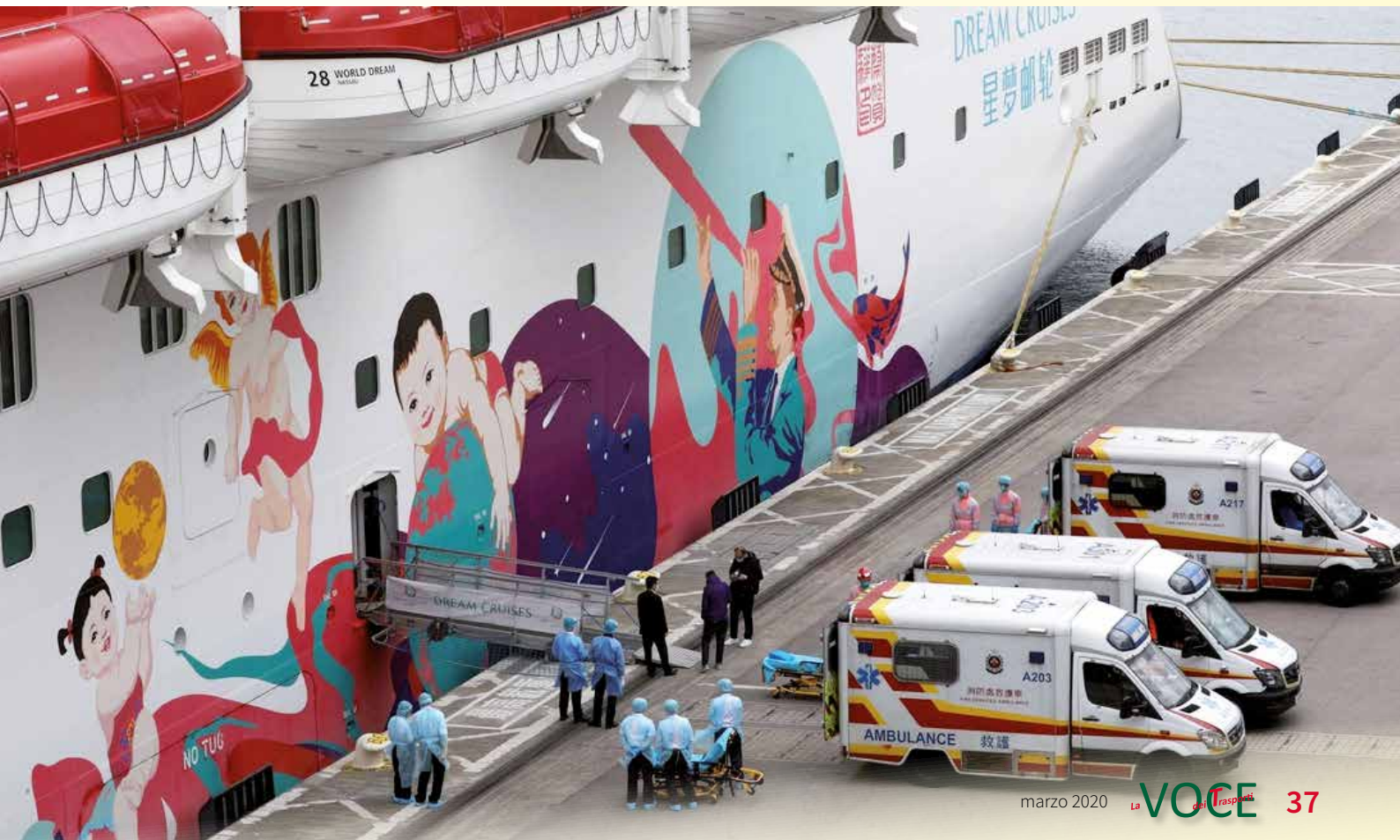
geri e si teme che resteranno diffidenti anche nei mesi a venire, pur a fronte - come ci auguriamo - del virus debellato.

Abbiamo parlato degli equipaggi, come è nostro compito, con particolare riferimento ai casi eclatanti delle navi da crociera. Ma non trascuriamo affatto la parte carico che, pur a ritmo ridotto, vede marittimi accedere a porti a rischio virus. Le istruzioni emanate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità contengono suggerimenti da seguire di carattere generale. La stessa Itf, la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, di cui Fit-Cisl è membro, ha recepito e trasmesso ai sindacati marittimi queste istruzioni perché vengano applicate sulle navi. L'invito è quello, tra l'altro, di non creare allarmismi anche se alcune riflessioni andrebbero fatte con riferimento alle navi da carico.

In genere si pensa a questo tipo di nave come un "non veicolo di contagio" e ciò è in parte corretto. Forse ci si sofferma poco sulle operazioni di imbarco

e sbarco. È pur vero che i marittimi non vengono fatti scendere a terra per evitare il contagio, ma resta il fatto che personale di terra sale a bordo. Nel contratto collettivo di lavoro dei marittimi italiani imbarcati su navi di bandiera nazionale esiste un supplemento all'indennità di navigazione per i marittimi imbarcati quando la nave tocca un porto riconosciuto dal Ministero competente come colpito da rischio epidemico. Si tratta di somme che abbiamo l'intenzione di aggiornare nei rinnovi contrattuali, ma il Ministero competente non è intervenuto in tal senso.

Complessivamente, dunque, la situazione rispetto al coronavirus è monitorata attentamente dalle autorità competenti anche nel trasporto marittimo. Bisognerà vedere come il contagio si svilupperà nel tempo prima di assumere decisioni più drastiche. Come Fit-Cisl seguiamo minuto per minuto la situazione e restiamo a disposizione delle nostre iscritte e dei nostri iscritti per qualunque necessità.



# Coronavirus, noi da subito accanto ai lavoratori

*In ogni settore abbiamo preso i provvedimenti necessari con istituzioni e aziende*

Anche in Alto Adige l'emergenza coronavirus sta portando lutti e danni ingenti. La Segreteria della Fit-SgbCisl, nelle persone di Maria Rosaria Severino come Segretaria generale e i Segretari regionali Priska Degasperi, Josef Ploner e Günther Pallhuber, da subito ha agito per sostenere le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti, che sono in prima linea, visto che il nostro settore fa parte dei servizi pubblici essenziali.

Il 24 febbraio è stato chiesto, congiuntamente alle Segreterie regionali di Filt-Cgil, Uiltrasporti e Asgb Alto Adige, un incontro urgente alle autorità della Provincia e a tutte le aziende che operano nel tpl per l'apertura di un tavolo di regia che potesse definire misure e azioni mitigative a supporto dei dipendenti, a seguito degli sviluppi legati alla diffusione del virus nelle regioni limitrofe al nostro territorio (Lombardia e Veneto).

Al fine di tutelare tutti i lavoratori del trasporto pubblico locale e in attesa dell'incontro richiesto, sono state mandate comunicazioni a tutte le aziende del settore e distribuiti al personale dei volantini che davano delle indicazioni di massima utili per potersi proteggere dal coronavirus. È stato chiesto inoltre alle imprese di distribuire Dpi (dispositivi di protezione individuale, come mascherine e guanti), sanificare i mezzi di trasporto pubblico e delimitare il posto di guida. Durante l'incontro, svoltosi il 27 e 28 febbraio, è stato fatto un esame dettagliato delle misure indispensabili da applicare a tutela dell'utenza e dei dipendenti.

Per quanto riguarda la mobilità ferroviaria, ci si è confrontati più volte con le direzioni di Trenitalia e Rfi, affinché venissero rispettate le direttive dei vari dcpm, per la tutela e la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori. In tante occasioni si notava la difficoltà delle aziende nel reperire i Dpi e nel sanificare uffici e mezzi. Ma non abbiamo mai cessato di chiedere alle imprese di fare il massimo, e anzi abbiamo collaborato quanto più possibile per trovare le necessarie soluzioni, perché quando si tratta della salute dei lavoratori non si può restare in silenzio e subire.

Abbiamo avuto anche contatti con l'Assessore provinciale alla mobilità Daniel Alfreider, con il quale abbiamo dialogato per favorire la collaborazione tra Ferrovie e istituzioni locali.

Abbiamo ricevuto tantissime telefonate e messaggi di operatori della circolazione, capitreno, macchinisti, operai delle officine e personale della distribuzione, tutti preoccupati, tutti a chiedere Dpi, che sono purtroppo difficilmente reperibili in questo periodo. Ogni singola persona è stata da noi ascoltata; abbiamo dato e ricevuto consigli, ma la cosa che di più in questo periodo abbiamo fatto è stata dimostrare la nostra presenza, anche se solo da lontano e per telefono.

Presso le aziende locali del settore ambiente, abbiamo condiviso dei protocolli per la gestione del servizio rifiuti, collocando in ferie un determinato numero di addetti e diversificando, dove possibile, gli orari di lavoro sia in entrata che in uscita. Sono stati chiusi i centri del riciclaggio dell'Alto Adige, offrendo dei servizi alternativi al cittadino per evitare l'abbandono dei rifiuti lungo la sede stradale. Il personale è stato dotato di Dpi e sono stati consegnati prodotti per la pulizia dei mezzi. Si stanno costituendo nelle varie società i Comitati per la verifica dell'attuazione del protocollo condiviso su Covid-19.

Per i lavoratori della logistica la Fit-SgbCisl ha messo in campo una serie di iniziative quali obbligare le aziende ad usare i Dpi per i courier, i magazzinieri e gli amministrativi, e per questi ultimi è stato richiesto di predisporre delle barriere di plexiglas per evitare contatti diretti. L'attenzione nei loro confronti rimane alta, viste la difficoltà dovute alla vicinanza verso i clienti.

Alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti vogliamo dire: "Grazie per quello che fate! Siamo sempre accanto a voi e pronti a prendere ulteriori misure a vostra protezione, se necessario".

*Maria Rosaria Severino  
Segretaria Generale Fit-Cisl Alto Adige  
Fit-SgbCisl Generalsekretärin*

# Crisi significa scelta: progettiamo una nuova mobilità

*La nostra rete trasportistica va potenziata, anche nel senso dell'intermodalità*

Crisi, in greco krisis, viene dal verbo krinomai, "giudicare". Significa, appunto, essere sul 'crinale' di una scelta, di un distinguo, di una decisione. Sull'onda di una crisi senza precedenti quale quella attuale, che ha travolto e stravolto le nostre certezze, le nostre abitudini, il nostro quotidiano, non possiamo che decidere se andare avanti o guardare indietro. Se trarre insegnamenti e benefici da tutto ciò che stiamo vivendo o se arrenderci e subire gli eventi.

È ovvio che dobbiamo andare avanti, guardare al futuro: dobbiamo cavalcare questo momento, in cui tutto è in discussione, in cui nulla è più scontato, per trasformare tutto ciò che fino ad oggi ci ha paralizzato e bloccato, caratterizzando negativamente la nostra società, la nostra economia, la nostra vita.

Ma veniamo a noi, al nostro comparto e al nostro territorio: il settore dei trasporti nel Lazio è da tempo immemore in sofferenza a causa di una rete logistica e trasportistica che va decisamente potenziata, sia nel senso dell'intermodalità che sotto il profilo dello sblocco degli investimenti, del rafforzamento delle infrastrutture, del rinnovo del parco mezzi. Adesso è il momento di dimostrare a noi stessi, come Paese, come individui, come territorio, che si può rilanciare, scommettere su noi stessi, guardare avanti con rinnovata energia, immaginare un presente e un futuro migliori. Oggi tutto ciò è più fattibile rispetto a ieri, perché ogni "scossone", ogni criticità, porta con sé un'opportunità.

A livello nazionale sono stanziati 130 miliardi di euro per opere infrastrutturali: vanno sbloccati, subito. Sul nostro territorio sono tante le realtà che potrebbero trarne beneficio, giovando all'intero tessuto produttivo ed economico.

Stiamo parlando dell'autostrada Roma-Latina e della superstrada Orte-Civitavecchia, snodi stradali fondamentali per garantire la connessione tra diversi territori, la circolazione di persone e merci. Stiamo parlando del rafforzamento del porto di Civitavecchia, che facendo rete con quello di Gaeta e di Fiumicino, con la dovuta attenzione per le aree retroportuali, i collegamenti intermodali e l'ultimo miglio ferroviario, può rappresentare un volano enorme non solo per l'eco-

nomia regionale, ma per quello di tutta la Penisola. Stiamo parlando di scelte strategiche e lungimiranti riguardanti il trasporto aereo e ferroviario, adesso in crisi come non mai, e dell'efficace utilizzo degli investimenti di 800 milioni di euro per le ferrovie ex concesse, ovvero per la Roma-Lido e la Roma-Viterbo, molto utilizzate dalla cittadinanza e ad oggi considerate tra le peggiori d'Italia. Stiamo parlando del rinnovo del parco mezzi per Atac, che con una serie di commesse alla ex Irisbus, azienda che produce autobus, in crisi da anni,

sta ridando ossigeno anche allo stabilimento campano. Stiamo parlando di Ama, che necessita di più uomini, ma anche di nuovi mezzi, dato che il 60% è inutilizzabile o in manutenzione. Stiamo parlando della possibilità di una nuova impiantistica per la gestione della spazzatura: Roma, insieme ad Atene, è l'unica capitale europea a non chiudere il ciclo dei rifiuti sul territorio. Non vogliamo immaginare soltanto

**Non vogliamo  
immaginare soltanto  
una serie di interventi  
infrastrutturali  
ma una mobilità  
più ecosostenibile,  
più efficiente**

una serie di interventi infrastrutturali, ma una nuova mobilità, più ecosostenibile, più efficiente. Una società più rispettosa dell'ambiente, in cui lo smart working aiuti a ridurre l'inquinamento e il traffico stradale. Possiamo uscire trasformati da questo periodo. In ogni contesto, in ogni territorio.

Aggiungiamo due cose soltanto. La prima: ce la faremo. La seconda, ma non ultima per importanza, è un grande ringraziamento rivolto ai lavoratori di tutte le aree contrattuali dei Trasporti, che in giorni di paura e criticità sono riusciti a garantire il rifornimento delle merci, il diritto universale alla mobilità, le consegne a domicilio, gli spostamenti necessari all'interno del territorio e del Paese. Persone che con grande senso di responsabilità e con umiltà sono sempre in prima linea per la tenuta del sistema territoriale e nazionale. Grazie.

*Marino Masucci  
Segretario generale Fit-Cisl Lazio*

# Mancano mascherine. Ma il sindacato è accanto ai lavoratori

*Molte le misure prese in linea coi dpcm. E guardiamo al superamento dell'emergenza*

In Puglia, le aziende di trasporto pubblico locale ferroviario (Fse, Trenitalia, Fnb, Fal e Fdg) e automobilistico extraurbano (Cotrap) hanno puntualmente adottato iniziative per la gestione dell'emergenza da Covid-19, nel rispetto della tutela della salute dei lavoratori e della clientela, assicurando il diritto alla mobilità.

Ogni impresa ha preso misure rivolte alla sanificazione straordinaria dei mezzi. Sono stati definiti gli opportuni dispositivi di protezione individuale in dotazione del personale viaggiante da utilizzare in casi di emergenza (come da direttive ministeriali). Alcuni vettori, specie carrozze ferroviarie, sono stati dotati di dispenser con prodotti disinfettanti per la clientela, ma sono stati anche distribuiti opuscoli informativi su come contenere la diffusione del contagio. Sono stati attivati dispositivi audio e video in stazione per diffondere comunicazioni di comportamento cautelativo da seguire.

Le aziende garantiscono, inoltre, al personale viaggiante la dotazione di mascherine di protezione monouso Ffp2 o Ffp3 (che, al momento in cui scriviamo, sono insufficienti, nonostante la pressante richiesta da parte dei sindacati), guanti monouso e gel disinfettante, nonché mascherina chirurgica per la clientela con sintomi; è prevista anche l'inibizione sui bus della prima fila delle poltrone alle spalle dell'autista.

In ragione di queste indispensabili precauzioni, nonché per via della contestuale chiusura di scuole e università, si registrano riduzioni dell'offerta delle aziende. Pertanto, nel tpl, Ferrovie del Gargano ha attivato il fondo bilaterale di solidarietà per i dipendenti operanti nella divisione servizi statali per il periodo dal 23 marzo al 3 aprile (80 autisti e 2 impiegati). Lo stesso dicasi per "Miccolis Modugno" per l'annullamento di viaggi di istruzione in Italia e all'estero da parte delle scuole. La ditta "Sabato Viaggi" ha proceduto a una diminuzione dell'attività produttiva, richiedendo l'intervento della cassa integrazione ordinaria a orario ridotto a partire dal 13 marzo, prevedibilmente per 13 settimane, per 7 operai addetti al servizio scolastico. La società autolinee "Marino Bus" intende attingere alle prestazioni del fondo bilaterale di solidarietà per 14 autisti su 20, che saranno collocati in solidarietà a esaurimento delle ferie residue. In tutte le aziende del tpl si sta procedendo a mettere i lavoratori in ferie forzate, per smaltire l'accumulo di ferie arretrate. È stata richiesta dal

Governatore della Regione Puglia la cassa integrazione in deroga.

Nel trasporto aereo, l'Enac ha previsto uno scenario infrastrutturale aeroportuale alquanto ridotto su tutto il territorio nazionale; pertanto, in Puglia si prevede la chiusura dell'aeroporto di Brindisi, con il trasferimento su Bari degli ultimi due voli rimasti. La società Aeroporti di Puglia ha comunicato ai sindacati l'esigenza di ricorrere alla cigs per tutti i 337 lavoratori dal 23 marzo per i prossimi 12 mesi. Nelle attività ferroviarie (Fs Italiane), si è proceduto ad attuare tagli, in costante crescita, dei treni a lunga percorrenza, con la sospensione delle attività manutentive nell'Imc di Lecce e una progressiva riduzione dell'offerta commerciale Dpr, pari a -60%; ripercussioni si registrano anche nelle ditte appaltatrici, dove le aziende stanno provvedendo a collocare i dipendenti in ferie forzate. Numerose sono le richieste di smart working per le tipologie di lavoro consentite.

Anche per i servizi ambientali si sta procedendo allo smaltimento delle ferie e si sta provvedendo, dove possibile, ad attivare il lavoro agile. La società Recuperi Pugliesi (Modugno) ha richiesto la cigs per tutti i suoi dipendenti dal 16 al 25 marzo, salvo ulteriore proroga.

Come sempre restiamo accanto alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti pugliesi. Confidiamo in soluzioni capaci di gestire in modo meno oneroso l'attuale situazione difficile, con il coinvolgimento delle associazioni datoriali locali e delle istituzioni territoriali.

*La Segreteria Regionale Fit-Cisl Puglia*



# Fronte comune contro il virus

*Il nostro settore tra i più coinvolti. Responsabilità per gestire l'impatto*

Nessuna fuga in avanti. Occorre invece fare fronte comune con senso di responsabilità per continuare a offrire servizi adeguati ai cittadini, garantire la sicurezza dei lavoratori e gestire le ricadute economiche negative del coronavirus. È questa la stella polare della Fit-Cisl Toscana a pandemia in corso. Ci siamo subito attivati con le aziende e le associazioni datoriali con ogni strumento possibile, affinché ci sia il pieno rispetto della sicurezza e perché tutti gli accorgimenti previsti dai vari decreti legge siano applicati e rispettati.

Il settore dei trasporti è uno dei più coinvolti dalla situazione: i treni regionali viaggiano semivuoti, così come i mezzi del trasporto pubblico locale; una flessione attorno al 20% si registra anche nelle merci in partenza e arrivo nel porto di Livorno, mentre gli aeroporti toscani sono ormai deserti. Alcune aziende di autonoleggio che lavorano molto con il turismo ci hanno convocati per denunciare un calo notevole di lavoro e quindi la necessità di ricorrere alla cassa integrazione. Insomma, la situazione è preoccupante. Nonostante ciò dobbiamo registrare un rapporto con le aziende sostanzialmente buono: insieme ad esse stiamo cercando di rispondere a questa emergenza.

Come sindacato ci siamo subito attivati, unitariamente, informando i delegati e gli attivisti e nel contempo chiedendo alle aziende di mettere in campo tutti gli accorgimenti necessari, nel rispetto delle indicazioni ufficiali delle autorità sanitarie e avviando un confronto sugli aspetti concreti, come la dotazione dei dispositivi di prevenzione.

Dobbiamo evitare che a pagare il costo dell'emergenza siano

**Dobbiamo evitare che a pagare il costo dell'emergenza siano le lavoratrici e i lavoratori**

le lavoratrici e i lavoratori, che oggi stanno dando il massimo per garantire il servizio della mobilità al Paese. Per questo chiediamo al Governo e alla Regione di mettere in campo tutti gli strumenti e gli ammortizzatori necessari per sostenere il lavoro e l'occupazione; in particolare è necessario rifinanziare la cassa integrazione in deroga, che sicuramente diventerà uno strumento indispensabile per il sostegno delle lavoratrici e dei lavoratori e delle loro famiglie che verranno coinvolti dalla crisi indotta dall'emergenza sanitaria.

Come Fit-Cisl Toscana in questa fase terribile siamo al nostro posto, cioè accanto alle nostre iscritte e ai nostri iscritti e a tutti gli addetti e le addette dei trasporti della nostra regione, per sostenerli e supportarli in ogni necessità a partire dalle esigenze sanitarie, ma senza trascurare i diritti e le tutele che non devono venire meno neppure in un periodo eccezionale come questo.

In questa situazione difficilissima ci affidiamo alle direttive del Governo e alle varie ordinanze della Regione Toscana, in quanto crediamo che debbano esserci coordinamento e unità di intenti senza fughe in avanti; dobbiamo muoverci tutti nella stessa direzione avendo fiducia nelle istituzioni. Forza! Tutti insieme possiamo farcela per tornare domani più coesi e forti di ieri. L'obiettivo, superata la pandemia, è ripartire, sostenere e rilanciare il lavoro, realizzare le infrastrutture e la buona occupazione.

*Stefano Boni  
Segretario generale Fit-Cisl Toscana*

# L'informazione ai tempi del coronavirus

Geivù

*La pandemia ha reso evidente che l'informazione di qualità è alla base della democrazia*

La pandemia del coronavirus ha reso evidente che una informazione verificata, di qualità, è alla base della tenuta sociale di un sistema democratico. E mai, forse, come in questo momento, l'informazione prêt-à-porter via social network ha mostrato i suoi limiti di credibilità. Proprio qualche giorno prima dell'inizio delle misure emergenziali decretate dal governo italiano, il Censis ha presentato il 16° rapporto sulla comunicazione "I media e la costruzione dell'identità", un'analisi importante della situazione dell'approvvigionamento informativo nel nostro Paese.

Le prime cinque fonti d'informazione utilizzate dagli italiani includono strumenti tradizionali come telegiornali, reti televisive all-news e quotidiani cartacei, insieme all'innovazione fornita dalla piattaforma social più diffusa, Facebook, e dai motori di ricerca su internet, come Google, che permettono in pochi secondi di aggregare risultati per parole chiave o argomenti.

I telegiornali mantengono salda la leadership: sono i programmi a cui gli italiani ricorrono maggiormente per informarsi (59,1%). L'apprezzamento è generalizzato, ma aumenta con l'età: dal 40,4% dei giovanissimi al 72,9% degli over 65. Elevato è anche il favore accordato alle tv dedicate all'informazione a ciclo continuo, 24 ore su 24, utilizzate per informarsi dal 19,6%.

La riflessione sulla qualità dell'informazione è servita a irrobustire la nicchia dei fedeli della carta stampata, che salgono al 17,5%: 3,3 punti percentuali in più in due anni. Seguono i giornali radio (16,7%). Facebook è però il secondo strumento di diffusione delle notizie, dopo i tg: lo utilizza per informarsi il 31,4% degli italiani. E il 20,7% ricorre ai motori di ricerca online.

Gli utenti compongono un mix personalizzato delle fonti, online e offline. Ma quali sono i generi di notizie che li attirano di più? Non c'è dubbio che siano le cronache della politica nazionale il principale oggetto dell'attenzione degli italiani quando si informano. Registrano l'interesse del 42,4% della popolazione: le vicende di governi e partiti politici rappresentano in assoluto il genere di notizie più seguito. Addi-

rittura, superano di oltre 10 punti percentuali le voci classiche dei palinsesti informativi, come lo sport (29,4%) o la cronaca nera (26,1%) e rosa (18,2%). Nelle diete informative, un rilievo ancora minore è attribuito alle notizie di taglio economico (15,3%) e soprattutto alla politica estera (10,5%).

La gran parte degli italiani è convinta che in futuro l'Italia perderà peso economico e politico nello scenario internazionale (57,5%) e l'Unione europea non si rafforzerà (55,3%). Tuttavia

il rischio che le democrazie liberali entrino in crisi e siano destinate al dissolvimento è percepito ancora come molto basso (14,8%). Svolgeremo la maggior parte delle attività quotidiane tramite internet (67,4%). Per molti però i media cartacei (giornali, riviste, libri) sono destinati all'estinzione (49,6%) e l'informazione sarà meno libera di oggi (42,4%). In generale, sono in prevalenza le persone che hanno una maggiore

dimestichezza con i media personali a mostrare un atteggiamento più positivo verso il futuro. Non solo i giovani, ma anche i soggetti più istruiti e gli abitanti delle grandi città.

Per sfruttare appieno le opportunità offerte dai dispositivi digitali bisogna essere in grado di usarli bene. Ma il 25,0% degli italiani ammette di non possedere le competenze necessarie. I valori più bassi – vale a dire il maggiore grado di fiducia nelle proprie competenze digitali – si registrano tra chi ha tra i 30 e i 44 anni (8,0%) e tra i più istruiti (11,4%), alla pari con i più giovani (11,5%): sono questi i soggetti meglio attrezzati per vivere nell'ambiente digitale. Mentre il 57,3% delle persone anziane confessa un totale deficit di competenze.

Chi spenderà di più per i device digitali? L'11,8% degli italiani prevede di incrementare nell'anno in corso la spesa per l'acquisto di dispositivi digitali, il 19,6% ipotizza una riduzione della spesa, mentre per il 68,6% rimarrà invariata. A spendere di più saranno i residenti del Sud (16,2%), gli abitanti dei piccoli centri urbani (14,6%), i maschi (14,9%) e i giovani adulti di 30-44 anni (15,1%).

# Coronavirus, il ruolo della Caritas più che mai essenziale



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

Una emergenza nell'emergenza. Il contagio da Covid-19 ha sconvolto la vita di tutti, ma per alcuni è stata una vera e propria mazzata. Parliamo soprattutto dei poveri e dei poverissimi, come ad esempio i senzatetto, che già prima faticavano a sopravvivere e oggi si ritrovano indifesi in questo dramma collettivo. Indifesi ma anche più soli, visto che tanti dei volontari che li assistevano ora sono confinati in casa.

In un frangente come questo, si conferma fondamentale il ruolo di **Caritas Italiana** che, come afferma il suo Direttore **don Francesco Soddu**, sta facendo ogni sforzo, insieme ai religiosi e alle religiose di tutta Italia, per non lasciare solo nessuno.

## In base al polso che avete della situazione, i poveri italiani come stanno vivendo l'emergenza coronavirus?

«In questo momento difficile per tutti, i più poveri sono certamente i più penalizzati.

Inoltre non possono essere trascurati i "nuovi" bisognosi di oggi e, inevitabilmente, di domani, e anche chi viveva già situazioni di difficoltà e vede peggiorare la propria condizione: gli anziani spesso soli con le loro paure, le famiglie che si devono far carico dei figli che non possono frequentare le scuole, le realtà del non profit che si occupano proprio dei più poveri e degli esclusi, i lavoratori lasciati a casa con preoccupanti prospettive per il futuro, gli imprenditori e i commercianti in sofferenza, i rifugiati, i detenuti, gli ammalati (anche di altre malattie), senza dimenticare gli imprenditori, i commercianti e via elencando».

## Cosa sta facendo la Caritas per gestire la situazione?

«Pur con tutte le cautele del caso e con la prudenza necessaria, senza esporsi ed esporre altri a inutili rischi, è chiaro che non possono venir meno i servizi essenziali a favore dei poveri, quali le mense, gli empori, i dormitori, i centri di ascolto eccetera, che le Caritas a livello diocesano e parrocchiale as-

sicurano quotidianamente.

Le 220 Caritas diocesane, distribuite in tutta Italia, stanno individuando gli interventi più urgenti, territorio per territorio, dando priorità a forme di sostegno economico destinato alle famiglie già in situazioni di disagio, all'acquisto di generi di prima necessità per famiglie e persone in difficoltà (viveri, prodotti per l'igiene, farmaci), ad attività di ascolto (es. numero verde diocesano) destinate ad anziani soli, persone fragili e via elencando, e al mantenimento dei servizi minimi per le persone in situazione di povertà estrema: mense con servizio da asporto, dormitori protetti e così via».

## Cosa possiamo fare noi per aiutarvi ad aiutare?

«Papa Francesco, tramite il Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrale, il 12 marzo ha fatto una importante donazione a Caritas Italiana per un primo significativo soccorso in questa fase di emergenza. Anche la Presidenza della Conferenza episcopale italiana ha deliberato lo stanziamento di 10 milioni di euro provenienti da donazioni e dall'otto per mille, che i cittadini destinano alla Chiesa cattolica.

Caritas Italiana rinnova l'appello a tutti alla preghiera e alla solidarietà invitando a sostenere le iniziative e gli interventi mirati delle Diocesi e delle Caritas locali in favore delle persone in difficoltà e in condizioni sempre più precarie. È il tempo della responsabilità e insieme possiamo dare un segno concreto di speranza e conforto. Le Chiese locali, in questo modo, potranno continuare a non far mancare il dinamismo forte della Carità».

È possibile sostenere gli interventi di Caritas Italiana (Via Aurelia 796 - 00165 Roma), utilizzando il **conto corrente postale n. 347013**, o donazione on-line tramite il sito [www.caritas.it](http://www.caritas.it), o bonifico bancario (**causale "Emergenza Coronavirus"**) tramite:

- Banca Popolare Etica, via Parigi 17, Roma  
Iban: IT24 C050 1803 2000 0001 3331 111
- Banca Intesa Sanpaolo, Fil. Accentrata Ter S, Roma  
Iban: IT66 W030 6909 6061 0000 0012 474
- Banco Posta, viale Europa 175, Roma  
Iban: IT91 P076 0103 2000 0000 0347 013
- UniCredit, via Taranto 49, Roma  
Iban: IT 88 U 02008 05206 000011063119

# DOVUNQUE SEI SIAMO DALLA TUA PARTE



**CISL**

Più sedi nelle periferie. Più servizi. Più tutele.

Tesseramento 2020

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

## Segreteria Nazionale FIT-CISL

Segretario Generale:

**Salvatore Pellecchia**

Segretari Nazionali:

**Maurizio Diamante, Monica Mascia**



## FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Via Antonio Musa, 4 - 00161 Roma

T 06 44 286 307 - F 06 44 286 361

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



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



@FitCisl

## Sedi Segreterie Regionali FIT-CISL

### Abruzzo

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

### Alto Adige

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

### Basilicata

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

### Calabria

Via Ninfa Giusti Nicotera 19 - 88046 Lamezia T. (CZ)  
Tel. 0968 419465 - Fax 0968 419465  
[fit\\_reg\\_calabria@cisl.it](mailto:fit_reg_calabria@cisl.it)

### Campania

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

### Emilia Romagna

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

### Friuli Venezia Giulia

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

### Lazio

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

### Liguria

Via Bruno Buozzi, 15 2° piano - 16126 Genova (GE)  
Tel. 010 2477750 - Fax 010 256609  
[fit\\_reg\\_liguria@cisl.it](mailto:fit_reg_liguria@cisl.it)

### Lombardia

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

### Marche

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

### Molise

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

### Piemonte

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

### Puglia

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

### Sardegna

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

### Sicilia

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

### Toscana

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

### Trentino

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

### Umbria

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

### Val D'aosta

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

### Veneto

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

# CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



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

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





LA SCELTA MIGLIORE  
PER **VOI** E PER LA  
VOSTRA **FAMIGLIA**

## Polizza Infortuni



METTIAMO AL PRIMO POSTO  
LA SERENITÀ DEI TUOI CARI



[WWW.INAT.IT](http://WWW.INAT.IT) con la NUOVA Home Insurance

Area Clienti MyInat

**INFORTUNI**  
*dipendente*

**INFORTUNI**  
*dipendente light*

**INFORTUNI**  
*familiare*

**INFORTUNI**  
*pensionato*

SEDE CENTRALE: Largo Carlo Salinari, 18 - 00142 Roma - Tel. 06.515741 - F.S. 970/65130 F.S. 970/65104  
ASSISTENZA CLIENTI: Tel. 06.515741 selezione 1 - Fax 06.5137841