

# La VOCE dei trasporti

LXX anno dalla fondazione

**Marcia a vista**

**START**



**FIT-CISL**  
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

ALL'INTERNO  
L'INSERTO STACCABILE

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

Poste Italiane spa - spediz. in a.p. DL 355/03 (conv. L. 45/04) art. 1 comma 1, DCB Roma, Autoriz. del Trib. di Roma n. 350 del 16/06/1987. Una Copia € 0,51



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

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

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

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

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

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

**Unipol**  
GRUPPO

# Sommario

numero 4 - Aprile 2020



**FIT-CISL**  
FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

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

**Direttore:** Salvatore Pellecchia

**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@cisli.it

**Stampa e distribuzione**

Tipografia Facciotti Srl

Vicolo Pian Due Torri, 74 - 00146 Roma

Tel. 06 55260900

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

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

Chiuso in redazione il 30/04/2020

Finito di stampare nel mese di Maggio

Tiratura: 28.000 copie

## Editoriale

2 Marcia a vista

## In Evidenza

- 6 Coronavirus, Baldassarri: «Dal Consiglio europeo un primo passo»
- 8 Logistica mai "chiusa per virus". Aiuti mirati per la fase 2
- 10 Il virus dell'incertezza: dal sindacato le nuove risposte
- 12 L'epoca del cauto risveglio

## Mobilità Ferroviaria

- 14 Fase 2, per stazioni e treni priorità distanziamento
- 16 Terminali Italia, formazione e sicurezza oltre l'emergenza
- 17 I binari della ripresa: cruciali gli investimenti in Rfi

## Sindacato e Strategie

- 18 Green New Deal, una chance che l'Italia non può sprecare
- 20 Più trasporto pubblico, la ripartenza del Paese passa da qui
- 22 Resilienza, la nostra forza da cui ripartire
- 24 Nulla sarà più come prima. Ma siamo pronti alla nuova sfida
- 26 Il futuro va afferrato al volo
- 28 Oltre il coronavirus: il Governo agisca contro il dumping
- 30 Personale navigante, l'importanza di saper chiedere aiuto
- 32 Enav sana e strategica, ma si prepari alla crisi in arrivo

## Politiche Sociali

- 34 Ecco le scadenze fiscali post emergenza
- 35 Riconciliare vita e lavoro, soluzioni per la fase 2
- 37 Una bussola orientata ai giovani per voltare pagina

## Fit International

- 39 Mediterraneo, la rete del sindacato si allarga

## Regioni

- 41 Lazio. Un Osservatorio regionale con vista sul domani
- 42 Lombardia. Dopo lo shock: il dilemma della crescita sostenibile
- 43 Puglia. Logistica e trasporto marittimo cardini della ripresa
- 44 Sardegna. Coronavirus, dall'emergenza anche spiragli per rinascere
- 45 Toscana. Una cabina di regia per rilanciare i trasporti

## Opinioni e Colloqui

- 46 Nomisma: così cambierà la nostra vita dopo il coronavirus
- 47 Non solo coronavirus: «Entro il 2030 possibile debellare l'Hiv»

# Marcia a vista

*L'economia e la società devono ripartire ma a quale prezzo?  
La priorità è tutelare la salute di tutti*



**Salvatore Pellicchia**  
Segretario Generale FIT-CISL

**C**i siamo, “#iorestoacasa” sta per essere soppiantato da “#iocominciouscirepianopiano”.

Stiamo per dare una svolta al modo in cui, nostro malgrado, dalla sera dell'8 marzo siamo stati costretti a vivere ma al quale non ci siamo mai abituati. Era domenica l'8 marzo 2020, doppia festa perché in coincidenza con la giornata internazionale dei diritti della donna, quando, a seguito dell'annuncio che di lì a poco sarebbe scattata la zona rossa in tutta Italia, alla stazione di Milano centrale c'è stato l'assalto ai treni in partenza per le località del sud. Dopo, dal 9 marzo, è entrato in vigore il provvedimento estremo, il lockdown, l'attivazione del protocollo d'emergenza che ha imposto restrizioni alla libera circolazione delle persone, in questo caso, per proteggere la salute dei cittadini italiani. Tutti a casa, fatta eccezione per chi è stato autorizzato a uscire perché chiamato a garantire le prestazioni mediche, l'ordine pubblico, la protezione civile o i servizi minimi essenziali. A casa ma connessi. Connessi con il lavoro, connessi con la scuola o l'università, connessi con le persone care, connessi con gli amici, connessi con la palestra per seguire il “workout” quotidiano. La digitalizzazione, di cui tanto si è parlato in passato nei convegni, ha subito un'accelerazione

imprevedibile, di pari passo con la crescita del contagio. Con l'avvio della fase di blocco delle attività è cominciato il tormentone: quando si potrà uscire dal lockdown? Noi come altri non ci siamo preoccupati e non continuiamo a preoccuparci del “quando” ma del “come” atteso che gli esperti non hanno ancora trovato la cura per debellare il virus e non sono in grado di dirci quando sarà disponibile il vaccino.

## Le mascherine

Con lo scoppiare dell'epidemia, poi trasformatasi in pandemia, le mascherine prima erano introvabili, poi ci hanno detto che non servivano, poi sono ricomparse a prezzi impossibili e, successivamente, per affrontare la fase 2, sono diventate indispensabili. Il commissario per l'emergenza ha annunciato che le mascherine (quelle chirurgiche) sarebbero state disponibili in tutta Italia al prezzo calmierato di 50 centesimi +Iva. Nonostante a causa della loro mancanza hanno perso la vita anche medici e infermieri, non si trovano ancora ed è cominciato il solito balletto per individuare dove risiedono le responsabilità. Balletto che non sarà di nessuna utilità. Non si trovano neppure alcol e guanti perché i prezzi delle materie prime sono saliti alle stelle. Per ovviare all'inconveniente e avere certezze per una parte significativa delle lavoratrici e dei lavoratori che rappresentiamo, siamo riusciti a fare un accordo con Rete ferroviaria italiana e dal mese di giugno 2020 il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana produrrà in proprio, nell'Officina nazionale apparecchiature elettriche di Bologna, 220mila mascherine chirurgiche e 36mila Ffp2 al giorno che serviranno per soddisfare le esigenze del Gruppo Ferrovie dello Stato ed eventualmente anche della Protezione civile. L'auspicio è che questo accordo pilota sia il primo di una serie, perché al momento non si intravedono soluzioni efficaci per debellare il Covid-19 dal quale ci si deve saper difendere al meglio.

## La fase 2

Per un Paese stretto da molte settimane nella morsa del lockdown, i discorsi sull'avvio della “fase 2”, il passaggio dalla piena emergenza all'uscita progressiva dall'isolamento e alla ripresa almeno parziale delle attività lavorative e sociali, hanno il sapore dell'attesa e della speranza. Se si è autorizzati a parlare di fase 2 è perché dal fronte sanitario del nostro



Paese giungono segnali confortanti, e questa è di per sé un'ottima notizia: la curva dei nuovi contagi tende ad abbassarsi, il numero dei dimessi e dei guariti ha superato per la prima volta quello dei nuovi casi riscontrati in un giorno, gli "attualmente positivi", vale a dire i nuovi contagi accertati al netto di guarigioni e decessi, sono in progressivo calo. Legittimo, quindi, abbozzare un sorriso e cominciare a immaginare come sarà la nostra vita nella fase 2.

Ma è una soddisfazione solo parziale: anche quando tutte le forme di lockdown cesseranno, non potremo abbassare la guardia di fronte a una minaccia globale che nella sola Italia ha causato oltre 27.967 vittime (al 30 aprile 2020) e che continua a tenere in allarme il nostro sistema ospedaliero e sanitario. Siamo tutti consapevoli del fatto che, con la "bestia" Sars-CoV-2 ancora in giro e con il Covid-19, la malattia provocata dal virus, dovremo fare i conti ancora a lungo. Tanto che il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha avvertito: dal 4 di maggio ci sarà un "allentamento" delle misure restrittive, non si tratterà di un "liberi tutti".

La marcia è cominciata ma, utilizzando il gergo ferroviario, si può affermare che si tratta di una "marcia a vista". Per essere sempre pronti a rallentare o a fermarsi qualora la curva epidemiologica ricominciasse a salire. L'economia e la società devono ripartire, certo, il sistema produttivo in molti settori è al collasso, tra le fasce più deboli della società la scarsità di risorse si traduce talvolta in difficoltà di tenuta psicologica. Ma tutto questo non ci può far dimenticare la pri-

orità, contenere l'epidemia e garantire la salute dei cittadini.

Una sfida che, per il sindacato, si traduce nella necessità di salvaguardare la sicurezza delle lavoratrici e dei lavo-

**Rispettando la nostra missione di sindacato impegnato a proteggere innanzitutto la vita dei lavoratori e di tutti i membri della comunità, più che di quando far ripartire le attività ci preoccupiamo - e soprattutto ci occupiamo - del come**

ratori tutelando al contempo l'occupazione e il reddito. La ricerca di questo equilibrio complesso si è già concretizzata in una serie di atti importanti. A partire dal "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19", firmato il 14 marzo da sindacati e imprese su invito del Governo, che ha garantito a chi lavora la massima sicurezza attraverso l'applicazione di alcuni principi basilari: attuare nelle imprese, dove possibile, il lavoro agile; sospendere le attività aziendali non indispensabili; obbligare le imprese a definire e attuare protocolli di regole e comportamenti anti contagio, estendendo le stesse regole anche alle aziende in appalto e ai loro lavoratori. Un documento corredato di indicazioni dettagliate su informazione ai lavoratori, modalità di ingresso in azienda, accesso di fornitori esterni, pulizia e

sanificazione sistematica per i locali e per i mezzi dell'azienda, precauzioni igieniche personali, controllo della temperatura corporea, dispositivi di protezione individuale, gestione degli spazi comuni, organizzazione aziendale, gestione dell'entrata e uscita dei dipendenti, gestione di persone sintomatiche in azienda.

Dopo la cornice generale fissata col protocollo del 14 marzo, un'altra tappa fondamentale per i trasporti è stata rappresentata dal protocollo del 20 marzo, siglato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le rappresentanze sindacali e le associazioni datoriali. L'intesa del 20 marzo ha fissato le regole per il contenimento del Covid-19 e 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, dell'autotrasporto merci e del trasporto locale. Tra i punti essenziali dell'accordo: distanza interpersonale di almeno un metro fra le persone che lavorano nello stesso ambiente e analogo "distanziamento sociale" per chi ha rapporti con il pubblico, utilizzo dei dispositivi di protezione individuale (mascherine, visiere, pannelli parafiatto, guanti, occhiali e via elencando) in caso di impossibilità di rispetto della distanza minima, informazione, ricambio dell'aria sistematico, sanificazione e igienizzazione di locali e mezzi di lavoro, installazione di dispenser di gel idroalcolico a uso dei passeggeri, vendita contingentata dei biglietti, comunicazione a bordo, misure di tutela specifiche per gli operatori dell'autotrasporto merci, per chi frequenta le

stazioni ferroviarie, per consegne a domicilio e riders, per taxi a noleggio con conducente, per gli operatori dei servizi ambientali.

L'ultima tappa del percorso fin qui compiuto è datata 24 aprile: dopo una giornata e una notte di intenso confronto è stata raggiunta un'intesa tra Governo e parti sociali per rafforzare e ampliare il protocollo del 14 marzo. Un'integrazione volta a far sì che dal 4 maggio si possa rispondere in modo efficace e sicuro alle esigenze e ai rischi posti dalla ripresa, almeno parziale, dell'attività produttiva nel nostro Paese. Il principio portante dell'integrazione al protocollo è che le attività produttive possono continuare o riprendere, a seconda dei casi, solo in condizioni di protezione e sicurezza per i lavoratori; la mancata attuazione del protocollo che non assicuri adeguati livelli di protezione determina la sospensione dell'attività fino al ripristino delle condizioni di sicurezza.

Le novità principali, rispetto al testo del 14 marzo, riguardano il certificato di negativizzazione (la carta che attesta come il lavoratore che si è sottoposto al test per eventuale contagio da nuovo coronavirus sia risultato negativo al tampone), la rimodulazione degli spazi di lavoro per assicurare il giusto distanziamento, la tutela speciale per i lavoratori "fragili", che saranno seguiti dal medico competente, e i Comitati di verifica del protocollo. Misure articolate e da sottoporre a puntuali revisioni, a dimostrazione di come sia complicato dare inizio alla fase 2 in condizioni di sufficiente sicurezza. Non a caso il calendario delle ripartenze, scaglionato per settori e per tipologia produttiva, sta richiedendo al Governo, al comitato tecnico-scientifico che se ne sta occupando e alle parti sociali interessate una profonda riflessione. Per esempio sull'obbligatorietà della mascherina, negli esercizi commerciali o sui mezzi pubblici di trasporto, in ogni circostanza o nei casi in cui non sia possibile garantire le distanze minime di sicurezza.

Non vale solo per noi: basta dare un'oc-

chiata a quanto accade negli altri Paesi per avere un chiaro riscontro della difficile sfida che l'intera comunità globale è chiamata ad affrontare e di quanto sia arduo stabilire le modalità della fase 2 nel migliore dei modi. Altro elemento fondamentale, nel Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm) del 26 aprile 2020 che introduce, a partire dal 4 maggio, diverse novità, tra le quali, per esempio, la possibilità delle visite ai propri congiunti che vivono nella stessa Regione e la riapertura di parchi e giardini pubblici, nel rispetto delle prescrizioni sanitarie ed evitando comunque gli assembramenti, il protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica sottoscritto nell'ambito del Ministero dei trasporti il 20 marzo 2020 è stato assunto come "Allegato 8" mentre le linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico sono state assunte come "Allegato 9". Un risultato importante per i trasporti e per la nostra Federazione, che ha svolto un ruolo attivo nella definizione dei due documenti, grazie ai quali sia in epoca di lockdown che nella fase di riavvio siamo riusciti a tutelare la salute delle nostre lavoratrici e dei nostri lavoratori.

### **Se Atene piange, Sparta non ride**

Spostando lo sguardo appena oltre le Alpi possiamo constatare i rovelli che affliggono la Francia. Anche lì il piano per la ripartenza, ancora in fase di definizione, sembra destinato a ruotare attorno all'obbligatorietà delle mascherine e al distanziamento da garantire nei trasporti pubblici. Una missione resa più complicata dal fatto che il sistema scolastico francese ripartirà l'11 maggio, sebbene a scaglioni, con classi dimezzate e su base volontaria (a decidere saranno i genitori). In Belgio le campanelle torneranno invece a suonare il 18 maggio per le classi di fine ciclo scolastico, ma in ogni aula potranno esserci solo dieci alunni con banchi opportunamente distanziati. In Germania, alcuni negozi e

i licei hanno riaperto lunedì 20 aprile. Obbligatorie indossare la mascherina per strada, sui mezzi di trasporto e nei negozi a partire dal 27 aprile, ma con diverse eccezioni (a Berlino la mascherina non sarà obbligatoria). Anche negli Stati Uniti la fase 2 è già cominciata nel quadro di un piano denominato dal presidente Donald Trump "Opening up America again" (Riaprire l'America) e fondato su linee-guida che consentono però regole diverse da Stato a Stato, visto che i rispettivi governatori hanno l'ultima parola. Nella fase iniziale della ripartenza, divieto di assembramenti e mantenimento delle distanze di sicurezza nei luoghi pubblici sono la regola-base.

Ci sono poi Paesi, come la Svezia, che di fatto non sono mai entrati nella "fase 1", quella del lockdown, perché hanno preferito puntare sulla responsabilità degli individui nel contenimento del virus: una linea controversa, su cui un giudizio definitivo potrà essere emesso solo a posteriori. Per ora, in Svezia si registra un numero di decessi da Covid-19 proporzionalmente più alto che in Finlandia e Danimarca, Paesi scandinavi che hanno invece scelto la via del lockdown e si trovano attualmente alle prese con la progettazione della fase 2. Nella stessa situazione si trova il Regno Unito, inizialmente più orientato al modello svedese, salvo ricredersi di fronte all'avanzare del Covid-19, e dove ora si valuta con cautela la riapertura delle scuole (quella di pub e ristoranti avverrà solo in una fase successiva, probabilmente a fine maggio). Un mosaico globale che dà l'idea di come passare alla fase 2 sia un esercizio di equilibrio, ad alto coefficiente di difficoltà, tra i confliggenti obiettivi di ripartenza dell'economia e di contrasto della pandemia.

### **Il rispetto dei protocolli di sicurezza**

In una situazione così complessa la nostra missione di sindacato richiede un maggior impegno per proteggere, attraverso la corretta applicazione dei protocolli di sicurezza che abbiamo sottoscritto, innanzitutto la vita delle

lavoratrici, dei lavoratori e di tutti i membri della comunità e, come già detto, più che di quando far ripartire le attività ci preoccupiamo – e soprattutto ci occupiamo – del come. Ripartire in sicurezza, particolarmente in alcuni settori, richiede uno sforzo molto gravoso anche dal punto di vista economico, in assenza di un adeguato sostegno esterno. Pensiamo al trasporto aereo: per le compagnie aeree mantenere l'attività con velivoli che viaggiano a capienza dimezzata, così da garantire a bordo il distanziamento tra i passeggeri prescritto dal "Comitato tecnico scientifico", è difficilmente sostenibile. Analogo ragionamento vale per le imprese ferroviarie e per le aziende di trasporto pubblico locale.

Salvaguardare i posti di lavoro, in un contesto di perdurante seppure depotenziato rischio sanitario, sarà la missione dei prossimi mesi e richiederà la capacità di adeguare il nostro modello di sviluppo alle nuove esigenze. Già nel 2008 Confindustria avviò un'importante riflessione sulla sostenibilità del nostro modello economico e sulla responsabilità sociale delle imprese. Poi, però, i vantaggi immediati della delocalizzazione hanno oscurato quella lungimirante analisi, che a questo punto è urgente riavviare. Come Fit-Cisl, come sindacato da sempre orientato alla proposta e mai adagiato nella protesta fine a se stessa, forniremo il nostro massimo contributo all'individuazione di un percorso che sia per tutti sostenibile. Intanto ci avviciniamo alla ripartenza. Il Paese ha bisogno di rimettersi in movimento, ma a ciascuno di noi sono richieste responsabilità e collaborazione per evitare di contagiare e di essere contagiati. Un sentiero stretto in cui – come dicevamo – non possiamo che procedere a vista.

## Il Compleanno

Il 30 aprile 2020 la nostra Cisl ha compiuto settant'anni. La Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori fu infatti fondata a Roma il 30 aprile 1950 al Teatro Adriano di Roma in un'assemblea generale a cui parteciparono i delegati



**CISL**  
CONFEDERAZIONE ITALIANA  
SINDACATI LAVORATORI

della LCGil, della Fil e della Ufai. Segretario Generale fu eletto Giulio Pastore, leader della corrente sindacale cristiana dopo la scomparsa di Achille Grandi. Pastore ha guidato la confederazione di Via Po fino al 1958.

«La Cisl – ha ricordato la Segretaria Generale della Cisl, Annamaria Furlan in una lunga lettera inviata a tutti gli iscritti e delegati della Confederazione alla vigilia del Primo Maggio, dedicato quest'anno al "lavoro in sicurezza per costruire il futuro" – ha contribuito a costruire l'Italia democratica, rifiutando la demagogia, l'antagonismo sterile e il populismo, ma cercando sempre di coniugare gli interessi dei lavoratori con quelli generali del Paese. E oggi, Care Amiche e Cari Amici, possiamo dirlo senza alcuna enfasi: la Cisl ha vinto questa sfida, delineando in questi settant'anni di storia un rapporto nuovo tra Stato e sindacato, una "collaborazione" virtuosa che per Giulio Pastore doveva svolgersi in piena autonomia dalla politica e dai partiti. Autonomia di scelte, di iniziativa e di programmazione per la soluzione dei problemi economici e sociali. È il ruolo di mediazione essenziale che la Cisl ha esercitato in tantissime vicende economiche: penso alle nostre proposte sul risparmio contrattuale della fine degli anni Settanta, all'intesa importante, e purtroppo separata, di San Valentino del 1984, alla stagione dei grandi accordi di concertazione dei primi anni Novanta, fino ai recenti protocolli di queste settimane firmati con il Governo e le imprese per estendere a tutti i lavoratori gli ammortizzatori sociali, affrontare con misure straordinarie le conseguenze economiche e sociali del coronavirus, garantire la salute e la sicurezza in tutti i luoghi di lavoro.

Significa, da una parte, stare con una

contrattazione moderna e partecipativa in tutti gli ambiti lavorativi e in tutti i processi aziendali, uscendo dal rivendicazionismo sterile ed antagonista. Ma, dall'altra parte, significa essere in campo con proposte costruttive su temi come sviluppo, politica industriale, redistribuzione della ricchezza, riforma fiscale, riorganizzazione del welfare e della Pubblica Amministrazione, formazione e lavoro per i giovani, tutele previdenziali e sociali, conciliazione lavoro-famiglia, scuola, ambiente e sviluppo sostenibile, riduzione del divario Nord-Sud, integrazione dei lavoratori immigrati, lotta alla corruzione e alla criminalità organizzata. Tutte questioni cruciali, attuali.

Ecco perché, oggi più che mai, il ruolo della Cisl è decisivo in questa fase difficile di nuova "ricostruzione" del Paese. Nulla sarà come prima dopo questa emergenza sanitaria: bisognerà siglare accordi innovativi con le aziende per cambiare radicalmente il modo di produrre, riorganizzare il lavoro e gli orari, diffondere lo smart working, utilizzare le nuove tecnologie in tutti i settori per salvaguardare la salute delle persone, senza danneggiare la qualità e la produttività». Una storia di grandi intuizioni, di momenti difficili e di successi quindi, che dimostra quanto il ruolo del sindacato sia stato e sia indispensabile e di grande attualità in una democrazia, come quella italiana, in cui imprenditori, aziende e parti datoriali perseguono i loro obiettivi e i loro interessi mentre la tutela dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori è assicurata dal sindacato. «La Cisl – ha concluso Annamaria Furlan nella sua lettera – c'è e ci sarà ancora con la sua identità, la sua forza programmatica, la sua grande unità».

# Coronavirus, Baldassarri: «Dal Consiglio europeo un primo passo»



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

*L'economista: «Poste le premesse per gli Stati Uniti d'Europa.  
Ma ora servono 2mila miliardi»*

**I**n piena emergenza coronavirus, dopo un dibattito furibondo in Italia e in Europa, finalmente il 23 aprile si è riunito il Consiglio europeo, il vertice politico dell'Unione, formato dai capi di Stato e di governo dei 27 paesi membri, per decidere i provvedimenti che dovranno contrastare la crisi economica in atto. Ma il fumo delle polemiche, che non accenna a diradarsi, non aiuta a capire se questa riunione sia stata davvero fruttuosa per il nostro Paese e per la Ue, né consente di valutare portata ed effetti dei provvedimenti che saranno posti in campo.

«Il risultato della riunione del 23 aprile è un primo passo, che pone i presupposti per un avanzamento più deciso verso gli Stati Uniti d'Europa», spiega il professor Mario Baldassarri, economista ed ex viceministro dell'Economia. «Fino a due mesi fa io, che sono europeista convinto, non avrei mai immaginato un progresso come questo. Ma se lei mi domanda se i provvedimenti presi il 23 aprile sono sufficienti contro la crisi economica mondiale, purtroppo la mia risposta è no: quella riunione ha messo in campo 540 miliardi di euro di risorse per tutta l'Europa, ma servono 2mila miliardi».

## **Professore, cominciamo dall'inizio: cosa ha deciso il Consiglio europeo?**

«Ha posto in campo tre strumenti che dovrebbero essere operativi già dal prossimo giugno: il Mes (il Fondo salva-Stati, Ndr) per le spese sanitarie senza condizioni per 240 miliardi euro, la ricapitalizzazione della Banca europea degli investimenti per 200 miliardi e il fondo per la disoccupazione Sure per 100 miliardi: appunto 540 miliardi di risorse in tutto. L'Italia può ricevere potenzialmente circa 100 miliardi di euro, di cui 40 dal Mes, 40 dalla Bei e 20 dal Sure. A tutto questo si aggiunge il quantitative easing della Bce, cioè il fatto che la Banca centrale europea ha già cominciato ad acquistare 150-200 miliardi del nostro debito pubblico, per sostenerlo».

## **Quindi secondo lei sono ancora necessari circa 1.500 miliardi di euro da parte della Ue.**

«Sì, diventa centrale creare un fondo europeo per la ricostruzione. Alla riunione del 23 aprile, e questo è un aspetto positivo, i 27 Paesi membri si sono detti d'accordo su questo punto ma non sono andati oltre, perché si è data delega



alla Commissione europea di produrre un progetto entro il prossimo giugno. Questo fondo dovrà essere operativo entro quest'anno, altrimenti arriverà quando la distruzione sarà completa».

## **Come dev'essere questo fondo?**

«Bisogna che i 27 Paesi trovino l'accordo su cosa vuol dire fondo per la ricostruzione, a quale bilancio fa riferimento, chi lo copre, qual è l'istituzione che lo governa e se può fare leva sui mercati finanziari.

Registriamo un passo avanti nelle parole dette il 23 aprile dalla Presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen e dalla Cancelliera tedesca Angela Merkel: occorre un bilancio europeo rafforzato. Il bilancio europeo ordinario, che peraltro non è stato ancora approvato, è pari a circa 150 miliardi di euro, cioè l'1% del Prodotto interno lordo europeo. Quando si afferma che va rafforzato significa che occorre un bilancio aggiuntivo a questo. Se inseriamo il fondo per la ricostruzione nel bilancio che già c'è, vuol dire che andiamo a tagliare da altre parti».

## **Quale dev'essere l'importo di questo bilancio europeo aggiuntivo?**

«Almeno 50 miliardi di euro. Sarebbero soltanto lo 0,3% del Pil ma potrebbe essere l'embrione di un vero bilancio federale europeo, cioè alimentato dalle prime vere tasse europee come ad esempio la web tax,

Ma la domanda che fa la differenza è: se noi diciamo che ogni anno abbiamo 50 miliardi di bilancio aggiuntivo europeo possiamo fare leva ed emettere titoli europei? Ciò che fa la differenza è se possiamo usare questi soldi per pagare e garantire le rate di un mutuo, che sono titoli europei con cui possiamo raccogliere subito da mille a duemila miliardi di euro. Con 50 miliardi all'anno si possono emettere 1.500 miliardi di titoli a 30 anni o 2000 miliardi a 40 anni.

Ma se questo debito va a carico pro quota degli Stati membri, è un mascheramento di debito nazionale, se invece il bilancio fosse coperto da entrate europee sarebbe un debito mutualizzato europeo. Parallelamente bisogna chiarire chi decide come queste risorse vengono distribuite nei vari Paesi, se cioè in base ai bisogni o pro quota. Perché se fosse il secondo caso, sarebbe di nuovo un debito nazionale mascherato, se invece fosse redistribuito in base alle necessità di ognuno, sarebbe il primo bilancio federale degli Stati Uniti d'Europa».

Una rivoluzione politica, prima ancora che economica.

«Sì ma attenzione: 50 miliardi aggiuntivi è comunque meno dello 0,3% del Pil europeo, quindi chi parla di trasferimento di sovranità all'Europa non sa di cosa parla, visto che i bilanci degli Stati nazionali sono attorno al 50% del Pil. E bisogna anche ricordare che il debito pubblico fatto fino ad oggi, lo hanno accumulato i singoli Stati membri della Ue. L'Italia ha 2.400 miliardi di debito per propria colpa».

### **Cosa pensa del dibattito in Italia? Recovery bond contro Mes sanitario. E il Mes è davvero senza condizioni?**

«È stato surreale perché nessuno ha mai parlato in termini concreti, cioè qual è l'istituzione che emette questi recovery bond e a quale bilancio sarebbero iscritti, come se un'azienda volesse emettere un prestito obbligazionario anonimamente, cioè senza dire qual è l'azienda e senza sapere con quale bilancio vi farà fronte.

Il Mes sanitario è sì senza condizioni,



cioè senza le clausole che furono imposte alla Grecia, come è stato ripetuto in mille modi da tutti. Le condizioni che prevede sono quelle ovvie: come dice il nome stesso, serve per spese sanitarie ed a questo devono essere destinate le risorse. Questo è un vincolo? No, è solo correttezza. Negli anni futuri inoltre è interesse dello Stato far sì che il nostro debito sia solvibile, non perché ce lo impone la Troika ma perché lo esigono i mercati».

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

«In base a quanto ho detto, è un fatto positivo se l'Italia vorrà usare, e al meglio, queste risorse: è surreale che si discuta se farlo o meno».

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

«Sulle infrastrutture partiamo da una constatazione: negli ultimi 10 anni l'Italia è passata da circa 60 miliardi di euro all'anno di investimenti pubblici a 30 miliardi all'anno, quindi oggi dopo 10 anni abbiamo 300 miliardi di euro di mancate infrastrutture che andavano realizzate. Questa è la risposta: non sono adeguate ma la responsabilità è nostra. Non ce l'ha imposto l'Europa. Nello stesso periodo abbiamo aumentato la spesa corrente e le tasse imposte ai soliti noti. Queste sono scelte nostre, che non possiamo attribuire alla Ue. Tagliare i fondi per le infrastrutture era il modo più semplice per raccogliere consenso e barcamenarsi sullo squilibrio della finanza pubblica.

Non a caso nel manifesto della Cisl

di Annamaria Furlan uno dei punti fondanti è la proposta di politica economica e industriale di aumentare gli investimenti in infrastrutture fisiche e immateriali, per recuperare il ritardo accumulato. Il mondo va avanti, noi siamo andati indietro e l'inadeguatezza delle nostre infrastrutture si confronta coi progressi fatti dagli altri Paesi».

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

«Sono fondamentali. Sono la chiave strategica perché muovono persone e merci. Il trasporto pubblico locale è da rifondare: a Manhattan, dove abitano 7-8 milioni di persone, nessuno ha l'automobile privata e tutti si servono dei mezzi pubblici. Va fatto un salto anche per il trasporto merci: sono necessarie le piastre logistiche per il trasporto intermodale, sulle quali noi però siamo indietro. È inutile costruire nuovi aeroporti se poi non sono collegati con la rete ferroviaria italiana.

Intermodalità significa integrazione aria-acqua-terra e ferro-gomma. Noi in Italia abbiamo un costo di trasporto merci superiore del 15% alla media europea e questo ci toglie competitività. Si pensi alle piccole e medie imprese italiane che esportano in tutto il mondo: ci mettono più tempo a raggiungere l'aeroporto più vicino che volare da lì a Francoforte. Anche nei trasporti è urgente agire per superare la crisi economica e costruire una solida ripresa».

# Logistica mai “chiusa per virus”. Aiuti mirati per la fase 2



**Maurizio Diamante**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Occorre sostenere rapidamente i comparti  
che più hanno subito l'impatto dell'epidemia*

**F**ar ripartire il Paese ma con cautela per evitare un ritorno di fiamma della pandemia: è il mantra di questi giorni, caratterizzati da una crescente attesa della cosiddetta “fase 2”. Come ben sappiamo, però, ci sono settori che neppure durante il picco del contagio hanno “chiuso per virus”. Mentre l'Italia si fermava di fronte all'avanzata del Covid-19, c'era chi, assieme al personale medico-sanitario in prima linea, con impegno perfino maggiore del solito e con rischi personali moltiplicati, faceva il proprio dovere per assicurare la fornitura di beni e servizi essenziali come farmaci e prodotti alimentari. Ora che la morsa del virus pare allentarsi, è doveroso ringraziare gli operatori della logistica per l'opera fondamentale svolta a favore della collettività. Se per molti settori produttivi il lockdown si è tradotto in uno stop o almeno in un rallentamento dell'attività, l'e-commerce ha visto aumentare la pro-

**Per tutti i settori  
ci siamo battuti  
affinché lavoratrici  
e lavoratori fossero  
dotati dei necessari  
dispositivi di protezione  
individuale, a cominciare  
da mascherine e guanti**

Come sindacato abbiamo vigilato, intervenendo quando necessario con i prefetti, per evitare che gli operatori della logistica, nel fornire il loro prezioso servizio, si esponessero a pericoli eccessivi. Abbiamo per questo ottenuto che si distinguesse tra merci essenziali, come medicine e alimenti, e generi non indispensabili. Sono stati inoltre adottati accorgimenti quali l'eliminazione della firma per ricevuta di avvenuta consegna della merce ai clienti finali. Al contempo, per la logistica così come per altri settori, ci siamo battuti affinché lavoratrici e lavoratori fossero dotati dei necessari dispositivi di protezione individuale, a cominciare da mascherine e guanti. Strumenti di cui troppo spesso si è avvertita la carenza.

Le precauzioni e gli adempimenti necessari per salvaguardare i lavoratori sono stati regolati con il protocollo del 14 marzo 2020, firmato da parti datoriali e confederazioni sindacali su invito del Governo, e, con particolare riferimento al settore dei trasporti, attraverso l'intesa siglata il 20 marzo presso il Ministero delle Infrastrutture. Il 24 aprile, dopo una notte di serrato confronto, è stata concordata un'integrazione allo stesso protocollo del 14 marzo. Dal Governo e dal comitato-tecnico scientifico che ne ispira gli indirizzi ci viene ripetutamente spiegato che, anche nel contesto della fase 2, con la minaccia del Covid-19 e con i rischi di una



pria funzione e il proprio volume di ordini. Più in generale, i magazzini e la distribuzione hanno costantemente lavorato a beneficio di tutti.

nuova accelerazione del contagio dobbiamo imparare a convivere. E così sarà per diversi mesi. Le aziende del nostro settore si stanno attrezzando con strumenti di misurazione della



temperatura all'ingresso dei siti produttivi; le operazioni di sanificazione e igienizzazione sono state intensificate, secondo quanto stabilito dagli accordi del 14 e del 20 marzo.

Ma un problema largamente sentito, anche nell'ambito dei trasporti, è quello della mancanza di soldi. Nell'autotrasporto, tra gli spedizionieri e le agenzie marittime sono molte le aziende che hanno fatto ricorso alla cassa integrazione. Anche quando si lavora al 70-80 per cento rispetto alla piena operatività non si ha certezza di ciò che avverrà nei prossimi mesi. Sul trasporto marittimo, ancor più che per altri settori, grava l'incognita di come i sistemi produttivi stranieri reggeranno l'impatto della crisi. Investita per prima dall'epidemia, la macchina produttiva cinese è tornata a marciare a buon ritmo. Ma non sappiamo se, quando le esportazioni della Cina potranno tornare ai livelli precedenti, troveranno, in Italia e nel resto d'Europa, un contesto in grado di assorbire gli stessi carichi di prima. Anche qualora la ripresa sanitaria ed economica in Europa fosse rapida, lo shipping riprenderebbe il largo solo con la contemporanea ripartenza delle esportazioni negli Usa. Un gioco a incastri internazionale di difficile soluzione.

Data la scarsa liquidità delle imprese (con pagamenti ritardati o fermati, in molti settori si lavora ma incassando poco o niente), è forte il timore di una fase 2 segnata dalla moria di aziende: chi ha riaperto o si accinge a farlo procede con fatica, chi resta chiuso rischia di non riaprire più. Fondamentale è che dalle casse pubbliche arrivi un'iniezione di denaro e che i filtri della burocrazia siano ridotti al minimo. Le difficoltà non risparmiano praticamente nessuno, nemmeno una società come Autostrade, che ha sempre fatto utili ma ora registra un crollo del traffico dell'85 per cento. La fase 2 porterà forse sollievo, visto che il numero degli spostamenti in auto dovrebbe riprendere consistenza. Più problematica la ripartenza per attività come l'autonoleggio, che è strettamente legato al traffico aereo e a quello ferroviario: finché stazioni e aeroporti saranno deserti, il parco macchine del comparto è destinato a rimanere fermo, con amplissimo ricorso alla cassa integrazione per i dipendenti.

A lamentare problemi – non da oggi, visto che i bilanci comunali sono da tempo poco floridi – sono anche le società operanti nella raccolta dei rifiuti, a dispetto dell'essenzialità del servizio che offrono, più che mai in una fase di emergenza sanitaria e di lockdown per

milioni di cittadini. Gli operatori del settore Servizi ambientali meritano un plauso particolare, al pari di altri protagonisti poco celebrati dell'emergenza, come i camionisti e tutti gli operatori della logistica, sempre in trincea nonostante il rischio di contagio. Gli operatori ecologici scontano il paradosso ulteriore di non potere ricorrere allo sciopero contro il mancato pagamento dello stipendio o altre gravi violazioni contrattuali, in quanto l'astensione dal lavoro non è per loro al momento contemplata. Una lesione dei diritti che abbiamo evidenziato all'Autorità di Garanzia sugli scioperi.

Anche in piena emergenza coronavirus hanno purtroppo trovato spazio notizie su cedimenti infrastrutturali come il crollo del ponte di Albiano Magra, tra Toscana e Liguria. Un'ennesima dimostrazione di come la rete delle nostre infrastrutture sia gravemente inadeguata. Il Paese potrà davvero ripartire e riacquisire piena competitività solo se si doterà di una rete dei trasporti all'altezza della sfida. La Fit-Cisl continuerà a impegnarsi, senza sosta e con ogni strumento, perché l'Italia torni a rappresentare, anche sotto questo profilo, un modello vincente.

# Il virus dell'incertezza: dal sindacato le nuove risposte



**Monica Mascia**  
Segretario Nazionale FIT-CISL

*Il Covid-19 ha incrinato i vecchi assetti:  
la sfida del cambiamento ci coinvolge tutti*

**S**convolgendo abitudini e assetti consolidati a livello individuale e collettivo, l'emergenza coronavirus ci ha fatto precipitare, come persone e come membri di comunità, nella dimensione della paura e dell'incertezza. Nel nostro Paese, dopo la Cina il primo a essere gravemente colpito dalla pandemia, i segni di inversione della curva di contagi si cominciano finalmente a intravedere. Tanto che nella discussione pubblica prende piede il tema della cosiddetta "fase 2", dell'agognata uscita, almeno parziale, dall'isolamento e dal fermo di molte delle normali attività. Una condizione di ritrovata speranza che ci consente di interrogarci su quale spazio rimanga, nella coscienza individuale e collettiva, dopo la paura e l'incertezza, dopo l'acquisizione della vulnerabilità che affligge ciascuno di noi, le nostre forme di vita associata, il nostro sistema sociale, economico, sanitario.

**Serve un sindacato  
al passo coi tempi  
e in grado di anticiparli,  
capace di garantire  
nuove forme di tutela  
oltre a quelle legate  
alla contrattualità pura**

Di certo non sarà possibile ricominciare d'un tratto la vita di sempre, come se nulla dall'inizio del lockdown fosse accaduto. Il che è vero non solo per l'ovvia necessità di procedere con cautela, nelle decisioni di chi governa e nei comportamenti soggettivi, allo scopo di evitare che la pandemia riprenda vigore. C'è infatti anche un altro aspetto da considerare. Anche qualora – come tutti ci auguriamo – la strada dell'uscita dall'emergenza procedesse nel modo più piano possibile, il fattore Covid-19 resterebbe piantato, sul nostro percorso, come un inevitabile spartiacque, come un evento segnante con cui dovremo fare i conti per chissà quanto tempo.

A causa della pandemia le nostre priorità sono cambiate: l'obiettivo principale, per settimane, è stato tenere a bada il numero dei contagi. Un obiettivo individuale quanto collettivo, perché le scelte di ciascuno – lo abbiamo avuto sempre più chiaro col passare dei giorni – si riflettono sulle vite di tutti. Nes-

suno di noi può sottrarsi al rischio di contrarre la malattia ma ognuno può contribuire a salvaguardare se stesso e gli altri. Perché "gli altri siamo noi": vale per le nostre famiglie, per le nostre comunità locali, per la comunità nazionale cui apparteniamo, ma anche, in senso più vasto, per la comunità globale, impegnata ad allontanare una minaccia che incombe sul nostro intero pianeta. Per questo, nella nostra coscienza profonda, nulla, dopo l'emergenza coronavirus, potrà essere identico a prima: il cambiamento, che lo vogliamo o no, è già avvenuto, innanzitutto dentro di noi e nella nostra percezione del mondo esterno.

Persino la nostra dieta informativa è profondamente cambiata in questo periodo: l'intrattenimento che cercavamo di ottenere dai social media, per spezzare il ritmo degli impegni lavorativi o familiari, ha lasciato spazio alle conferenze stampa in diretta da Palazzo Chigi o dalla sede della Protezione civile, ai video-collegamenti dalle città più esposte al contagio, agli aggiornamenti dalle capitali straniere, in ge-



nerale alle notizie trasmesse dai media tradizionali. Un ritorno al passato, più o meno recente, che non ha però eliminato l'esposizione di tutti noi alle fake news che si propagano, attraverso Internet, a velocità supersonica. L'impatto della disinformazione veicolata ad arte sui social media è stato forse attenuato dalla ritrovata centralità dell'ampia informazione offerta, in modo quantomeno più strutturato, da tv e radio.

Aggrappati alle ultime notizie sull'epidemia, costretti a rimanere in case per lunghe settimane, privati del contatto

tocca a tutti sopportare. In effetti, lo sconvolgimento causato dal coronavirus ci riguarda non solo come individui ma anche in quanto "animali sociali". Se fino a poche settimane fa le distanze tra le nazioni e addirittura tra i continenti ci parevano facilmente colmabili, ora assistiamo impotenti – talvolta paradossalmente rassicurati, visto che la priorità è arginare la diffusione del virus – al risorgere dei confini, non solo virtuali, tra una parte e l'altra del pianeta, tra uno Stato e i suoi vicini, addirittura tra due regioni, due province, due comuni del nostro Paese. Un totale ribaltamento di

laboratorio di riflessioni e proposte.

Insomma, ancor più di ieri, nella realtà del dopo-coronavirus, sarà nevralgica la missione culturale del sindacato. Oltre a svolgere le sue tradizionali, nobili funzioni di tutela delle lavoratrici e dei lavoratori, il sindacato sarà sempre più chiamato a fornire gli strumenti per capire la realtà e per provare a migliorarla, per trasformare le difficoltà in opportunità, per identificare i problemi – che vanno innanzitutto compresi, non negati – e cercare le relative soluzioni. È una sfida che sin da oggi, pur nella condizione di isolamento sociale cui siamo ancora costretti – anzi, a maggior ragione per la carenza di occasioni di incontro fisico tra le persone – vogliamo cogliere con entusiasmo. Tutti i membri della comunità che come sindacato rappresentiamo devono poter contare su di noi, sulla nostra capacità di focalizzare il passaggio che stiamo vivendo e di orientare verso la nuova fisionomia delle nostre vite individuali e associate, verso le modalità lavorative che si prospettano già per l'immediato futuro.

Ci avviamo verso una riapertura almeno parziale delle attività, ma la ripresa porterà ben impresso il segno del Covid-19: interi settori economici da rilanciare, circolazione ridotta, orari di lavoro scaglionati, distanziamento sociale applicato in tutti gli ambiti, smart working che da opzione rara è diventato e sempre più diventerà modalità comune. Un mondo nuovo, in estrema sintesi, che richiederà un sindacato al passo coi tempi e in grado di anticiparli, capace di garantire nuove forme di tutela oltre a quelle legate alla contrattualità pura (uno dei nostri asset in tempi abituali). L'incertezza che si è diffusa assieme all'epidemia richiede nuove risposte: il sindacato, la nostra Fit-Cisl, sarà uno dei luoghi in cui cercarle e trovarle.

fisico con parenti, amici e colleghi, scopriamo isolati, insicuri, più fragili. Tanto più quando la rinuncia forzata al lavoro comporta anche una particolare sofferenza economica. Certo, ci ripetiamo, è un sacrificio a fin di bene che

prospettive che rende ancor più prezioso il ruolo del sindacato in quanto attore sociale, punto di contatto tra le persone, ritrovo collettivo che rende possibile il superamento delle barriere – fisiche, economiche, generazionali – e



# L'epoca del cauto risveglio



Silvia Ferro

**S**e provassimo, per un solo attimo, a chiudere gli occhi e ad analizzare il nostro prima e il nostro dopo Coronavirus, passeremmo dal ricordarci su treni, autobus, aerei, navi e stazioni super affollate e caotiche, disinvolti fra strette di mano, abbracci, pranzi e cene con colleghi e amici, in parchi affollati, nel traffico continuo sulle strade delle nostre città, tra baci fugaci prima di uscire di casa per andare al lavoro e immerersi nel rumore, tanto rumore, poi, in un attimo, il silenzio.

Un silenzio assordante carico di timori, ansia e apprensione, chiusi in casa facendo il possibile per lasciare il nemico invisibile fuori dalla porta. E poi i numeri, tanti numeri. I numeri delle sei di sera: uno stitilicidio. Le persone delle sei di sera. Le stesse che prima erano con noi a vivere il trambusto quotidiano e che oggi, invece, non ci sono più. Le vittime del Covid-19 quelle che ci hanno lasciato in solitudine e che hanno fatto anche l'ultimo viaggio in solitudine. Senza una cerimonia funebre, senza le persone più care, senza amici.

Migliaia e migliaia di virologi sembrano essersi risvegliati da un precedente – e potremmo dire, a questo punto, fortunato – letargo mediatico. Da mesi, con un'inquietante costanza, affollano salotti televisivi, webinar, social media, parlando di tasso di mortalità, R con zero, curva epidemica, proiezioni, scenari e quant'altro.

Ma tra tutte queste astruse parole ne emerge una chiara e incontrovertibile "responsabilità".

Siamo tutti chiamati a ripensare il nostro agire quotidiano e ad adottare tutte le precauzioni necessarie per tutelare la nostra salute e di conseguenza quella di chi anima il nostro paese.

Di chi, come tanti, è a casa con i propri cari e di chi non si è mai fermato. Di chi, anche in piena pandemia, ha continuato a consegnarci pacchi a casa, di chi ci ha permesso di trovare un mezzo pubblico per sostarsi da una città all'altra in caso di necessità, di trovare le merci nei supermercati, di avere le medicine nelle farmacie, il carburante per le nostre auto e di avere le città pulite.

Tutti i decreti del Presidente del consiglio dei ministri, in modo particolare l'ultimo, nel prevedere precetti e sanzioni, hanno parallelamente fatto appello al senso di responsabilità degli italiani che, oggi, dopo ben 55 giorni di isolamento domiciliare – era il 9 marzo quando l'#iorestoacasa ha imperversato su tutti i social – si

*L'allentamento delle misure d'emergenza deve avvenire con responsabilità da parte di tutti*

trovano ad affrontare – dal 4 maggio 2020 - la tanto attesa "fase due". Il risveglio. La ripartenza. Si ma cauta e appunto responsabile.

L'economia del nostro paese non era nelle condizioni di reggere ulteriormente giornate di blocco e quindi, un primo spiraglio di luce era necessario ma, come abbiamo sempre detto, è essenziale che tutti i futuri "allentamenti" avvengano garantendo al massimo la sicurezza delle persone, delle lavoratrici e dei lavoratori.

Ma veniamo al decreto del 26 aprile 2020.

Forse molti, sperando in un "liberi tutti", sono rimasti delusi nel leggere le 70 pagine (10 articoli e 10 allegati) che compongono questo decreto che, fortunatamente, fa della "cautela" il proprio mantra.

Le disposizioni del decreto sono efficaci – fatte salve alcune eccezioni- a partire dal 4 maggio fino al 17 maggio 2020 in sostituzione di quelle del DPCM del 10 aprile 2020.

Fermo restando il divieto di assembramenti e l'obbligo di compilare il modulo di autocertificazione del Ministero dell'Interno, sono consentiti solo gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative o situazioni di necessità ovvero per motivi di salute e si considerano necessari, questa è la novità, gli spostamenti per incontrare congiunti purché venga rispettato il divieto di assembramento e il distanziamento interpersonale di almeno un metro e vengano utilizzate protezioni delle vie respiratorie.

E' fatto divieto a tutte le persone fisiche di trasferirsi o spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, in una Regione diversa rispetto a quella in cui attualmente si trovano, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute, consentendo comunque il rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza.

I soggetti con sintomatologia da infezione respiratoria e febbre (maggiore di 37,5° C) devono rimanere presso il proprio domicilio e limitare al massimo i contatti sociali, contattando il proprio medico curante.

L'accesso del pubblico ai parchi, alle ville e ai giardini pubblici

è condizionato al rigoroso rispetto del divieto di assembramento, nonché della distanza di sicurezza interpersonale di un metro.

È consentito svolgere individualmente, ovvero con accompagnatore per i minori o le persone non completamente autosufficienti, attività sportiva o motoria, purché comunque nel rispetto della distanza di sicurezza interpersonale di almeno due metri per l'attività sportiva e di almeno un metro per ogni altra attività.

Sono consentite le cerimonie funebri con l'esclusiva partecipazione di congiunti e, comunque, fino a un massimo di quindici persone, con funzione da svolgersi preferibilmente all'aperto, indossando protezioni delle vie respiratorie e rispettando rigorosamente la distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro.

Continuano ad essere sospesi i servizi educativi per l'infanzia e le attività didattiche in presenza nelle scuole di ogni ordine e grado, nonché la frequenza delle attività scolastiche e di formazione superiore.

Riparte l'attività manifatturiera, il settore delle costruzioni, il commercio all'ingrosso

legato ai settori in attività, che vanno da tessile e moda ad automotive e fabbricazione di mobili.

Come anticipato dal Presidente del consiglio dei ministri, ripartiranno probabilmente, il 1 giugno le attività inerenti i servizi alla persona (fra cui parrucchieri, barbieri, estetisti).

### I trasporti

Allentando le restrizioni aumenterà la domanda e, di conseguenza, l'offerta di trasporto di persone e cose dovrà gradatamente accelerare. Anche qui, però, l'approccio al servizio da parte degli utenti dovrà essere cauto e responsabile.

La parola d'ordine è quindi: sicurezza. In estrema sintesi, le aziende di trasporto pubblico anche a lunga percorrenza devono adottare interventi straordinari di sanificazione dei mezzi, ripetuti a cadenza ravvicinata; inoltre ai fini del contenimento della diffusione del virus è fatto obbligo sull'intero territorio nazionale, di usare protezioni delle vie respiratorie nei luoghi chiusi accessibili al pubblico, inclusi i mezzi di trasporto e comunque in tutte le occasioni in cui non sia possibile garantire

continuativamente il mantenimento della distanza di sicurezza.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della salute, potrà disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori.

Ci auguriamo però di non dover fare passi indietro e di non dover "tornare alle sei di sera". In questi giorni di lockdown sui social sono circolate una serie di notizie futili quando non banali ma anche riflessioni serie, come quella di un medico "dal fronte", un anonimo, le cui parole non dovrebbero perdersi nel vento. Un medico che ci piacerebbe conoscere per esprimergli la nostra gratitudine e stringergli la mano. Perché la storia che narra è anche la nostra storia e quella delle persone non ci sono più e che nel nostro lavoro, nel nostro mondo dei trasporti, nei nostri viaggi, abbiamo incontrato almeno una volta.

## Se i morti di virus potessero parlare. Forse direbbero questo. Forse.

*Siamo morti soli.*

*Circondati da volti senza volto: sopra le mascherine, i loro occhi non erano gli occhi che avremmo riconosciuto ovunque, gli occhi dei nostri amori.*

*Erano occhi estranei, indaffarati, ma tristi, stanchi, impotenti occhi di medici, infermieri, inservienti, l'unica umanità spaventata e commossa che ci è stato permesso salutare quando è arrivato l'ultimo momento, prima di essere cacciati da questo mondo senza neanche un ciao.*

*Ci hanno portato via di notte, su camion mimetici, senza dir nulla a nessuno.*

*Ci hanno accumulato, una bara sopra l'altra, negli obitori, in fila d'attesa per le fiamme del crematorio, senza aver scelto dove lasciare quel poco che avevamo da lasciare quaggiù.*

*Siamo morti nei parcheggi per vecchi dai nomi pii e santi, riportati all'asilo come vuoti a rendere.*

*Siamo morti negli ospedali, se avevano abbastanza posto per noi, altrimenti siamo morti a casa, senza neppure il timbro ufficiale del virus,*

*non c'era abbastanza inchiostro per il nostro tampone. Siamo diventati i numeri delle sei di sera, il fixing della borsa defunti, la quotazione che gli investitori sani consultavano per capire se le loro azioni di "vita normale" sarebbero risalite, e quando, perché erano impazienti, erano nervosi dentro le loro case, davanti ai loro schermi, sui loro divani.*

*Siamo morti, eppure un po' di azioni di quel fondo di investimenti sull'esistenza le avevamo acquistate anche noi; ce li avevano promessi, quei "future" di vecchiaia lunga, come buonuscita per una vita di lavoro, ed era per questo, perché ci garantivano di vivere di più, che ogni anno ci chiedevano di lavorare qualche anno di più: avrete tempo per la pensione!, vi riposerete!*

*Ma l'aspettativa di vita non ci ha aspettato.*

*Non ci spettava.*

*Era una promessa revocabile, un investimento traditore come un titolo tossico.*

*O magari non avevamo letto la nota in corpo quattro: non vale in caso di*

*pandemia.*

*Ecco, siamo morti così, e adesso dovrete cercare qualcun altro per tenere i nipotini.*

*Se avete voglia di uscire, fatelo: ormai, come vanno le cose lo decidete voi, adulti attivi, lavoratori, consumatori.*

*Voi, non noi, avevate deciso, prima, quanti posti dovevano essere nei reparti, quante macchine, quanti medici pagare.*

*Voi, non noi, avete calcolato, durante, quanti malati poteva sopportare quel sistema di cui avevate fissato voi le quote; voi avete programmato come "spalmare" nel tempo la "curva dei decessi" perché la salute si adegua alla sanità, e non viceversa.*

*Voi, non noi, dopo, state decidendo come "uscire dall'emergenza" da cui anche noi siamo usciti, ma in un altro modo.*

*Di certo non chiederete nulla a quelli di noi che sono ancora vivi: sono la posta di una contrattazione fra economia e virus. State solo cercando di capire quanti ne potranno morire senza pesarvi troppo sulla coscienza.*

*Quelli sono già nel conto, saranno i nuovi morti delle sei di sera, quel che conta per voi è che siano una quota accettabile sulla vostra bilancia. Non saranno morti, ma variabili: Erre con zero inferiore a uno: evviva! Andrà tutto bene!*

*Chiedete a loro. Potrebbero stupirvi, magari.*

*Qualcuno potrebbe anche dire: non voglio languire in una prigione "per il mio bene": sono disposto a rischiare, voglio morire da vivo.*

*Ma voi non chiederete il permesso a noi vecchi.*

*Voi uscirete, e magari ci rinchiuderete.*

*Fate pure.*

*Ma almeno, abbiate il coraggio di parlare per voi.*

*Non nascondetevi dietro di noi.*

*Noi, i numeri delle sei di sera, siamo morti, non siamo pretesti.*

Un medico dal fronte

# Fase 2, per stazioni e treni priorità distanziamento



**Gaetano Riccio**

Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Mobilità ferroviaria

*Smart working, cadute le barriere grazie alla contrattazione*

**S**iamo ancora nell'emergenza sanitaria. E lo saremo finché non sarà disponibile un vaccino capace di neutralizzare il virus che ha modificato le nostre abitudini di vita e che condiziona in maniera determinante i nostri prossimi anni, dal punto di vista sia dei comportamenti sociali che economico.

Si succedono le varie fasi e si sta discutendo su come riorganizzare il settore dei trasporti che, rispetto ad altri ambiti, ha notevoli complicazioni legate soprattutto al rispetto del distanziamento sociale.

gruppo Fs, per poi fare ulteriori accordi tramite i comitati aziendali presenti nelle varie società che vanno a interessare le specificità organizzative di ognuna di esse.

Per il personale di staff e amministrativo si prosegue con lo smart working e su questo aspetto è necessario che le società forniscano gli strumenti informatici coi relativi programmi al personale perché è una modalità che si è dimostrata molto efficace; auspichiamo che questo tipo di lavoro da casa abbia rimosso tutte le riserve che gran parte del gruppo dirigente delle aziende aveva al riguardo. In smart working stanno ope-



Nel trasporto ferroviario, e con le società del gruppo Fs Italiane in particolare, abbiamo definito un primo accordo quadro nello scorso mese di marzo per gestire la fase 1 e un successivo accordo di implementazione per la gestione della cosiddetta fase 2. Ci si sta muovendo in totale sintonia con il protocollo condiviso del 14 marzo e con gli ulteriori adeguamenti intervenuti a fine aprile e, soprattutto, col "Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica" del 20 marzo 2020. Lo schema che si sta seguendo è quello di definire un accordo quadro con la holding del

rando anche lavoratori che sono impegnati in attività contigue all'esercizio ferroviario e lo si sta utilizzando anche in attività che necessitano di una presenza turnificata nell'arco delle 24 ore, ciò anche in deroga all'accordo del 20 aprile 2018.

A questo proposito, abbiamo chiesto che il lavoratore abbia diritto alla disconnessione al termine della prestazione programmata e fino all'inizio di quella successiva, proprio per evitare che si sia sempre "connessi", con tutte le implicazioni e le conseguenze che si possono immaginare. È importante

sottolineare questo risultato raggiunto attraverso la contrattazione, in quanto la legislazione del nostro paese è carente sulla materia ed esistono dei precedenti solo nella vicina Francia. Sullo smart working possiamo affermare con certezza che è sicuramente caduta una barriera e si sono superati parecchi preconcetti e siamo convinti che la nuova modalità vada regolamentata in relazione ai ritorni di esperienza che stiamo avendo in questo periodo.

Tra le azioni che abbiamo previsto nell'accordo quadro, vi è anche la possibilità di scaglionare l'orario di ingresso, in particolare per il personale di staff e amministrativo, modalità che, come per tutte le realtà lavorative, vanno ad alleggerire i possibili assembramenti all'ingresso delle strutture e andranno concordate con le strutture territoriali e con



le Rsu. Stesso discorso va fatto per la gestione delle cosiddette "fasce rigide" che, alla luce della necessaria flessibilità in ingresso e in uscita, andranno riviste.

Ovviamente, oltre a misure di tipo organizzativo, verranno potenziati gli standard dei livelli di igienizzazione fino ad oggi esistenti prevedendo, a titolo esemplificativo, un incremento della pulizia quotidiana con specifici prodotti

adatti a sanificare e igienizzare i materiali, gli uffici e le postazioni di lavoro e, per dare conto di quanto effettuato, saranno previste apposite schede di segnalazione degli interventi svolti. Inoltre, in considerazione anche del maggior numero di presenze di personale, in prossimità dei tornelli/rilevatori di presenza, nelle mense, nelle sale sosta equipaggi e in tutti i punti dove vi possono essere aggregazioni, sarà prevista l'installazione di dispenser di gel igienizzante lavamani.

Saranno poste in essere tutte le azioni organizzative che consentano il distanziamento minimo nei luoghi di lavoro, tra cui l'apposizione a terra di opportuna segnaletica ad alta visibilità, idonea

**Rfi ha confermato  
la produzione  
di mascherine all'interno  
dello stabilimento  
Onae di Bologna,  
prioritariamente  
destinate a soddisfare  
le necessità interne  
delle società del gruppo**

cartellonistica informativa che illustri le modalità comportamentali da adottarsi e il posizionamento distanziato delle sedute nei locali mensa e nei Ferrhotel.

Nella fase 2, con il riavvio di molte attività, ci sarà bisogno di misure di distanziamento soprattutto nelle stazioni per l'afflusso dei viaggiatori. È pur vero che i trasporti non hanno mai visto il blocco totale delle attività e in tutti i settori i "motori" sono stati sempre accesi ma, con le aperture di altre attività lavorative, la domanda di trasporto riparte e ci sono 4 milioni di persone che si recano al lavoro privilegiando i mezzi pubblici sia a livello di trasporto pubblico locale che ferroviario. Per il trasporto ferroviario, l'incremento di attività è partito ovviamente dal trasporto regionale e interregionale, che nel periodo della fase 1 si è attestato attorno a una media del 30%, mentre la ripresa ha visto aumenti graduali a partire da circa il 50% della

produzione, con punte più elevate in alcune aree urbane.

Per il traffico di media-lunga percorrenza, da metà marzo ci sono servizi solo per garantire l'emergenza, per cui sull'alta velocità a fronte di una programmazione di 270 treni/giorno tra le varie Frecce (rossa, argento e bianca), si sono effettuati solo 8 treni; anche Italo Ntv rispetto ad una programmazione di 110 treni/giorno ha effettuato solo 2 treni al dì. Per i treni Intercity, rispetto ad una programmazione di 110 treni si sono effettuati solo 6 treni giornalieri.

Per quanto riguarda le "regole" per viaggiare in treno, vi sono indicazioni di prevedere il più possibile l'acquisto di biglietti on line, mentre resta discrezionale la controlleria a bordo, come già per la fase 1. Nelle stazioni sono stati previsti percorsi a senso unico sia per l'ingresso che per la discesa. All'interno delle stesse stazioni e sulle banchine di attesa dei treni, vi sono cerchi disegnati sui pavimenti per far rispettare la distanza ai viaggiatori.

È, altresì, confermato l'utilizzo delle mascherine e dei guanti da parte dei viaggiatori e da parte del personale ferroviario. A questo riguardo va evidenziato che la società Rfi ha confermato la produzione di mascherine all'interno dello stabilimento Onae di Bologna, prioritariamente destinate a soddisfare le necessità interne delle società del gruppo Fs Italiane che ne assicurerà la distribuzione a tutti i propri dipendenti secondo necessità. Inoltre, per eventuali esigenze della collettività, le mascherine prodotte nello stabilimento Onae potranno essere messe a disposizione della Protezione Civile.

Durante questo periodo di pandemia, come sindacato, la nostra azione è stata sempre improntata alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei lavoratori che rappresentiamo, attraverso la definizione di protocolli e di accordi. Mai come in questo periodo, la nostra parola d'ordine non è stata quando, ma soprattutto come ripartire!

# Terminali Italia, formazione e sicurezza oltre l'emergenza



Massimo Malvisi

*L'azienda è un esempio positivo di dialogo con il sindacato per la tutela di tutti*

**D**opo avere travolto il nostro sistema sanitario, l'avanzata dell'epidemia sta mettendo a sempre più dura prova la nostra economia.

Con il passare del tempo è via via emerso chiaramente che con questo virus dovremo convivere ancora per un tempo indefinito, in attesa di un vaccino e/o di cure specifiche. Nel frattempo, serve approntare misure adeguate a evitare che la riapertura del sistema economico determini rischi per le lavoratrici ed i lavoratori.

Come sindacato ci siamo attivati in prima battuta per condividere con le varie società, tra le quali Terminali Italia, le misure di prevenzione previste, per poi dare vita al Comitato aziendale Covid-19, come stabilito dal protocollo del 14 marzo 2020, in modo da declinare ancora meglio le misure di prevenzione per le lavoratrici e

**Abbiamo avviato un robusto piano di formazione a distanza per non sprecare tempo prezioso in questo periodo di calo di attività**

pratico decalogo del Ministero della Sanità; sanificare periodicamente tutti gli ambienti e i mezzi; intensificare la disinfezione; installare dispenser di gel igienizzante; dotare tutto il personale di mascherine e guanti; attivare la rilevazione della temperatura corporea ed emanare le procedure comportamentali nei casi di contagio.

A differenza di altre società Terminali Italia non è stata costretta a ridurre ai minimi termini l'operatività, in quanto il trasporto delle merci, a differenza di quello dei viaggiatori, ha subito un impatto ridotto dal fermo imposto per contenere il dilagare del coronavirus. La riduzione di volumi di attività per Terminali Italia si è attestata al -30%.

Stante la necessità di convivere con il Covid-19 e di monitorare e gestire al meglio sia la fase di transizione che quella della

prossima riapertura di ampi settori del sistema produttivo del Paese, abbiamo come Fit-Cisl proposto la nascita di una sorta di cabina di regia permanente, che si riunisce periodicamente con compiti di monitoraggio, verifica e di proposta. Con lo stesso verbale abbiamo trasposto i principi dell'accordo nazionale con il Gruppo Fs Italiane del 19 marzo 2020, tra i quali l'utilizzo delle ferie pregresse e dell'integrazione da parte della società del 50% dell'indennità economica erogata dall'Inps per quanto riguarda i congedi parentali. Abbiamo inoltre delineato un percorso che in un primo step guardi alla prima decade di maggio, avviando, oltre agli strumenti di cui sopra, anche un robusto piano di formazione a distanza per non sprecare tempo prezioso in questo periodo di calo di attività.

Nel contempo, seppur tenendo conto delle variabili di natura normativa sia nazionale che regionale, nonché di quelle predisposte dal gruppo Fs Italiane, è stato avviato un ragionamento su possibili ulteriori misure anche di tipo organizzativo, da mettere in atto per garantire la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori, a fronte di un aumento dei volumi di attività.

La sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori, è bene ribadirlo, per la Fit-Cisl si conferma la massima priorità.



Foto: Frank Andiver

i lavoratori. Misure riassumibili in: concedere lo smart working a tutto il personale degli uffici; usare estensivamente lo strumento della videoconferenza; informare in modo capillare su rischi e prevenzione del virus, in primis attraverso il

# I binari della ripresa: cruciali gli investimenti in Rfi



Michele Castellano

*La manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria come chiave del rilancio*

**L**e immagini festose di milioni di cittadini di Wuhan, la metropoli cinese dove è iniziata la pandemia da nuovo coronavirus, per la fine di una quarantena durata oltre due mesi hanno alimentato anche nel nostro Paese la speranza. Speranza di uscire finalmente dall'emergenza sanitaria e far ripartire velocemente il sistema produttivo in modo da realizzare l'indispensabile ripresa economica nazionale. Di questa ripresa il sistema dei trasporti costituisce un elemento fondamentale. In tale ambito l'infrastruttura ferroviaria, in particolare, svolge un ruolo molto importante.

È necessario, quindi, che Rete ferroviaria italiana, in qualità di gestore dell'infrastruttura, riprenda con celerità la realizzazione degli investimenti in corso e di quelli programmati per il potenziamento e lo sviluppo della rete ferroviaria, considerata l'enorme disponibilità di risorse economiche che sono destinate a questo scopo. Si tratta di attività che impegnano, in maniera sia diretta sia indiretta, numerose imprese e danno lavoro a migliaia di lavoratori muovendo così in modo consistente l'economia della nazione. Bisogna ricordare che Rfi costituisce la prima stazione appaltante del Paese e, con le risorse che movimentata, contribuisce in maniera rilevante alla crescita del prodotto interno lordo della nazione.

Occorre continuare nell'opera di dotare il Paese di una rete ferroviaria in grado di fornire alle imprese di trasporto merci, così come ai viaggiatori, standard di maggiore efficienza e qualità in confronto ai valori attuali e, nel rispetto delle decisioni dell'Unione europea, quelli previsti dalle specifiche tecniche per consentire l'interoperabilità, in modo da rendere l'Italia più accessibile al traffico internazionale. Inoltre, come ulteriore impegno deliberato dalla Ue c'è anche che la rete entro il 2030 dovrà essere in grado di sostenere il trasferimento del 30% del traffico merci oggi su strada per poi arrivare al 50% nel 2050.

Sono tutti interventi che interessano l'intero territorio nazionale, a partire dalle grandi opere come il Terzo Valico, la linea AV/AC Milano-Venezia, la Napoli-Bari, la Messi-

na-Catania- Palermo, il tunnel del Brennero, oltre a quelli previsti per decongestionare i nodi delle grandi città. Per quest'ultimo aspetto, oltre agli interventi infrastrutturali bisognerà anche rivedere, insieme alle amministrazioni pubbliche, un diverso e più razionale attestamento dei treni viaggiatori, del trasporto pubblico e della lunga percorrenza in impianti diversi da quelli principali, per riuscire meglio a gestire il traffico soprattutto nelle ore di punta.

**È importante, per contribuire alla ripresa produttiva e sociale del Paese, fare in modo che la rete ferroviaria sia sempre disponibile ed efficiente**

Mentre si continuano a eseguire questi lavori di prospettiva a medio e lungo termine, nell'immediato è importante, per contribuire alla ripresa produttiva e sociale del Paese, fare in modo che la rete ferroviaria sia sempre disponibile ed efficiente attraverso una manutenzione più efficace. Per realizzare ciò è necessario, però, che Rfi attui con rapidità una serie di azioni, troppo spesso annunciate

ma ancora non realizzate, che possono migliorare le performances dei manutentori. Ci riferiamo in particolare alla sostituzione degli attuali mezzi d'opera, che procede con eccessiva lentezza e in alcuni casi, ad esempio come nel settore della Trazione Elettrica (TE), ancora non è stata realizzata. Eppure, già con la definizione dell'accordo della riorganizzazione del settore, veniva annunciato il piano di sostituzione e potenziamento dei mezzi per i Cantieri Meccanizzati nelle Direzioni Territoriali Produzione, ma a distanza di quasi cinque anni in tante realtà i mezzi previsti non sono ancora arrivati. C'è da continuare ad investire in diagnostica fissa e mobile per un monitoraggio continuo e puntuale dello stato della rete a supporto dell'operatività del personale della manutenzione.

È proprio sul personale che c'è da continuare a investire, incrementando ulteriormente con nuove immissioni l'attuale numero, in misura adeguata a quelle che sono le sempre più numerose esigenze di manutenzione a cui far fronte per garantire la sicurezza e la regolarità del trasporto ferroviario.

# Green New Deal, una chance che l'Italia non può sprecare



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

*Il piano europeo offre al nostro Paese l'occasione per diventare più "verde"*

**L'**emergenza coronavirus continua a colpire tutto il mondo. In Italia, ovviamente, infierisce anche sul settore dei servizi ambientali, aggravando problematiche preesistenti di cui abbiamo ampiamente parlato su La Voce dei Trasporti. Questa pandemia però non deve impedirci di immaginare il futuro, nostro e dei nostri figli. È nostro dovere pensare alla ripartenza, per correggere quello che non andava già prima dell'emergenza e per rilanciare il settore rendendolo più forte e capace di creare valore aggiunto e buona occupazione.

La bella notizia è che non dobbiamo partire da zero né senza soldi, perché già esiste un progetto finanziato, che sta a noi cogliere. A dicembre 2019, infatti, la Commissione europea ha presentato all'Europarlamento e al Consiglio europeo il Green New Deal, un piano ambizioso per raggiungere l'equilibrio tra sostenibilità e competitività dei servizi e del sistema industriale nei paesi dell'Unione.

Il piano punta a investire mille miliardi di euro del bilancio europeo nei prossimi dieci anni, questo sempre con l'obiettivo di ridurre del 40 per cento le emissioni nocive entro il 2030 e azzerarle nel 2050. Da parte sua, la Bei (Banca europea degli investimenti) ha già annunciato che il 50 per cento dei suoi investimenti entro il 2025 sarà dedicato a progetti green.

Il piano si avvale di uno strumento definito il "Fondo di transizione giusta", costituito per aiutare le aree che saranno più in difficoltà nella fase di cambiamento economico. In particolare, vengono stanziati ingenti risorse per la transizione energetica delle aree svantaggiate che nel continente sono maggiormente dipendenti dalle industrie inquinanti.

L'inclusività e la crescita sono alla base del piano che prevede, nel periodo 2021-2027, che una parte dei mille miliardi di euro, ossia 100 miliardi di euro, sia destinata all'obiettivo di implementare nuove tecnologie e favorire la transizione preservando l'occupazione. Per farlo verranno messi anche a disposizione ulteriori 7,5 miliardi di euro dalle casse dell'Ue, un accesso dedicato alle regioni più vulnerabili alla piattaforma InvestEU con l'obiettivo di smuovere fondi privati per circa 45 miliardi di euro e prestiti dalla Bei per progetti sostenibili. Grande attenzione è dedicata al settore dei trasporti, che

produce un quarto delle emissioni a effetto serra dell'Unione e al quale si chiede una riduzione del 90% di tali emissioni entro il 2050.

Per raggiungere un obiettivo così ambizioso, l'indirizzo proposto dalla Commissione è quello di promuovere uno spostamento modale che privilegi il trasporto ferroviario rispetto a quello su strada, e lo sviluppo di nuove politiche di incentivazione coerenti con il criterio del minor impatto ambientale, come l'incremento dell'offerta per i trasporti di carburanti alternativi sostenibili; cessazione delle sovvenzioni per combustibili fossili per ridurre l'inquinamento nei porti e migliorare la qualità dell'aria in prossimità degli aeroporti e dei principali centri urbani e nodi di traffico; estendere il meccanismo di scambio delle quote di emissione – Emission Trading System – al settore del trasporto marittimo, che imporrebbe alle shipping lines di monitorare, certificare e rendicontare le



proprie emissioni.

Importante è il ruolo che possono giocare le aziende italiane che gestiscono trasporti e rifiuti nel raggiungere gli obiettivi di politica ambientale, sostenendo i biocarburanti e riducendo il conferimento in discarica. Occorre accelerare tutte le strategie industriali sostenibili in questi settori, perché se è vero che sulle politiche energetiche siamo ancora sotto agli obiettivi europei, nel tasso di circolarità della propria economia l'Italia è sopra la media Ue (il 17,1% contro una media europea di 11,7%).

Dato il contesto europeo e nazionale, veniamo al nostro specifico. Per quanto riguarda il capitolo rifiuti, c'è una strutturale carenza d'impianti per la gestione sia di quelli urbani sia degli speciali; per questo è urgente avviare un piano nazionale sui rifiuti, che analizzi il reale fabbisogno di trattamento e acceleri, anche attraverso l'introduzione di procedure semplificate, la costruzione delle infrastrutture necessarie ad accompagnare la transizione verso l'economia circolare.

Ma per dare concretezza al Green New Deal occorrono una semplificazione normativa e azioni per supportare gestioni più efficienti dei servizi: bisogna favorire misure per snellire le procedure autorizzative, riconfigurare lo schema della gestione diretta dei comuni e i ritardi nello sviluppo di un approccio industriale ai servizi pubblici locali, superare la "politica del non fare" e dotare il Paese degli impianti necessari alla gestione dei rifiuti urbani non riciclabili o degli scarti del riciclo. Vanno inoltre evitate misure che creino inutile incertezza per quegli operatori che già investono. Invece bisogna attrarre nuovi finanziatori che credono nello sviluppo sostenibile, innescando un circolo virtuoso per

la crescita del Paese e il superamento delle storiche differenze territoriali.

Secondo un rapporto di Utilitalia, per chiudere il ciclo dei rifiuti in ottica di economia circolare, servono impianti in grado di trattare 3,5 milioni di tonnellate per il trattamento della frazione organica e circa 1,8 milioni di tonnellate per l'incenerimento. Per soddisfare il fabbisogno impiantistico del Paese, particolarmente urgente in alcune aree, servirebbero almeno altri 34 impianti per il trattamento dell'organico (1 al Nord, 11 al Centro, 15 al Sud e 7 nelle Isole) e 4 impianti di incenerimento (2 al Centro, 1 al Sud e 1 nelle Isole).

Vanno inoltre valorizzate le performance nel campo del recupero e ri-

**Intendiamo  
vigilare e agire  
perché l'iniziativa forte  
e concreta della Ue  
non sia l'ennesima  
opportunità mancata**

ciclaggio delle materie seconde, puntando chiaramente su questo settore con politiche adeguate.

Nel settore dei rifiuti un rapido raggiungimento degli obiettivi del Pacchetto Economia circolare può dare un contributo importante a ridurre i gas serra emessi nel nostro Paese. Prima di tutto con la rapida riduzione dell'uso della discarica, che consentirebbe di abbassare il contributo di emissioni di metano che alterano il clima. Naturalmente per disincentivare la discarica si può anche rivedere la tassazione ambientale che oggi è di solo 25 euro a tonnellata.

Per ridurre la discarica occorre anche potenziare il riciclo del rifiuto organico con la produzione di biometano, visto che oggi in Italia, nonostante gli incentivi, mancano sufficienti impianti di gestione anaerobica, indispensabili per uno sviluppo industriale sostenibile nel recupero di questa materia.

Anche l'uso energetico della frazione combustibile "secca" (plastica, legno, scarti del riciclaggio) dei rifiuti può dare un contributo alla riduzione del gas serra, sostituendo l'uso di equivalenti combustibili fossili per centrali elettriche, cementifici e acciaierie; l'uso intensivo del CSS (combustibile secondario dei rifiuti) che può essere prodotto in Italia, per sostituire combustibili fossili, otterrebbe una riduzione di 10 milioni di tonnellate equivalenti di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Riciclaggio, riuso e recupero energetico dei rifiuti sono al centro della strategia e, per sostenerli e aumentarne il valore, servono incentivi, anche attraverso una progressiva riduzione di sussidi ambientalmente dannosi (SAD), che in Italia sono pari a circa 19 miliardi di euro l'anno, destinando le risorse recuperate a sussidi ambientalmente favorevoli (SAF): sussidi al riciclo, al biometano, ai biocarburanti, agli acquisti verdi, agli investimenti in impianti di recupero e trattamento del riciclo, anche usando schemi analoghi a quelli validi per Industria 4.0.

Come Fit-Cisl da tempo avevamo indicato questa strada, anche attraverso il nostro convegno sull'economia circolare tenutosi il 17 aprile 2019 a Roma. Nonostante le nostre sollecitazioni, però, i Governi Conte 1 e Conte 2 che si sono succeduti (come il Premier, anche il Ministro dell'Ambiente è rimasto lo stesso) hanno fatto poco o nulla per cambiare le cose, limitandosi per lo più alla solita scarica di promesse mirabolanti e scollegate da una realtà complessa come quella italiana.

Ora l'Unione europea mette i soldi sul piatto e paletti chiari, per cui da oggi le chiacchiere stanno a zero. Come Fit-Cisl intendiamo vigilare e agire a livello nazionale e locale, attraverso le nostre Fit regionali e territoriali, perché l'iniziativa forte e concreta della Ue non sia l'ennesima occasione sprecata per l'Italia.

# Più trasporto pubblico, la ripartenza del Paese passa da qui



**Eliseo Grasso**

Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Mobilità tpl

*Strategia e organizzazione sono condizioni da attuare subito per ricominciare*

**È** come se fosse un lungo incontro di box, dove i colpi dell'avversario sono devastanti, fanno male, uno dopo l'altro mirano a buttarti a terra definitivamente. Anche in questo modo si può immaginare la ferocia con cui questo virus si è scagliato sull'intera umanità.

Un pugile ha come primo obbiettivo quello di non andare al tappeto, perché sa che una volta caduto è difficile rialzarsi. È forse questa la prima fase, quella emergenziale in cui ci siamo trovati: resistere per non andare al tappeto, attuare tutte le difese possibili e resistere, confidando che l'attacco passi presto o comunque l'avversario, dopo aver dato sfogo a tutta la sua forza, possa indebolirsi.

Ma un buon pugile non sa solo incassare, o meglio, mentre incassa attua la strategia, pensa all'attacco, pianifica i colpi che devono servire a vincere l'incontro. Proprio come un buon pugile è bene, anche nella fase difensiva, pensare a come ripartire per vincere la battaglia.

Il trasporto pubblico, come altri settori seguiti dalla nostra Federazione, ha accusato il colpo, senza andare al tappeto, ma è stato colpito duramente. Il trasporto pubblico locale, con tutte le sue diverse sfaccettature, ha accusato una contrazione dei servizi con una media nazionale del -70%, ed una interruzione pressoché totale dei servizi a lunga percorrenza, servizi scolastici e annessi alle scuole. Il trasporto pubblico non di linea, taxi ed ncc, ha subito una contrazione che si può stimare intorno a -90% e, per rimanere nell'ambito contrattuale seguito dal nostro Dipartimento, gli impianti a fune per la risalita hanno praticamente cessato la loro attività.

Come detto quindi l'impatto è stato devastante, ma è obbligo per tutti, Governo, stakeholder e parti sociali, iniziare a lavorare sulla ripresa, sull'organizzazione che si deve mettere in campo. Di seguito cerchiamo di analizzare la situazione e fare proposte per i vari settori seguiti all'interno della nostra area contrattuale, le quali possano essere utili a prevedere una ripartenza.

Il primo aspetto che rappresenterà certamente una criticità è quello della gradualità della ripresa in tutti i settori produttivi, unita al rispetto delle misure di distanziamento sociale, che certamente ci accompagneranno per diverso tempo. In-

fatti questo sarà l'elemento centrale sui cui lavorare: quante persone potranno utilizzare un mezzo pubblico nello stesso momento per rispettare le misure sanitarie di distanziamento sociale; chi controllerà l'accesso ai mezzi; se si lascerà questa organizzazione a livello locale o si opterà per un coordinamento centralizzato.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, è evidente che bisognerà considerare innanzitutto la tipologia dei vari mezzi per attuare le scelte che saranno assunte al fine di rispettare le misure sanitarie. All'interno di un autobus che sia di 12 o 18 metri, che faccia un servizio urbano o extraurbano, un tram di 13, 20 o 35 metri, un filobus, un traghetto, bisognerà contingentare i passeggeri, che dovranno necessariamente indossare guanti e mascherina, essere organizzati per la salita o la discesa alle singole fermate, rispettare la seduta sui mezzi mantenendo comunque la distanza di almeno un metro. Chi dovrà controllare? Difficile pensare al conduttore del mezzo, meglio immaginare personale dedicato a bordo. L'utilizzo della metropolitana, poi, dovrà prevedere accessi limitati per ogni vagone; anche qui è possibile immaginare personale dedicato presente in banchina e che possa indirizzare l'incarozzamento, sempre con l'obbligo di indossare sistemi di protezione individuale.

Sui taxi ed ncc, le misure potrebbero essere quelle di regolamentare, attraverso provvedimenti delle amministrazioni che hanno rilasciato le licenze, l'utilizzo delle vetture evitando la seduta a fianco del conducente e imponendo il trasporto di massimo due clienti per autovettura, lasciando in ogni caso lo spazio di una seduta libera tra un passeggero e l'altro per vetture con capienza maggiore. In questi casi, lo stesso conducente potrebbe far rispettare tali norme prima di accogliere i clienti.

Tali condizioni dovrebbero essere previste anche per il trasporto sulle funivie, essendo anche questi servizi effettuati con l'accesso alla cabina di trasporto, che dovrebbe essere regolamentato da personale dedicato.

Sarà necessario anche un grande senso civico e culturale da parte dell'utenza: è impensabile che tali comportamenti siano lasciati in capo solo al personale aziendale, dall'organizzazione al controllo del rispetto delle norme. Confidiamo



che questo virus lasci un segno positivo anche per il futuro. Infatti, già dall'inizio dell'emergenza le persone hanno imparato ad aspettare, fare la fila per fare la spesa, senza bisogno di essere controllate o redarguite dalle forze dell'ordine. Questa sarà una condizione indispensabile per far funzionare qualsiasi organizzazione del servizio si vorrà mettere in campo.

Chiaramente questi sono solo degli esempi su cui potrebbe svilupparsi un necessario confronto anche con le organizzazioni sindacali, in quanto tali norme dovranno prevedere modifiche legislative dei vari settori, cambiamenti dei regolamenti di esercizio e, non da ultimo, modifiche/integrazioni dei contratti nazionali di lavoro.

Fin qui una sintetica analisi e relative proposte, che rientrano nell'ambito del rispetto delle norme sanitarie per la ripresa graduale del servizio trasporto. Ma non basta. Infatti, occorrerà anche accompagnare tali misure con un sostegno economico adeguato a tutti questi settori.

Partendo dal tpl, è necessario incrementare la dotazione economica dello strumento adottato come ammortiz-

**Grazie alle lavoratrici e ai lavoratori i servizi non si sono mai fermati, neanche nelle giornate più dure dell'emergenza**

zatore sociale, il fondo bilaterale di sostegno, utilizzato praticamente da tutte le aziende che operano nel settore dalla data di inizio dell'emergenza. Possiamo facilmente immaginare che lo stesso continuerà ad essere usato fino a quando la fase emergenziale non sarà definitivamente conclusa. Oltre al mantenimento della riduzione dei servizi adottata dalle diverse Regioni e che vedrà un graduale ritorno alla normalità, si pensi al calo della domanda di trasporto di quei viaggi legati al turismo, la lunga percorrenza ad esempio, che difficilmente vedrà una ripresa a breve. Analoga situazione si registra per tutti i servizi legati all'attività scolastica.

Stesso ragionamento vale per gli altri due settori presi in esame in questo articolo, il trasporto pubblico non di linea e quello degli impianti a fune, che sono strettamente connessi al turismo, settore destinato certamente ad attendere ancora diverso tempo per riprendere la sua attività. Anche le misure di sostegno

economico a queste due realtà, legate alla cassa integrazione straordinaria o in deroga e al sostegno diretto per le partite Iva, dovranno prevedere inevitabili aumenti delle somme a disposizione.

Il trasporto pubblico è troppo importante per il Paese; la mobilità delle persone deve essere sempre garantita. Grazie alle lavoratrici e ai lavoratori i servizi non si sono mai fermati, neanche nelle giornate più dure dell'emergenza.

Stiamo vivendo una situazione epocale, in tutta la sua drammaticità, ma abbiamo l'obbligo di fare ognuno la propria parte attraverso il confronto, la condivisione, la programmazione per far ripartire il nostro Paese e la nostra economia.

La Fit-Cisl è pronta. Con la determinazione e la preparazione che ci contraddistinguono, sapremo, attraverso il coinvolgimento di tutto il nostro gruppo dirigente, delle delegate e dei delegati, di tutti i nostri associati, dare il nostro contributo affinché la fase della ripartenza possa essere sicura e possa essere il primo vero grande passo per il ritorno alla tanto rimpianata normalità.

# Resilienza, la nostra forza da cui ripartire



**Vincenzo Fausto Pagnotta**  
Coordinatore nazionale FIT-CISL  
Trasporto Marittimo

**Sburocratizzare e mettere il lavoro al centro è la nostra ricetta**

**I**l settore dei trasporti è tra i più colpiti dalla crisi seguita all'emergenza coronavirus e, purtroppo, nonostante vari pronostici, i tempi del ritorno alla normalità, se non quelli della ripresa, non sono al momento ipotizzabili.

Allo stesso modo è impossibile prevedere appieno le conseguenze di questo momento così drammatico. L'unica cosa certa è che resistere non sarà sufficiente, ma dovremo avviare azioni capaci di prevedere i cambiamenti del mercato e in grado di realizzare un ambiente favorevole alla crescita.

La crisi è tale perché è sempre una cosa nuova, diversa. Possiamo riconoscerla ma non sempre siamo muniti di tutti gli strumenti adatti a contrastarla; attingere a ciò che non sapevamo di possedere può diventare l'arma vincente. È in questa fase che deve prendere forma la resilienza che diventa consapevolezza e innovazione. L'emergenza deve rappresentare il punto di partenza per coltivare il cambiamento attraverso nuovi strumenti.

**Il lavoratore marittimo è flessibile per natura. È resiliente per indole**

diventare esperienza di cooperazione e di resistenza dinamica, e portare alla valorizzazione delle competenze.

Senza entrare nel merito, e immaginando per un momento di saltare a una fase successiva a quella emergenziale, non servirà solo riproporre i programmi frettolosamente abbandonati. Immaginare nuove proposte adeguate a una realtà già profondamente trasformata sarà invece la nostra vera sfida.

Purtroppo, a livello nazionale e globale, l'impatto del coronavirus sul settore marittimo è drammatico: secondo le prime stime, lo shipping nel mondo perderà circa 350 milioni di dollari a settimana, senza contare i danni per l'indotto. L'eccezionale situazione sta mettendo a dura prova la tenuta economica delle compagnie di navigazione e di conseguenza la stabilità dei livelli di occupazione.

Per fare fronte agli effetti della crisi sanitaria sul comparto non è dubbio che debbano essere previste misure specifiche di sostegno a copertura dei danni già subiti, ma soprattutto in previsione dei danni economici che si avranno. Per questo auspichiamo interventi non solo su scala nazionale, ma anche e soprattutto europea, che mettano in sicurezza i cittadini e le imprese. Le istituzioni europee hanno in questa partita un ruolo molto chiaro: assicurare la tenuta del sistema economico e scongiurare l'inevitabile aumento della disoccupazione e il crollo del benessere sociale, purtroppo a queste condizioni inevitabile.

I lavoratori marittimi sono consapevoli dell'esigenza di prendere tutte le precauzioni necessarie per ridurre la diffusione di Covid-19: sulle navi e nei porti i marittimi sono impegnati in questo sforzo e a tal fine operano perfettamente allineati alle linee-guida dell'Organizzazione mondiale della sanità e delle competenti autorità nazionali.

In attesa di poter riavviare i confronti con il Governo su alcune problematiche specifiche del settore, cominciati prima dell'emergenza coronavirus, è evidente la necessità di introdurre nuove misure strutturali sia per la difesa della salute dei lavoratori marittimi e la tutela della sicurezza dei posti di lavoro sia per la ripartenza di un settore, quello marittimo, stra-



All'interno della nostra organizzazione, fatta di storie e persone inserite in un sistema complesso, dobbiamo essere in grado di fornire i giusti stimoli e prospettare nuove strategie. La resilienza, primo strumento consapevole del singolo, deve



tegico per l'economia del nostro Paese. In tal senso auspichiamo, da parte del Ministero competente, un intervento per stabilire procedure precise, che implementino con esami specifici gli iter di controllo medici nelle fasi di pre-imbarco/sbarco.

Negli ultimi anni le condizioni dei marittimi sono state messe a dura prova da politiche sbagliate che, invece di valorizzare la specificità del comparto, hanno portato per esempio alla soppressione di alcuni titoli, a una formazione a pagamento costante e macchinosa, frutto di una stringente interpretazione e applicazione delle norme internazionali sui titoli professionali, al declino dell'istituto nautico. Tuttavia, la gente di mare ha in questa emergenza un ruolo importante e continua a rappresentare l'ossatura di uno Stato che un tempo era considerato una grande Repubblica Marinara.

Il lavoratore marittimo è flessibile per natura. È resiliente per indole. Ha sempre eseguito un lavoro non localizzato nello spazio (ufficio) e nel tempo (orario di lavoro fisso) ed è pronto ad ingranare una marcia su una strada già tracciata, per forza di cose e fortunatamente un po' più sgombra da regole e burocrazia. Questa emergenza ci sta dando una grande opportunità, quella di svecchiare un sistema troppo macchinoso, farraginoso, poco adatto alla proiezione

globale che hanno le nostre compagnie marittime. Un comparto da sempre globalizzato, in costante concorrenza con sistemi più snelli, o "smart", imbrigliato spesso in matasse di norme e cavilli.

La necessità di cambiamento dell'organizzazione del lavoro, grazie a questa emergenza, inizia a essere finalmente compresa. Appare evidente che il prezzo che potremmo pagare, in assenza di una precisa strategia, rischia di essere molto alto, e che si rischia una definitiva marginalizzazione dell'Italia nello scenario economico globale. Così i tumultuosi cambiamenti in atto, che incidono su imprese e lavoro, devono diventare una spinta a valorizzare le nostre risorse. Si deve cominciare a parlare di un nuovo welfare fatto di servizi di ricollocazione al lavoro finalmente efficaci, di formazione a distanza e di moderni ammortizzatori sociali.

Per questo, come già sostenuto nella piattaforma unitaria presentata al Governo, in prima battuta torniamo a chiedere l'attuazione del collocamento della gente di mare e la modifica delle modalità di reclutamento del personale attraverso strumenti informatici, in un sistema di rete sulla base di un'anagrafe nazionale aggiornata con tutte le certificazioni possedute. Auspichiamo la semplificazione dei requisiti di accesso e aggiornamento dei percorsi formativi di alcune figure professionali, richieste

sul mercato del lavoro marittimo, e un intervento per la formazione del personale marittimo, per garantire corsi a totale carico delle società armatoriali.

Per questo, in materia di formazione, potremmo ipotizzare programmi online riconosciuti in termini di crediti formativi modulari, condivisi nel settore di riferimento e quindi con le imprese del settore e le forze sociali e solo in seconda battuta oggetto di accreditamento da parte degli enti istituzionali. Corsi online con tempi di apprendimento flessibili, più conciliabili con la vita di un lavoratore marittimo e che abbattano le differenze economiche e geografiche.

Fluidificare le dinamiche dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro e l'adozione di un modello organizzativo leggero e univoco sono strumenti in grado di rispondere alle nuove sfide. Queste e altre semplificazioni devono sancire il passaggio dalla tutela del singolo posto di lavoro alla tutela della occupazione nel suo complesso.

Date tali premesse, la collaborazione tra gli attori di questa grande scommessa potrà essere la base di partenza, da cui ci auguriamo si avvii il rilancio del ruolo di eccellenza del nostro Paese a vocazione marinara.

# Nulla sarà più come prima. Ma siamo pronti alla nuova sfida



Quirino Archilletti

**L**e severe limitazioni del Governo in merito agli spostamenti e le chiusure di molte attività per contenere ed evitare i contagi da coronavirus stanno cambiando le tradizionali abitudini di acquisto di tutti noi.

Gli Italiani, costretti in casa in isolamento forzato e preoccupati di non contagiarsi nei luoghi di assembramento come i supermercati, hanno fortemente familiarizzato con l'emergente canale di vendita online. Di conseguenza la crescita dell'e-commerce risulta esponenziale, come ben dimostra una recente ricerca Nielsen: il trend delle vendite di prodotti di largo consumo on-line da lunedì 16 a domenica 22 marzo è stato del +142,3%, in rialzo di +45 punti percentuali rispetto al trend della settimana precedente.



Le categorie di prodotti maggiormente impattate durante la dodicesima settimana del 2020 (16-22 marzo) sono sempre legate ai tre "effetti" identificati dalla ricerca Nielsen:

1. effetto "stock", in ordine di grandezza rispetto al fatturato generato: farina +186,5%, uova di gallina

*La logistica è cresciuta con il commercio online.  
Crescano anche le tutele dei lavoratori*

+53,7%, latte UHT +34,1%, surgelati +6,8%, conserve animali +32,1%) burro +79,7%, conserve rosse +50,8%, pasta +22,6%, riso +37,9% e caffè macinato +21,5%;

2. effetto "prevenzione e salute", in ordine di grandezza rispetto al fatturato generato: guanti +263,7%, carta igienica +28,4%, detersivi superfici +56,4%, carta casa +46,4%, candeggina +87,6%, sapone per le mani, liquido e solido +73,8%, alcol denaturato +116,4%, salviettine umidificate +68,6% e termometri +45,9%;

3. effetto "resto a casa", da un lato crescono categorie che potrebbero essere considerate adatte a un aperitivo casereccio, come pizza surgelata +45,7%, vino +12,4%, birre alcoliche +11,3%, affettati +28,1%, mozzarelle +44,6%, wurstel +44,2%, patatine +25,7%, ma cresce anche quello che possiamo considerare "comfort food" cioè, sempre in ordine: spalmabili dolci +61,3%, gelati +21,5%, wafer +16,2%. Da segnalare anche l'aumento notevole delle vendite di camomilla +76,3%. In calo anche molti segmenti del comparto make-up -70%, profumeria -63,6% e cura viso -41,1%.

Quando l'emergenza coronavirus sarà finita e tutto ritornerà alla normalità, da un lato riapriranno i negozi di ogni genere, dall'altro però è ragionevole pensare che le persone che si sono avvicinate per la prima volta all'e-commerce per ragioni di necessità, considerandolo inizialmente solo un canale di acquisto alternativo, potrebbero inaspettatamente considerarlo una nuova normalità. Sulla base del trend in atto si prevede, infatti, che il notevole aumento percentuale del peso degli acquisti online tenda a consolidarsi anche dopo la crisi, grazie alla maggiore confidenza presa con le tecnologie di e-commerce e alla maggiore fiducia verso il commercio elettronico in generale.

Queste dinamiche, oltre a confermare il ruolo strategico e fondamentale della logistica e del trasporto merci, stanno mettendo a dura prova tutta la filiera distributiva, dai magazzini ai drivers che, nonostante tutto, continuano a garantire i beni indispensabili.

**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)



m.pl. AOODGSIP.REGISTRO UFFICIALE.U.0001272.15-04-2020



*Ministero dell'Istruzione*

*Dipartimento per il sistema educativo di istruzione e di formazione*

*Direzione Generale per lo Studente, l'Inclusione e l'Orientamento scolastico*

*Ufficio II*

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

e p.c.

Ai Direttori Generali degli Uffici Scolastici Regionali

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

Al Sovrintendente Scolastico per la Scuola di lingua italiana  
di Bolzano

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

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

Al Sovrintendente Scolastico per la Provincia di Trento  
Trento

LORO SEDI

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

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

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

IL DIRIGENTE  
Leonardo FILIPPONE

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

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

# CONCORSO “NICO PIRAS”

# SONOSTATOIO

## INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

IV EDIZIONE

### I PREMI

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

#### SCUOLA PRIMARIA

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

#### SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

#### SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

Sezione Fumetto  
e Sezione Spot Audio-Video

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

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

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

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

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

#### Premio regionale per i primi classificati

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





Siamo consapevoli che niente tornerà come prima, dalle normali abitudini conviviali alla classica organizzazione del lavoro. Come Fit-Cisl non possiamo permettere che l'aumento dei carichi di lavoro nell'e-commerce e nell'intera catena del valore possa mettere a rischio la salute e la sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori, che ogni giorno con responsabilità prestano il loro servizio al Paese. In questa fase storica crediamo che oggi più che mai nel mondo del lavoro serva un patto di responsabilità, di coinvolgimento e quindi di grande partecipazione a tutti i livelli, che consenta di ripartire e di uscire almeno dalla crisi economica, imponendo la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro come priorità assoluta.

**Crediamo che oggi  
più che mai  
nel mondo del lavoro  
serva un patto  
di responsabilità,  
di coinvolgimento  
e quindi di grande  
partecipazione**

un sistema capillare ed efficace di diffusione di tutte le misure preventive, così come previsto sia dal "Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti di lavoro", firmato il 14 marzo scorso,

misure da cui dopo 6 giorni sono derivate delle linee guida sempre da noi sottoscritte con le controparti datoriali presso il Ministero dei Trasporti per il "Contrasto e la prevenzione del Covid-19", le quali integrano con disposizioni specifiche, per il settore dei trasporti, il citato Protocollo condiviso da Cgil, Cisl e Uil del 14 marzo.

Queste misure devono portare in tutti i luoghi di lavoro la consapevolezza di essere preservati, tutelati e quindi pronti a ritornare a essere serenamente produttivi. È il momento del coraggio e delle responsabilità; la Fit-Cisl è pronta anche a questa nuova sfida, proponendo soluzioni e agendo in ogni campo.

La Fit-Cisl, oltre alla corretta applicazione del contratto collettivo nazionale di riferimento, vede anche nella formazione uno strumento utile per conseguire i suddetti risultati. Crediamo che, oltre ad una formazione tecnica, ci sia la necessità di accelerare anche su quella che metta lavoratrici e lavoratori in condizioni di convivere (senza farsi opprimere) con il rischio di contagio mediante idonei strumenti teorici e materiali. Questo significa essere dotati dalle aziende di tutti i DPI (dispositivi di protezione individuale) necessari e implementare



# Il futuro va afferrato al volo



**Marcello Bernabucci**

Ufficio Coordinamento tecnico FIT-CISL  
Trasporto aereo

**S**i sente spesso dire che la realtà supera la finzione; sembra un luogo comune ma la drammaticità del coronavirus (SARS-CoV-2) ne è un'implacabile conferma.

Concentriamoci sul trasporto aereo, un settore che era già colpito da forti criticità prima dell'emergenza sanitaria e vediamo in sintesi che cosa è successo con la pandemia e come ripartire più forti di prima.

Prima del coronavirus, le previsioni di crescita nei prossimi 20 anni potevano descriversi in questi termini: ci si aspettava il raddoppio dei passeggeri dal già notevole numero di oltre 4 miliardi ad oltre 8 miliardi (fonte Iata); tale crescita avrebbe sostenuto almeno 100 milioni di posti di lavoro; Boeing prevedeva la necessità di 804.000 nuovi piloti, 769.000 nuovi tecnici di manutenzione e 914.000 nuovi membri dell'equipaggio di cabina; si riteneva molto probabile il raddoppio dell'attuale numero degli aerei commerciali da circa 26mila a circa 50mila unità (fonte Icao). Questa previsione chiaramente è saltata o perlomeno rimandata e si parla solo del tempo che ci vorrà per tornare ai volumi di traffico ante SARS-CoV-2.

Nel frattempo bisogna ricorrere a misure straordinarie per evitare la catastrofe del settore, poiché il trasporto aereo si è fermato totalmente o quasi. In particolare Alitalia ha mantenuto all'incirca il 10-15% dell'operativo rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma in condizioni di scarso riempimento e chiaramente in forte perdita.

## Uno sguardo ai prossimi mesi: la situazione italiana

Gli organismi internazionali iniziano a fare delle timide previsioni su cosa accadrà nei prossimi mesi. L'Icao, l'Agenzia delle Nazioni unite per il trasporto aereo, ha immaginato due diversi scenari di ripresa, uno ottimistico e uno assai pessimista. Il reale percorso che si concretizzerà dipenderà da vari fattori come ad esempio: durata e grandezza dei focolai di contagio del SARS-CoV-2; misure di contenimento, disponibilità di assistenza governativa, fiducia dei consumatori e condizione economica del Paese.

In Italia si cominciano a vedere dati confortanti sull'emergenza Covid-19 e noi vogliamo dare credito allo scenario 1 dell'Icao che prevede per giugno 2020 una riduzione della "seating capacity", cioè dell'offerta, pari al -50/-60% rispetto alla situazione dell'anno precedente.

*Il domani non è lontano come sembra.  
E Alitalia può aiutarci a ripartire*



## Pensiamo alla tutela del posto di lavoro

Per un'organizzazione sindacale la tutela dell'occupazione, il benessere e la crescita sociale sono priorità ineludibili.

Riferiamoci all'Italia e in particolare alla situazione Alitalia, l'azienda più grande del nostro trasporto aereo. La Fit-Cisl ha immediatamente detto con chiarezza che non intende accettare una ristrutturazione aziendale che lasci a casa 5-6mila persone. Su questo punto il Segretario generale Salvatore Pellicchia è stato chiarissimo sin dall'inizio della crisi e per noi è un punto di onore soprattutto nel clima attuale, molto complesso e incerto anche in altri settori produttivi.

Quest'affermazione della Fit-Cisl nasce da un'analisi puntuale e approfondita dei numeri. Fit-Cisl ha simulato le varie situazioni e siamo certi che, nella prima fase post emergenza sanitaria, ci siano le condizioni concrete per sostenere questa soluzione con un efficace utilizzo degli ammortizzatori sociali e con un piano di sviluppo ben programmato e altrettanto ben attuato.

Quello che è certo è che Alitalia tornerà ad essere nazionalizzata: lo dice il decreto Cura Italia del 17 marzo scorso. In questo momento è in amministrazione straordinaria e pertanto commissariata. È noto che una gestione commissariale, in base alla legge Marzano, principalmente si deve occupare della salvaguardia del patrimonio aziendale e raramente o mai potrà affrontare un piano di sviluppo. Ecco quindi che strategicamente sarebbe opportuno che l'amministrazione dell'azienda passi velocemente in mano a chi dovrebbe fare impresa perché potrà elaborare un piano di sviluppo aziendale con tempestività.

## Velocità nelle decisioni

Nell'attuale situazione, dove tutti gli operatori si sono fermati, sarà strategico cogliere man mano le opportunità che il mercato gradualmente e forse repentinamente offrirà. Se nella fase di ripresa l'operatore si farà sorprendere, ad esempio, senza una flotta adeguata e senza personale pronto e addestrato, si rischierà di lasciare definitivamente il Paese in mani straniere, solitamente più dinamiche e meglio strutturate.

Per prima cosa bisognerà avere chiarezza sul numero degli aeromobili necessari quando la ripresa sarà conclusa e su quelli che man mano serviranno nella fase transitoria. Il vantaggio di questa "chiarezza" è quello di poter ottenere da subito le migliori condizioni di mercato nei contratti di leasing degli aerei, che in questo momento sono al ribasso. Partire con pochi aerei e cercarli quando servono e tutti li staranno accaparrando sarebbe un errore imperdonabile.

Inoltre, in questo periodo il costo del carburante è al minimo storico e, poiché costituisce una delle più importanti voci di spesa per un operatore aereo, almeno nelle prime fasi i soldi così risparmiati potrebbero essere usati per presidiare fette di mercato che ora sono in crisi ma un domani torneranno in ascesa: lasciare totalmente campo libero alla concorrenza perché ora una tratta non conviene è pericoloso, visto che rientrare da zero in un mercato è più difficile che non rafforzare la propria posizione. In parte il mancato ritorno economico potrà essere compensato aumentando la componente cargo nella forma di Belly Cargo, cioè della merce a seguito dei voli passeggeri.

## Un Paese votato al turismo e allo sviluppo economico

Il turismo per l'Italia, secondo il Ministero dei Beni culturali, vale il 13% del Pil: si tratta di un mercato di enorme portata. Inoltre siamo la seconda manifattura d'Europa: secondo Confartigianato contiamo 388mila imprese manifatturiere, che realizzano un fatturato di 889 miliardi di euro, creano un valore aggiunto di 225 miliardi di euro e danno lavoro a 3 milioni e 662 mila addetti.

Sarebbe un'assurdità se il nostro Paese non avesse tra i suoi asset strategici una compagnia di bandiera efficiente e ben dimensionata, che si accordi con un altrettanto sistema sinergico di trasporti ferroviari, stradali e marittimi: Alitalia può e deve essere una delle più importanti porte di ingresso alla nostra nazione per persone e merci.

## Come riprendere a volare

Veniamo infine alla questione più importante: cosa fare per far riprendere le persone a volare? A prima vista è una domanda difficile ma in definitiva la risposta è semplice. Rendere il trasporto aereo più sicuro non solo dal punto di vista della "safety di volo", ma anche da quello sanitario ai fini di evitare il contagio, in altre parole far tornare la fiducia nelle persone nel viaggiare in totale sicurezza da un luogo all'altro.

Il mondo tornerà a crescere, come la storia ci insegna che sempre avviene dopo ogni evento nefasto, per quanto grave possa essere, e il trend di ripresa sarà commisurato al livello di sicurezza sanitaria che man mano sarà garantito: questa è la chiave di lettura della ripresa. La sicurezza di volo, che è scontata, e la sicurezza sanitaria, da implementare in ogni modo, saranno la chiave di lettura per una ripresa delle operazioni.

## Qualcosa è già stato fatto

Intanto ci preme ricordare che almeno in Italia a fine marzo sono state introdotte misure di distanziamento sociale a bordo, come misura di contrasto al contagio, che si aggiungono ai classici sistemi di protezione individuale, come le famose mascherine. A questo proposito come Fit-Cisl condividiamo la posizione della Iata, che si è detta contraria a misure di distanziamento che dimezzerebbero di fatto la disponibilità dei posti sugli aeromobili. Gli aerei infatti sono dotati di speciali filtri dell'aria, detti Hepa, che sono perfettamente adeguati a distruggere il virus, per cui l'uso di mascherine insieme con i filtri Hepa è più che sufficiente per viaggiare in totale sicurezza.

Molto altro a nostro parere si potrà fare per dare un impulso positivo alla ripresa dei viaggi.

## Test rapidi sierologici per ripartire

Recentemente si stanno sperimentando dei test rapidi sierologici che gradualmente vedranno il loro costo abbassarsi di molto, fino a raggiungere prezzi di pochi euro l'uno. I test rapidi dovrebbero dare la possibilità di capire se la persona ha contratto il virus e se ha sviluppato gli anticorpi.

Proprio in questi giorni abbiamo notizia di un'importante compagnia come Emirates che sta introducendo questi test per i propri passeggeri e sarà seguita presto anche da Etihad, in collaborazione con le autorità sanitarie di Abu Dhabi.

Questa è solo una delle idee percorribili: l'importante è ripartire.

## Conclusioni

In questo articolo abbiamo toccato solo alcuni dei temi da affrontare per risollevare il nostro trasporto aereo, ma non ne dimentichiamo altri molto importanti come ad esempio l'annosa questione del dumping nel nostro settore, di cui parliamo più diffusamente nell'articolo successivo, firmato da Alessio Patocchi e Christian Santini.

Ma quello su cui più bisogna concentrare l'attenzione, e non lo ribadiamo mai abbastanza, è la necessità di rapidità nell'azione, rapidità che in un momento come questo è determinante per costruire un futuro che non è così lontano come sembra. Abbiamo visto che grandi compagnie aeree internazionali stanno già facendo delle scelte strategiche per non perdere terreno durante la crisi e per poter cogliere al volo la ripresa economica e dei viaggi, che certamente prima o poi arriverà. Il domani quindi è molto meno incerto di come può sembrare e sta a noi saperlo immaginare e costruire su misura dei bisogni dell'Italia.

Come Fit-Cisl abbiamo chiarissima la situazione, abbiamo tracciato la strada da percorrere e stiamo mettendo in campo ogni azione affinché il Governo e le aziende non perdano altro tempo prezioso, ma sappiano costruire il nuovo trasporto aereo italiano che sia trampolino di lancio per tutta la nostra economia.

# Oltre il coronavirus: il Governo agisca contro il dumping

Alessio Patocchi  
Christian Santini

*Tutelare le lavoratrici e i lavoratori  
fa crescere la nostra economia*

**C**he trasporto aereo sarà quello che rinascerà dall'emergenza coronavirus? Sarà un settore nuovo e rinnovato oppure sarà debole come prima dell'emergenza sanitaria a causa del dumping sociale che lo stava impoverendo e distruggendo poco a poco?

Dumping è un anglicismo, utilizzato nel settore dell'economia, che definisce la procedura di vendita di un bene o servizio su di un mercato estero a un prezzo inferiore rispetto a quello di vendita o produzione del medesimo prodotto sul mercato di origine, al fine di conquistare un nuovo mercato.

Il dumping fiscale invece è il ribasso di aliquote e pressione fiscale da parte di uno Stato per attrarre contribuenti ed investitori da altre parti del mondo per trarne guadagni sul fronte delle imposte dirette e sui loro consumi in loco. Per alcuni la concorrenza fiscale va a vantaggio di imprese e contribuenti che possono scegliere dove farsi tassare; altri ritengono il fenomeno, oltre certi livelli, distorsivo della concorrenza e un freno alla redistribuzione dei redditi da parte dello Stato.

Per dumping sociale si intende il ribasso dei prezzi mediante l'utilizzo di manodopera a costi inferiori e/o senza tutele sociali. Questo ribasso dei prezzi si ottiene, intuitivamente, mediante la pratica di alcune imprese (in special modo multinazionali) di localizzare la propria attività in aree in cui possono beneficiare di disposizioni meno restrittive in materia di lavoro o in cui il costo del lavoro è inferiore. In questo modo i minori costi dell'impresa possono essere trasferiti sul prezzo finale del bene che risulta più concorrenziale.

Il panorama del trasporto aereo già prima dell'emergenza coronavirus era particolarmente complesso, perché questo settore opera in seno non solo a nazioni (voli domestici), ma continenti (la cui normativa sul lavoro e la produzione di beni e servizi varia da nazione a nazione) o tra continenti diversi (la cui normativa e cultura del lavoro varia a volte notevolmente).

Il tentativo di regolamentare a livello globale un servizio diventato essenziale per la movimentazione di passeggeri e



merci, e che probabilmente più di ogni altro mezzo di trasporto ha cambiato abitudini, cultura, diffuso benessere e perfino democrazia, affonda le sue radici nell'immediato dopoguerra (1944), con la convenzione di Chicago e la libertà dell'aria.

È evidente che queste regole sono imprescindibili in un sistema così peculiare, ma anche che esse rappresentano delle opportunità che aziende operanti nel libero mercato tenderanno a sfruttare e, contestualmente, una sfida che i regolatori non possono perdere. Ad esempio, un'azienda che operi sul mercato internazionale sarà incentivata a produrre dove gli costa meno per poi operare lì dove il mercato consente un utile più elevato. Oppure sarà spinta a immatricolare gli aeromobili dove il vantaggio fiscale sia maggiore per poi utilizzarli dove gli conviene (dumping fiscale).

In generale le nazioni, o nel nostro caso l'Ue, hanno una serie di strumenti "anti-dumping" nella loro scatola degli attrezzi, tra i quali il più intuitivo e per alcuni versi efficace è il dazio. In un'ottica di libero commercio, il comportamento sleale di alcuni Paesi può alterare le dinamiche del libero mercato. Quindi la più ovvia misura di riequilibrio è applicare una serie di dazi. Un esempio attuale è ciò che sta accadendo tra Usa, Cina e Ue. Tali dazi, però, non si applicano all'interno della stessa Ue e spesso non sono attuabili neanche le condizioni dedicate ai lavoratori transfrontalieri, che per godere della separazione di tassazione e contribuzione devono tornare almeno una volta a settimana nel paese di residenza.

Non dimentichiamo poi che il dumping, che potremmo definire "contrattuale", si applica anche all'interno dello stesso Paese. Ad esempio, un'azienda può fondare una sussidiaria, di sua esclusiva proprietà, o compartecipata o appaltante, che eroghi lo stesso servizio a condizioni più competitive grazie ad un contratto più economico

e nel tempo veicolando la maggior parte del business verso questa nuova realtà. Nata come vettore erogante un servizio "low cost" (per usare una parola abusata), diventa poi l'azienda trainante, relegando la propria genitrice a ruolo marginale. È pieno il panorama intercontinentale di compagnie aeree "express" o "smart" o "city" e via elencando, spesso in seno alle major cosiddette di bandiera: dietro questi nomi inglesi accattivanti si celano realtà che erogano un servizio equivalente a tariffe inferiori, possibili solo attraverso il contratto peggiorativo applicato ai dipendenti.

E qui, naturalmente, entrano in gioco tre attori: le aziende, le rappresentanze sindacali e la politica (nazionale ed eu-

**Non può essere  
il solo sindacato  
a difendere questo  
patrimonio economico  
che è il trasporto aereo  
italiano**

ropea). Le prime devono agire non da "prenditori" ma da imprenditori, efficientare per reinvestire parte dei profitti nello sviluppo, generando così posti di lavoro.

I sindacati devono essere il cane da guardia delle aziende. La Fit e la Cisl svolgono questo ruolo con intelligenza. Lavoriamo costantemente per armonizzare, con contratti nazionali, aziendali e accordi specifici, la tendenza delle aziende che fanno del profitto la loro unica ragion d'essere.

Ma questa azione, pur fondamentale, non può bastare: anche la politica deve fare la sua parte. L'Europa, nei limiti imposti dai suoi poteri, deve fare del suo meglio. L'Unione europea ha pensato a regole comuni per il trasporto aereo, concentrandosi sul suo ruolo di tutela dei consumatori e rendendo più fruibili le tariffe attraverso la libera concorrenza, ma ciò deve evidentemente

raggiungere un maggior equilibrio con la difesa di diritti e regole comuni, salariali e fiscali, incompressibili.

L'Italia dal canto suo deve da un lato pretendere l'intervento europeo, dall'altro dotarsi essa stessa di regole comuni a tutto il territorio nazionale. Non sempre l'autonomia locale genera circoli virtuosi. Non si contano le aziende italiane in crisi: la più famosa è Alitalia, mentre recentissima è la crisi Air Italy. Sembra quasi che la classe dirigente del Paese non si renda conto che il proprio trasporto aereo è un patrimonio da difendere e sviluppare.

La Iata, organizzazione internazionale delle compagnie aeree, conferma la crescita mondiale del settore, un trend che va avanti da anni e che ora, con l'emergenza coronavirus, sta subendo uno stop solo temporaneo, anche se la ripresa non è al momento quantificabile. Tuttavia sembra che le aziende italiane del trasporto aereo non sappiano cogliere questa opportunità. Si tratta di un errore strategico grave. Non può essere il solo sindacato a difendere questo patrimonio economico che è il trasporto aereo italiano: è interesse nazionale che esso sia forte, a sostegno della nostra economia, che è la seconda d'Europa per manifattura e una delle prime sette del mondo. Il turismo rappresenta ben il 13% del nostro Pil.

Da mesi abbiamo presentato al Governo, con gli altri sindacati confederali, la nostra piattaforma "Rimettiamo in movimento il Paese" nella quale è affrontato, insieme a tutti i problemi dei trasporti, anche il tema del dumping nel trasporto aereo, presente a molti livelli. Auspichiamo che il Governo colga l'opportunità e rinnovi il settore: per fare ciò ci convochi quanto prima per affrontare i temi menzionati in un'ottica sistemica e di lungo periodo.

# Personale navigante, l'importanza di saper chiedere aiuto

Micaela Scialanga

*Itapa apre una consultazione per raccogliere dati utili  
al piano di sostegno alla salute*

**I** piloti e gli assistenti di volo dell'aviazione civile sono professionisti "front-line" e convivono normalmente con fattori stressogeni, che vengono addestrati a gestire. È il pane quotidiano di questi professionisti conoscere e riconoscere le eventuali minacce al processo che porta a una prestazione erogata in sicurezza. Ma come sono attrezzati piloti e assistenti di volo a riconoscere minacce che non arrivano dall'esterno? Come si difendono da fastidi, malesseri, disturbi che turbano il loro equilibrio psicofisico?

L'attuale pandemia, inaspettata rottura di tutti gli schemi conosciuti, e la conseguente incertezza del futuro non lasciano, ovviamente, immuni i lavoratori della aviazione civile che, sebbene in quota minima rispetto ai normali volumi, continuano ad essere attivi. Non sorprende quindi che la richiesta di supporto psicologico abbia avuto un'impennata dal mese di febbraio in poi; professionisti del funzionamento della mente si sono attivati con supporto fornito via web, facilitando canali di consultazione, snellendo le procedure per gli accessi.

Itapa (Italia-Associazione Psicologia dell'Aviazione) sta portando avanti un progetto pensato precedentemente all'emergenza coronavirus, che però ha assunto oggi un'ulteriore valenza. L'Associazione è promotrice di un survey, un questionario rivolto alla popolazione nazionale dei naviganti dell'aviazione civile che opera alle dipendenze di compagnie aeree italiane che svolgono trasporto aereo commerciale (CAT - Commercial Air Transport), cioè trasporto merci o passeggeri. Sono invitati a esprimere il loro parere tutti i piloti ed assistenti di volo, così come anche il personale tecnico che opera su elicotteri che svolgono servizio passeggeri, merce o elisoccorso.

La finalità del progetto è sondare l'opinione che si ha rispetto all'eventualità di accedere ad un aiuto di tipo psicologico. La popolazione conosce le figure professionali che si occupano di benessere e salute psicologica? I piloti e gli assistenti di volo hanno oggi familiarità e fiducia verso i "Mental Health Specialist", gli esperti di salute mentale? Quanti di loro vi hanno già fatto ricorso? Quanti sono di-



**L'analisi delle risposte  
sarà una base di partenza  
per studiare  
progetti mirati  
di sostegno  
al personale navigante**

sposti a farlo in futuro se dovessero percepire un disagio? Considerano l'aiuto psicologico come uno strumento potenzialmente utile? Sono pronti ad attivarsi ai primissimi segnali di disagio? Che concezione e consapevolezza hanno della propria salute e benessere psicologico? Itapa si prefigge di rispondere attraverso il questionario, "fotografando" la popolazione. L'analisi che ne risulterà sarà una base di partenza per studiare progetti mirati per il personale navigante che tengano conto di diffidenze, resistenze, limiti e potenzialità.

Ma il questionario sarà soprattutto cruciale per meglio tarare uno strumento prezioso del quale le compagnie aeree si stanno dotando: i support programme. Tutti gli operatori aerei che svolgono trasporto commerciale dovranno implementare, entro il 14 agosto 2020 il Reg. Ue 1042/2018.

Questo regolamento nasce come sviluppo di raccomandazioni Easa, l'Autorità europea per la sicurezza nell'aviazione civile, emesse a valle dell'incidente Germanwings del 2015, e sono finalizzate a farsi carico della salute psicofisica dei piloti nel suo complesso. Tra le misure che vi sono contemplate, si segnala la prescrizione verso gli operatori CAT di istituire un Support Programme, che si prefigge di mettere a disposizione dei soggetti in difficoltà un sistema di presa in carico, prima gestione ed eventuale invio esterno. Oltre ai piloti, secondo quanto contemplato nella nota informativa Enac 2020/02, si prevede per l'Italia l'estensione del regolamento anche a tutto il cabin crew.

Andando a intervenire su un'area con impatto diretto sulla sicurezza, il Support Programme ricade sotto la responsabilità dei Safety Manager delle compagnie aeree stesse.



Questo strumento, dalle grandi potenzialità, che sarà a breve obbligatorio, non tratta però l'elemento attivante il processo, considerando implicita l'effettiva emersione di una richiesta di aiuto.

Ecco perché Itapa si è attivata con il progetto "Support Survey 2020". Sarà possibile compilare il questionario fino al 13 agosto 2020, cioè l'ultimo giorno prima della data ultima di attivazione dei Support Programme presso le compagnie. Il questionario sarà anonimo e compilato su base volontaria, accedendo al sito [www.itapa.it](http://www.itapa.it) oppure utilizzando il link diretto per la compilazione <https://it.surveymonkey.com/r/3H5DBNK>.

L'intero progetto è stato realizzato e finanziato da Itapa. Le competenze dei sei autori del questionario includono: psicologia dell'aviazione, psicologia clinica, psicoterapia, pluridecennale esperienza di conduzione del mezzo

aereo in ambito commerciale civile e docenze presso il Dipartimento di Psicologia dinamica e clinica dell'Università "La Sapienza" di Roma, presso la quale verrà anche condotta l'analisi dei dati.

I risultati saranno analizzati e restituiti da Itapa in relazione all'intera popolazione nazionale, senza distinzione di operatore di appartenenza, differenziando esclusivamente tra settori di ala rotante e ala fissa, in quanto l'attività di quest'ultimi comporta dinamiche specifiche diverse da chi opera su elicotteri.

L'analisi e lo studio dei dati raccolti permetteranno non solo di conoscere il panorama italiano della cultura relativa alla percezione del benessere e alla richiesta d'aiuto, ma offrirà agli operatori un valore aggiunto nell'implementazione e/o taratura del Support Programme. A questo scopo, infatti, nel questionario si va anche a sondare

se, qualora sperimentino una situazione di difficoltà, i naviganti siano o meno disposti a rivolgersi al proprio operatore.

Questo progetto, proposto dalla nostra Associazione anche in altri paesi europei, permetterà il confronto dei dati raccolti tra paesi membri Easa e dunque offrirà una base di partenza per mirati progetti internazionali, oltre che nazionali. È anche possibile svolgere sul tema trattato uno studio longitudinale, ripetendo il medesimo questionario a distanza di tempo dal primo rilevamento. La ripetizione potrà offrire dati da confrontare per valutare gli sviluppi e la direzione dell'eventuale cambiamento, mettendolo anche in relazione all'utilizzo dei Support Programme come strumento offerto.

Per maggiori informazioni è possibile consultare il sito web [www.itapa.it](http://www.itapa.it) o scrivere agli indirizzi email: [info@itapa.it](mailto:info@itapa.it) e [segreteria@itapa.it](mailto:segreteria@itapa.it).

# Enav sana e strategica, ma si prepari alla crisi in arrivo



**Andrea Di Legge**  
Responsabile nazionale Fit-Cisl  
Sas Nazionale Enav

*Il settore è in ginocchio e distribuire i dividendi 2019 è miope*

**E**nav è la società a cui in Italia è demandata la gestione e la fornitura dei servizi alla navigazione aerea. In questo periodo di emergenza nazionale Enav ha continuato a garantire l'apertura degli aeroporti e la possibilità di sorvolo dello spazio aereo italiano a quei pochi voli ancora operati dalle varie compagnie aeree, ma soprattutto a tutti i voli che hanno riportato a casa i nostri connazionali, ai voli cargo, che hanno rifornito la nazione di beni di prima necessità, e ai voli sanitari e di emergenza.

Più che mai si è quindi evidenziato il carattere di pubblica utilità del lavoro svolto da tutti i dipendenti di Enav e si è identificata la gestione del traffico aereo come una infrastruttura necessaria al sistema del trasporto aereo italiano; tanto dovrebbe bastare per garantire a questa società uno status di particolare considerazione, tramite una inclusione nei servizi pubblici direttamente erogati dallo Stato o, in alternativa, anche tramite l'uso di quel golden power più volte citato ancora recentemente dal Governo.

Tuttavia, la recente storia di Enav è andata - ormai possiamo dire: purtroppo - in un'altra direzione. A seguito della quotazione in Borsa nel 2016, la società è al momento controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con il 53% del capitale sociale e da altri investitori pubblici e privati per il rimanente 47% circa. Questo costituisce un unicum nel panorama mondiale, essendo Enav l'unico provider al mondo ad essere quotato in Borsa. Come la vocazione a fornire un servizio pubblico volto a garantire la sicurezza dei cieli e la permanenza in Borsa a scopo di lucro possano coesistere, francamente, non ci è mai stato molto chiaro.

Tornando a tempi più recenti, l'attuale situazione causata dal Covid-19 ha generato delle dure ripercussioni nel settore dei trasporti in generale e nel traffico aereo nello specifico, andando a influire pesantemente sulla gestione di Enav, sia in termini finanziari sia di gestione del personale.

Enav, difatti, gestisce il proprio personale in base alle previsioni di traffico e basa la propria fonte di guadagno quasi esclusivamente sulle tasse di volo, pagate dalle compagnie aeree, raccolte e poi ridistribuite tramite l'ente europeo Eurocontrol.

## Previsioni di traffico

Purtroppo, come abbiamo avuto modo di analizzare quotidianamente, il traffico aereo in Italia ha avuto una flessione di più del 90% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A ciò si aggiunga non solo la decisione dell'Enac (Ente nazionale per l'Aviazione civile) di chiudere al traffico molti degli aeroporti italiani, ma anche le note vicissitudini di Air Italy ed Alitalia.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: un intero comparto in crisi che, anche quando sarà passata l'emergenza, farà molta fatica a ritornare a risultati soddisfacenti in tempi brevi. Le previsioni di traffico diffuse da Eurocontrol durante la pandemia non sono difatti confortanti e sono state riconosciute dalla maggior parte dei providers come troppo ottimistiche, anche nello scenario peggiore ipotizzato. È evidente quindi che Enav si trova a dover gestire, con gli altri attori del trasporto aereo, la peggiore crisi economica dal secondo dopoguerra, dovendo affrontare una riduzione dei propri introiti anche del 90%.

Ulteriore fonte di preoccupazione è stata la recente dichiarazione di Eurocontrol, a seguito di una precisa richiesta avanzata dalla Commissione europea, che dato lo scenario attuale non provvederà prima del mese di novembre 2020 alla riscossione dalle compagnie aeree, e quindi alla ridistribuzione, delle tasse dovute. Sebbene si traduca in un risparmio di circa 1,2 miliardi di euro nel medio periodo per le compagnie aeree in crisi, che così non saranno affossate ulteriormente, questa scelta, riportata sul piano aziendale Enav, si trasforma in ricavi zero, presumibilmente fino alla fine dell'anno.

## Situazione finanziaria

A fronte di quanto sopra esposto è ipotizzabile, a meno di un ricorso ad aiuti esterni, che Enav non avrà quindi fonti di guadagno fino a novembre 2020 e che, anche successivamente a tale data, gli introiti previsti saranno di gran lunga inferiori a quanto avremmo avuto in una situazione normale.

Enav ha dichiarato in più occasioni che al momento non

## La parola

Per **poteri speciali (golden power)** si intendono, tra gli altri, la facoltà di dettare specifiche condizioni all'acquisto di partecipazioni, di porre il veto all'adozione di determinate delibere societarie e di opporsi all'acquisto di partecipazioni in aziende ritenute strategiche per lo Stato, come ad esempio quelle delle telecomunicazioni. Ciò allo scopo di evitare che tali imprese finiscano controllate da investitori stranieri con possibile pericolo per la sicurezza nazionale.



esistono motivi di preoccupazione e ha garantito la solidità aziendale; tuttavia, viene il dubbio che tali rassicurazioni siano volte più a tranquillizzare il mercato finanziario e gli azionisti, che attendono il pagamento dei dividendi per fine maggio, piuttosto che a garantire un mantenimento dei livelli retributivi ed occupazionali dei circa 4mila dipendenti del gruppo. Difatti, facendo seguito a quanto dichiarato dall'Amministratore delegato e dal Presidente di Enav, il Consiglio di amministrazione avrebbe già dato mandato di distribuire i dividendi 2019 ai propri azionisti a maggio 2020 per circa 110 milioni di euro. Anche in questo caso assistiamo quasi ad un caso raro nel panorama mondiale, considerato che la maggior parte delle altre aziende, del settore e non, ha bloccato la distribuzione dei dividendi per l'anno in corso.

Stando all'ultimo bilancio semestrale disponibile, Enav ha dei costi fissi che possono essere quantificabili in circa 600 milioni di euro annui (costi operativi più quelli del personale), con delle disponibilità liquide di circa 280 milioni di euro e delle linee di credito non attivate per circa 200 milioni di euro. Non stiamo quindi parlando di una azienda in crisi, ma in un momento storico in cui tutte le altre società decidono di bloccare la distribuzione dei dividendi, tagliare gli stipendi dei propri manager e rivedere i piani di investimento, appare incomprensibile la scelta di

portare avanti la ripartizione degli utili solo per tenere fede alle promesse fatte in tempi decisamente differenti.

**Chiediamo chiarezza  
e correttezza  
nelle relazioni industriali**

### Le nostre proposte

Tutto ciò considerato, la Fit-Cisl ha ripetutamente invitato alla riflessione il Cda e i massimi vertici di Enav, portando proposte concrete in grado di affrontare al meglio la crisi del settore, nella piena consapevolezza che la sua durata è al momento del tutto sconosciuta.

A marzo abbiamo provveduto a inviare due lettere al Ministero dell'Economia, al Cda e all'Ad di Enav, nelle quali abbiamo indicato come inappropriata la scelta di procedere al pagamento dei dividendi 2019. La nostra proposta è stata di bloccare la loro distribuzione e, nella convinzione che tale azione da sola non basti, abbiamo chiesto che tali somme vengano destinate quale risorsa iniziale per la creazione di un fondo speciale per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione. Tale fondo, destinato a prestazioni ordinarie e straordinarie a favore delle lavoratrici e dei lavoratori

del gruppo Enav, potrebbe successivamente essere alimentato dalla contribuzione bilaterale azienda-dipendenti.

Proprio perché non è possibile definire la durata della situazione emergenziale in atto, abbiamo mostrato inoltre la nostra disponibilità a valutare tutti gli strumenti necessari a garantire il mantenimento della attuale forza lavoro del gruppo Enav: turnazioni flessibili, lavoro agile, formazione a distanza e tutte le iniziative di gestione delle risorse che possano essere utili a farci trovare pronti quando il traffico riprenderà a crescere.

Successivamente e anche facendo seguito alle dichiarazioni del Governo sull'opportunità di estendere lo scudo del golden power per tutelare le attività delle aziende ritenute strategiche, abbiamo espresso la nostra convinzione che la posizione societaria di Enav debba essere rivista, considerando l'importanza che il controllo dei cieli italiani riveste per il sistema Paese.

La Fit-Cisl è pronta, come sempre, a sedersi al tavolo e ad affrontare anche le discussioni più impegnative, ma chiediamo chiarezza e correttezza nelle relazioni industriali; sarebbe decisamente inopportuno doversi trovare ad affrontare una crisi aziendale dopo aver assistito al pagamento dei dividendi pochi giorni prima.

# Ecco le scadenze fiscali post emergenza



Osvaldo Marinig

*Quali sono e come gestire:  
la nostra guida al tempo del coronavirus*

**N**essuno di noi avrebbe mai potuto immaginare di essere, suo malgrado, protagonista di un tempo storico eccezionale come quello che stiamo attraversando, a causa dell'emergenza coronavirus. Purtroppo, la chiarezza non è mai un connotato intrinseco alle situazioni che sconvolgono l'ordine costituito. Per fortuna le contingenze negative si superano anche se, a volte, rimangono dubbi sui provvedimenti e sulle norme emanate nel periodo crisi, le quali continueranno ad avere effetti anche dopo la fine del trambusto. Tra le tante norme che continueranno a dover essere rispettate ce ne sono alcune, contenute nel decreto legge n.18 del 17 marzo 2020, che riguardano il tema della sospensione dei termini degli adempimenti e dei versamenti fiscali e contributivi per i lavoratori dipendenti.

Molti degli adempimenti fiscali, che alcuni potrebbero ritenere soppressi, in realtà sono stati posposti, per cui è utile riepilogare le scadenze che dovranno essere rispettate, dai lavoratori dipendenti, per pagare le tasse.

Il 31 marzo 2020 è scaduto il termine di presentazione della Certificazione Unica 2020 all'Agenzia delle entrate e dei dati in relazione agli oneri deducibili e detraibili, da parte dei soggetti interessati, ai fini della predisposizione della dichiarazione precompilata. A partire dal 2021, la scadenza ordinaria tornerà ad essere fissata per il 16 marzo di ogni anno. Dal 5 maggio 2020 sarà possibile la visione dei dati del 730 e del Modello Redditi precompilato 2020 da parte dell'Agenzia delle entrate. Il 30 settembre 2020 scadrà il termine di presentazione del 730/2020, anno d'imposta 2019.

Relativamente invece alla liquidazione del 730 non sono previste variazioni: le somme saranno trattenute, in caso di debito, o rimborsate, in caso di credito, nella prima retribuzione utile, intesa come la "retribuzione di competenza del mese successivo a quello in cui il sostituto ha ricevuto il prospetto di liquidazione". A titolo esemplificativo, se un lavoratore dipendente presenta la propria dichiarazione dei redditi al Caf entro il mese di maggio 2020, riceverà il rimborso con la retribuzione di luglio 2020, nel cedolino predisposto ad agosto 2020. Se, invece, la presenterà successivamente il rimborso

sarà differito.

Quanto sopra descritto, in realtà, non è niente altro che la conferma di quanto previsto dalle disposizioni già vigenti. Il calendario era già stato modificato con norme precedenti. A proposito di chiarezza delle informazioni. Ovviamente, in conseguenza dell'evolversi della pandemia, si potranno verificare ulteriori e forse nuovi sviluppi in materia fiscale.

**Mai come oggi  
ci si è resi conto  
della necessità di avere  
un sistema sanitario  
pubblico efficace  
ed efficiente,  
che per essere mantenuto  
necessita di molte risorse**

Per chiudere, ecco alcune considerazioni sul tema delle tasse e la loro utilità. Mai come oggi ci si è resi conto della necessità di avere un sistema sanitario pubblico efficace ed efficiente, che per essere mantenuto necessita di molte risorse. Risorse che derivano dalla imposizione di tasse e imposte. Chissà se ci sarà un ravvedimento rispetto all'idea, da troppi condivisa, secondo cui il prelievo fiscale è un'appropriazione indebita. Chissà se tornerà lo stigma sociale nei confronti di chi evade le tasse e non verso chi, invece, onestamente le ha sempre pagate e quindi, oggi, è da molti considerato un fesso. Chissà se alcune, come non farsi dare lo scontrino o semplicemente commettere delle piccole evasioni, diminuiranno. La speranza di un cambiamento, non solo su questo tema, è viva anche se potremmo assistere a quanto la saggezza popolare richiama con l'adagio "passata la festa, gabbato lo Santo" - ovvero, a pandemia conclusa, tutto come prima. L'auspicio è che le ansie con cui conviviamo, che purtroppo non spariranno rapidamente, ci facciano capire che "sappiamo ciò che avevamo più di quanto sappiamo ciò che abbiamo".



# Riconciliare vita e lavoro, soluzioni per la fase 2



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

**È** passato poco più di un anno dal 4 aprile 2019. Quel giorno il Parlamento europeo ha approvato la direttiva sulla conciliazione vita-lavoro, che prevede l'obbligo per ogni Stato membro di recepire nel proprio ordinamento, entro tre anni, adeguate misure e strumenti per i genitori e le persone con responsabilità di assistenza, le quali consentano il bilanciamento dell'instabile rapporto tra vita privata e vita lavorativa. È passato poco più di un anno, dicevamo, ma sembra un'altra era, visto che nel frattempo è piombata nelle nostre vite la sciagura della pandemia. E allora è tempo di bilanci, essendo ben consapevoli che, finita l'emergenza coronavirus, nulla sarà più come prima.

Il diritto a un congedo appropriato, i 10 giorni di congedo per la nascita riconosciuto ai padri, modalità di lavoro flessibili e l'accesso a servizi di assistenza trovano come destinatari in modo paritario donne e uomini, lavoratrici e lavoratori. Partendo dall'affermazione del principio della condivisione delle responsabilità familiari e dalla necessità di sollevare le donne dall'esclusiva ricaduta dei compiti di cura su se stesse, la direttiva si pone l'obiettivo di sostenere l'occupazione femminile e la libera determinazione delle donne. In sostanza lo scopo è quello di ridurre il divario di genere nel mondo del lavoro in un'Europa in cui sono sempre di più le donne che abbandonano il lavoro con l'arrivo dei figli, in cui il tasso di occupazione delle donne è dell'11,5% più basso di quello degli uomini e solo il 57,4% delle donne ha un lavoro a tempo pieno, contro il 75,5% degli uomini. A questo si accompagna un secondo scopo puramente economico, ma non indifferente, che si basa sul fatto che la riduzione del divario di genere, secondo alcuni studi, determinerebbe un'importante crescita del Pil.

A seguito di quella direttiva, in Italia si era appena iniziato a sviluppare un dibattito legislativo più concreto, che aveva visto il solo realizzarsi di strumenti, seppur efficaci, non di tipo strutturale e soggetti alla disponibilità economica riconosciuta nella Finanziaria di ogni anno. Ma, dal febbraio di quest'anno, ci troviamo a parlare del tema della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro con un approccio nuovo, in uno scenario completamente diverso, quello disegnato dalla necessità di affrontare l'emergenza epidemiologica di carattere mondiale Covid-19.

*Rispetto ai passi avanti già fatti, la pandemia richiede scelte innovative*

La chiusura delle scuole ha spinto l'Esecutivo a trovare in tempi rapidi soluzioni efficaci: il congedo parentale di 15 giorni retribuito con un'indennità pari al 50% della retribuzione, il voucher baby sitting di 600 euro in alternativa al primo e l'incentivazione dello smart working. Ora siamo alle porte di quella che viene definita come la fase 2 e ci sono tante incertezze a cui trovare risposte dal momento in cui è chiaro che, mentre le attività lavorative riprenderanno gradualmente, per la riapertura delle scuole sarà necessario attendere settembre, se tutto procede nel migliore dei modi e se si sarà in grado di riaprirle in sicurezza.

Queste incertezze riguardano tutte le famiglie, con un un'aggravante in più per quelle composte da un solo genitore, che rappresentano il 16% delle famiglie italiane. Nell'impossibilità di ricorrere all'aiuto prezioso dei nonni, o di altre strutture che presumibilmente rimarranno chiuse, sarà così necessario trovare soluzioni che permettano la ripresa delle attività e la possibilità di prendersi cura dei figli, senza che questo comporti scelte obbligate di rinuncia al posto di lavoro, in modo particolare da parte delle donne, soprattutto in un periodo in cui le retribuzioni sono state fortemente ridotte per il necessario ricorso agli ammortizzatori sociali. Tale situazione riguarda i lavoratori di ogni settore inclusi quelli dei trasporti, che non si sono mai fermati completamente, e che presumibilmente hanno già utilizzato gli strumenti messi in campo dal decreto Cura Italia per affrontare l'emergenza.

E non si tratta solo di affrontare la fase 2, ma di ripensare l'organizzazione del lavoro e la gestione del tempo, anche sperimentando nuovi possibili modelli produttivi. Sicuramente la prima risposta deve arrivare dal Governo attraverso la proroga e l'estensione del congedo parentale, pensando anche a norme specifiche per le famiglie monoparentali, per le quali usufruire di un congedo retribuito solo al 50% significherebbe vivere ai limiti della povertà. Lo stesso dicasi per il bonus baby sitting che, seppure presenti dei limiti rispetto alle criticità dovute alla difficoltà di trovare le persone adatte e allo stesso tempo alla paura del contagio, può continuare a rappresentare una soluzione valida. Lo smart working deve continuare a essere incentivato, ma con gli opportuni aggiustamenti per far in modo che si tratti di vero lavoro agile e non obbligato.



Ma riguardo al lavoro da casa, il primo step in assoluto da compiere, superata la fase 1 detta anche emergenziale in cui era necessario agire in tempi brevi, è ripristinare le norme sullo smart working che sono state sospese per l'emergenza e che prevedevano il ricorso all'accordo sindacale che definisce il perimetro di questa modalità di lavoro. Entro questo perimetro andava costruito in seconda battuta l'accordo con il lavoratore, in modo da tutelare insieme gli interessi della produzione e quelli del lavoratore. Nello specifico deve trattarsi di un vero lavoro agile nel senso che devono essere forniti gli adeguati strumenti digitali e soprattutto la libertà di scegliere come alternare il posto, le modalità, gli strumenti e il tempo di lavoro. Allo stesso tempo, il lavoro non deve essere una successione ininterrotta di videoconferenze e telefonate e la prestazione lavorativa, anche se svolta in casa, deve avere un inizio e una fine. In questo modo lo smart working potrà rappresentare una vera soluzione e assolvere alla sua funzione originaria, quella di sostituire l'articolazione rigida, la durata dell'orario di lavoro e l'obbligo della presenza con la possibilità di decidere come e dove lavorare, per migliorare la produttività e agevolare la conciliazione tra tempi di vita e di lavoro. Inoltre, si tratterà di un'occasione e sarà

necessario individuare nuove soluzioni, destinate equamente alle lavoratrici e ai lavoratori, per salvaguardare l'occupazione femminile attraverso strumenti che promuovano la condivisione delle responsabilità di cura. Per far ciò sarà necessaria l'azione del Governo, ma fondamentale deve essere l'azione della contrattazione sia nazionale sia aziendale.

Possibili soluzioni sono prevedere una maggiore flessibilità nell'utilizzo del part time, con formule di distribuzione verticale dell'orario in cui i genitori possano alternarsi nel lavoro e nella cura dei figli. Oppure utilizzare il part time con formula orizzontale, con il quale genitori, lavoratori dipendenti della stessa azienda, possono alternarsi. A questo si possono aggiungere, per i lavoratori impiegati su turni, se la realtà aziendale lo consente, la costruzione di turni specifici o la possibilità per i genitori lavoratori dipendenti della stessa azienda di essere impiegati su turni non coincidenti. Infine, si potrebbe studiare la possibilità di riattivare in via sperimentale, a determinate condizioni, il lavoro ripartito. Ossia una forma di lavoro di coppia, per genitori che lavorano presso la stessa azienda, attivabile sulla base di specifica definizione attraverso la contrattazione, su richiesta dei lavoratori,

e solo per determinati periodi incluso quello fino alla riapertura delle scuole, in cui la ripartizione del lavoro tra i genitori può essere per periodi prestabiliti di tipo verticale oppure orizzontale.

Sono queste solo alcune soluzioni che potrebbero consentire, attraverso un sistema di scelte integrate e intercambiabili, non solo di affrontare la fase 2 in attesa della riapertura delle scuole, ma anche di ripensare l'organizzazione del lavoro con un nuovo approccio, che pone concretamente la persona al centro, non perdendo così l'occasione di realizzare concretamente l'equilibrio tra i generi e una vita "sostenibile" per tutti.

### Non sei sola

Anche in questi giorni di emergenza le donne non sono sole e possono chiedere aiuto.

Il numero verde 1522 è sempre attivo 24 su 24, gratuito, dedicato alle richieste di aiuto e sostegno alle vittime di violenza e stalking.

Attiva anche l'app "1522", disponibile su iOS e Android, che consente alle donne di chattare con le operatrici e chiedere aiuto e informazioni in sicurezza, senza correre il rischio ulteriore di essere ascoltate dai loro aggressori.

# Una bussola orientata ai giovani per voltare pagina



**Christian Tschigg**

Responsabile nazionale FIT-CISL  
Coordinamento giovani

**O**ra più che mai dobbiamo riprendere in mano con forza l'idea lanciata l'anno scorso di "rimettere in movimento il Paese", per uscire da questa crisi sanitaria evitando di entrare (nuovamente) in quella occupazionale, tornando ad avere un numero elevato di giovani senza occupazione e senza concrete possibilità di trovarlo (se non rinunciando a tutele e diritti).

Ricordiamo infatti, senza nemmeno scavarci troppo nel passato, che come conseguenza della crisi del 2008 il tasso effettivo di mancata partecipazione al lavoro ha raggiunto il 23% (nel 2014) e la disoccupazione giovanile (15-24 anni) ha toccato punte del 46% (come a dire: quasi un giovane ogni due era disoccupato). Con marcate differenze tra Nord, Centro e Mezzogiorno. Queste infelici percentuali sono state raggiunte anche grazie a scelte poco coerenti, per nulla lungimiranti e strategiche, e continui cambi di direzione e marcia dei governi, il tutto condito da battaglie permanenti tra maggioranza e opposizione. Questa crisi, che sembrava finalmente superata, torna a farsi vedere all'orizzonte: tocca pertanto rimboccarsi le maniche per evitare un nuovo aumento della disoccupazione, anche giovanile.

Inoltre, da un'indagine promossa dall'Osservatorio Giovani dell'Istituto Giuseppe Toniolo, condotta da Ipsos su un campione di 2mila cittadini dai 18 ai 34 anni e diffusa a inizio aprile di questo anno, è emerso che «in tempi di coronavirus quasi la metà dei giovani si aspetta un domani peggiore e ancor più se si parla di salute e di lavoro. Tre intervistati su quattro vedono tutto molto fosco: economia, reddito, disoccupazione, formazione, competitività delle aziende e servizi per le famiglie. Prevalgono le preoccupazioni sulle condizioni del Paese in generale».

Noi, come Fit-Cisl, faremo il possibile affinché questo scenario non si concretizzi mettendo in campo tutte le nostre competenze e la nostra esperienza, per fare in modo di cogliere e trasformare gli spunti di riflessione che questa crisi ha offerto in opportunità da mettere in pratica per uscirne in buona salute e al più presto. I nostri obiettivi: sicurezza dei

*I nostri obiettivi: più sicurezza, più occupazione, stabilità di reddito*

lavoratori e degli utenti, mantenimento e crescita dell'occupazione nei trasporti, stabilità di reddito. Questa è la formula per garantire prospettive future positive in tale fase delicata, anche alle tante ragazze e tanti ragazzi che vivono volgendo uno sguardo all'incertezza del domani, con l'ansia di dover ricominciare da capo la ricerca di un'occupazione che possa permettere una vita dignitosa, per chi il lavoro già l'ha, oppure di dover triplicare i già enormi sforzi per trovare una prima occupazione con almeno le tutele di base.

**Da un'indagine emerge che, in tempi di coronavirus, quasi la metà dei giovani si aspetta un domani peggiore e ancor più se si parla di salute e di lavoro**

Il settore dei trasporti ha dimostrato, in questi ultimi mesi, la sua importanza strategica nel muovere non solo un singolo Paese, ma tutta l'Europa. E, purtroppo, questo settore rischia di pagare un pesante scotto dalle necessità di distanziamento sociale, se non sono attuati i dovuti accorgimenti, con un ritorno massiccio all'utilizzo dell'auto privata e una conseguente

forte crisi economica delle aziende di trasporto. Ecco quindi la necessità di intervenire non a livello di singolo Stato, ma attraverso misure e azioni coordinate, chiamando in causa anche i decisori dell'Unione europea: devono, soprattutto ora, dimostrare non la fragilità del sistema europeo, ma la sua compattezza e validità. Serve l'adozione tempestiva di misure efficaci e coordinate per limitare l'impatto di questa crisi.

I policy makers stanno lavorando a strategie strutturate su quattro pilastri principali, che come Fit-Cisl condividiamo, per limitare e contenere gli effetti del Covid-19 sul mondo del lavoro: proteggere i lavoratori e le lavoratrici nei luoghi di lavoro; sostenere l'economia e la domanda di lavoro; sostenere il lavoro e i redditi; trovare soluzioni condivise attraverso la concertazione.

Le politiche di intervento dovrebbero concentrarsi su due obiettivi immediati: misure di protezione della salute e sostegno economico sia dal lato della domanda che dell'offerta. In primo luogo, è necessario proteggere lavoratori e lavoratrici e le loro famiglie dai rischi specifici attraverso il rafforzamento delle politiche e delle misure per la salute e sicurezza sul lavoro (la nostra parte l'abbiamo fatta, come Cisl: basti pensare al protocollo condiviso del 24 aprile). Successivamente, è



necessario adottare soluzioni attraverso politiche tempestive e coordinate su vasta scala per sostenere l'occupazione e il reddito e per aiutare le imprese, dare supporto all'economia e alla domanda di lavoro. Le decisioni delle autorità pubbliche, con il coinvolgimento dei rappresentanti sindacali e dei datori di lavoro, sono fondamentali per l'adozione di misure che siano efficaci oltre che socialmente accettabili.

Quindi, ricapitolando, ecco alcune idee che giudichiamo positive per evitare la perdita di milioni di posti lavoro in giro per l'Europa (quindi Italia compresa), sostenendo una nuova occupazione di qualità:

- Politiche fiscali espansive e sostegno finanziario a specifici settori ed alle imprese.
- Supporto finanziario e sgravi per le imprese e per i lavoratori.
- Estensione della protezione sociale a tutti i lavoratori e tipi di contratto.
- Rafforzamento delle misure su salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.
- Riadattamento, attraverso la concertazione tra imprese e sindacato, dell'organizzazione del lavoro attraverso l'introduzione di forme meno rigide e meno legate a concetti di organizzazione tradizionale.
- Rafforzamento della contrattazione

collettiva e dei processi di relazioni industriali.

- Più attenzione alla sicurezza lavorativa con abolizione delle forme contrattuali "atipiche" e dell'uso indiscriminato di appalti e subappalti.
- Rivisitazione delle norme per i contratti a termine per evitarne l'abuso.
- Potenziamento delle misure di conciliazione vita privata e lavoro.
- Intensificazione dei controlli da parte dell'ispettorato del lavoro.

Da notare, infatti, come nel dramma di questa pandemia possiamo cogliere anche il bicchiere mezzo pieno: il ricorso massiccio alle nuove tecnologie da parte di imprese che fino a ieri erano refrattarie al loro utilizzo. Così, molte delle cose che fino all'altro giorno si facevano offline, oggi si fanno in modalità online e da remoto, connessi agli altri, seppur distanti. Non è cambiato il lavoratore ma il modo di lavorare. La tecnologia ha fatto cadere alcuni tabù che erano presenti in molti ambiti, a partire dal mondo lavorativo. Un mutamento, seppur dettato da tempi di crisi, da cui possiamo trarre spunto per nuovi modelli organizzativi da applicare nelle aziende per conciliare vita privata e lavoro, con la consapevolezza che è possibile farlo, purché con le dovute regole e precauzioni.

La pandemia sta scemando, ma il ri-

torno a una "normalità", se così possiamo definirla, utilizzando questo concetto del tutto arbitrario, sarà molto probabilmente lenta e graduale. Ansie, timori e dubbi sul nostro futuro e quello del Paese non ci abbandoneranno così facilmente. Questa condizione, del tutto nuova in un mondo così interconnesso, ha cambiato inesorabilmente il nostro modo di vedere le cose e di accostarci alla quotidianità. Non senza lasciare qualche ferita socioeconomica, anche all'interno del mondo del lavoro, che dovrà essere rimarginata con le cure del caso. Non vogliamo che rimangano cicatrici, ma ricordi, questo sì, che aiutino a fare tesoro di quanto successo, in modo da uscirne più forti di prima.

Insomma, noi siamo pronti a reagire, positivamente, guardando oltre la definizione di normalità e quotidianità del passato, pensando a modelli e strategie nemmeno troppo diversi dal "prima" ma da valorizzare con più tenacia, alla riscoperta del valore delle relazioni e del fattore umano nel lavoro, con un atteggiamento aperto verso il cambiamento e le opportunità che si presenteranno.

Continueremo a sostenere, incoraggiare e valorizzare queste nostre posizioni e idee per garantire un lavoro di qualità ai giovani, perché siamo convinti che possano essere una delle spinte principali con cui far ripartire il Paese e l'Europa, non solo superando l'emergenza ma gettando le basi per un nuovo percorso di sviluppo, così da garantire occupazione, sicurezza e certezza economica ai lavoratori presenti e a quelli futuri.

# Mediterraneo, la rete del sindacato si allarga



**Francesco Di Fiore**  
Coordinatore Ispettori Itf

*Su nostra sollecitazione varato un comitato  
per tutelare meglio i lavoratori*

**F**inalmente l'Itf (Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti) rafforza la sua azione nel mar Mediterraneo grazie a un Comitato di nuova costituzione: l'Itf Mediterranean Maritime Committee. L'Immc, di cui Fit-Cisl fa parte, svolgerà un ruolo strategico per migliorare le condizioni dei lavoratori nel Mare Nostrum e quindi per ridurre il dumping, cioè la concorrenza sleale tra paesi basata sul costo del lavoro.

Ma procediamo con ordine. Come forse ricorderete, all'ultimo Congresso Itf tenutosi nel 2018 a Singapore, la Fit-Cisl insieme ad altri sindacati aveva presentato una mozione per contrastare ancora di più il fenomeno delle navi in bandiera di convenienza (Foc, Flag of convenience) nel mar Mediterraneo. Finalmente, grazie alla nostra tenacia, siamo riusciti nel nostro intento.

È utile ricordare cosa sono le navi in bandiera di convenienza: si tratta di imbarcazioni registrate da armatori senza scrupoli in Stati compiacenti, i quali permettono agli imprenditori di pagare meno tasse e di offrire condizioni di impiego inaccettabili e non rispondenti ai dettami della stessa Itf, privando così i marittimi di diritti e tutele basilari, con implicazioni gravi anche per la sicurezza a bordo.

Da molti anni la Fit-Cisl si batteva nei vari organismi Itf perché aumentasse l'impegno contro le navi Foc, in special modo nel Mediterraneo, che è di fatto il nostro mare di casa. In effetti abbiamo già specifici esempi di politica Itf mirata ed efficace in due aree in particolare: il mar Nero e il mar Baltico. In particolare nel primo caso esiste una Itf Black Sea Policy, che tiene conto dei bassi livelli contrattuali e di impiego dei marittimi dei paesi affacciati su quel mare (Georgia in particolare). L'azione di Itf lì ha consentito di introdurre forme contrattuali minime come previsto dalla Mlc 2006. La possibilità di avere condizioni contrattuali più basse di quelle standard applicate dalla Itf ha come riferimento le sole navi che operano in mar Nero o in termini di cabotaggio toccano porti turchi. La regola contrattuale derogata stabilisce che le navi che collegano due paesi, per esempio Finlandia e Russia, debbono applicare al personale le condizioni più favorevoli in vigore nei due paesi collegati. Nel caso specifico andrebbe applicato il contratto finlandese; questo per evitare il dumping contrattuale che citavamo.

Il secondo esempio riguarda il mar Baltico, ove esiste un Baltic Committee che vede la partecipazione dei Paesi in quell'area e stabilisce precise regole da applicare alle navi che operano in quel mare in maniera non saltuaria, indipendentemente se abbiano bandiera di convenienza o bandiera nazionale. Il comitato del Baltico ha assunto nel tempo una valenza importante perché spesso i sindacati che ne fanno parte si presentano all'interno dei diversi comitati Itf con una posizione comune, per cui, come dire, riescono con maggior facilità ad imporre il proprio punto di vista.

In base alle esperienze che abbiamo menzionato, secondo noi anche il Mediterraneo va considerato alla stregua di un mare chiuso, interessato per altro da notevole traffico. Per la parte cabotiera la flotta italiana in termini di tonnellaggio è la prima a livello mondiale seguita dal Giappone e dalla Grecia. In Italia questo tipo di traffico si sviluppa non solo all'interno del Paese, come nel caso della Grecia, ma anche nei collegamenti tra la sponda Nord e Sud del Mediterraneo.

Vi è poi il grande flusso delle navi portacontenitori che è fortemente aumentato dopo l'ampliamento del Canale di Suez. Queste grandi navi attraversano il Mediterraneo per andare nei porti del nord Europa ed evitare di circumnavigare l'Africa; transitando in Mediterraneo ormai in maniera permanente, fanno anche sosta per operare in termini di trans-shipment e distribuire parte delle merci tra i vari Paesi.

Sempre nel Mare Nostrum esiste poi un grande traffico di navi più piccole non solo per il trasporto dei contenitori "porta a porta", ma anche per molte tipologie di prodotti, come materiali ferrosi, combustibili, cemento e via elencando. Molte di queste piccole navi continuano ad essere di fatto sub-standard, in quanto di volta in volta scelgono tra i numerosi porti di approdo quelli ove ritengono esservi minori controlli.

All'interno del Mediterraneo poi esistono forti differenze tra le marine dei paesi del Sud Europa e quelle del Nord Africa. Queste ultime svolgono in effetti un'azione di dumping, visti i bassi costi del loro personale. Sul piano politico-sindacale, per superare questo dumping c'è l'esigenza di sviluppare nei Paesi della sponda sud del Mediterraneo sindacati più forti ed incisivi; in questo senso la Itf sta facendo un grosso lavoro avendo creato un'organizzazione specifica con sede ad Am-



man in Giordania, per seguire i Paesi di lingua araba.

Chiaramente per rendere il Mediterraneo un mare chiuso alle navi sub-standard occorre sviluppare un forte coordinamento tra gli ispettorati dei Paesi che vi si affacciano. Questo coordinamento dovrà svilupparsi almeno sino a quando i Paesi del Nord Africa non saranno in grado di esprimere sindacati forti. In una prima fase dovremo limitarci, in base ai progetti Itf, a un primo step puramente operativo.

Di tutto ciò si è discusso il 4 e 5 febbraio a Tangeri durante il primo meeting ufficiale dell'Itf Mediterranean Maritime Committee. Lo scopo è quello di sviluppare inizialmente l'attività operativa e solo successivamente quella politica. Hanno partecipato al meeting i rappresentanti sindacali dei trasporti marittimi e i coordinatori dell'ispettorato Itf, oltre che dell'Italia, di Algeria, Cipro, Croazia, Egitto, Francia, Grecia, Libia, Malta, Marocco, Spagna, Tunisia, Turchia. Erano presenti, inoltre, rappresentanti sindacali dalla Ucraina e dalla Gran Bretagna. Con questo primo incontro ufficiale si è voluta stringere una collaborazione tra i Paesi sudeuropei e nordafricani; durante le riunioni ogni Paese ha così potuto fare un report sulla propria attività e fare un punto su quanto attiene alle proprie realtà.

Come spiegavamo, uno degli obiettivi

del nuovo Comitato è quello di analizzare i traffici ed individuare le navi

**Per rendere il Mediterraneo un mare chiuso alle navi sub-standard occorre sviluppare un forte coordinamento tra gli ispettorati dei Paesi che vi si affacciano**

che hanno condizioni sub standard; in questo senso è stata fatta un'analisi su alcune bandiere che assecondano le attività di armatori senza scrupoli, in particolare Sierra Leone, Togo, Cook Island, Palau. Attraverso le testimonianze e i dati raccolti dai partecipanti è venuto alla luce un quadro sconcertante: di fatto queste navi sono in mano per lo più ad un circolo chiuso di armatori che le utilizzano girando per i porti minori del Mediterraneo riuscendo spesso, nonostante gli sforzi di autorità ed ispettori Itf, a sfuggire ai controlli. In base alle statistiche in nostro possesso, si evince come tante di queste imbarcazioni abbiano subito fermi e i vari Psc (Port State control, cioè le Capitanerie dei vari paesi) nel Mediterraneo ne abbiano segnalato deficienze di vario genere. L'identikit di queste navi ci dice che hanno una età media superiore ai 30 anni, sono di piccole dimensioni e trasportano merci considerate povere, dai noli molto bassi. Ci sono stati casi

dove queste navi sono state anche utilizzate per attività illecite quali il contrabbando di sigarette, carburanti e droga. Gli equipaggi usati provengono anche in questo caso dalle regioni più povere del Mediterraneo quali Egitto e Siria, ma non mancano anche equipaggi dell'Est Europa come l'Ucraina. Durante i controlli sono stati trovati a bordo marittimi che non scendevano a terra da più di due anni, inoltre molte di queste navi sono state trovate con documenti falsificati.

La riunione si è conclusa con la definizione di un ordine di marcia per poter combattere in maniera efficace l'utilizzo di questi navigli, cercando innanzitutto di coordinare gli ispettori Itf e i sindacati dei Paesi nordafricani; inoltre per le bandiere citate si è attivata la procedura di riconoscimento quali bandiere Foc, bandiere di convenienza. La Itf ne darà l'ufficialità al prossimo Fpc (Fair practice committee), che si terrà a maggio in Cile.

Si cercherà infine di coinvolgere le più alte istituzioni dell'Onu, quali Imo e Ilo, cioè gli Organismi internazionali per il trasporto marittimo e per il lavoro, e anche a livello regionale si cercherà di coordinarsi meglio con i vari Psc. In questo senso in Italia abbiamo già iniziato uno scambio di dati in particolare con la Capitaneria di Genova.

# Un Osservatorio regionale con vista sul domani

*Sarà un laboratorio di idee e ci guiderà sulla strada del “rinascimento urbano”*

**N**on sappiamo come usciremo dall'attuale crisi, ma sappiamo che dobbiamo contribuire, ognuno per la propria parte, a un cambiamento di paradigma in senso migliorativo che abbracci il lavoro, l'economia, le relazioni e gli scambi, il mercato.

È per questo che abbiamo deciso di proporre l'istituzione di un Osservatorio regionale dei trasporti del Lazio: una sorta di laboratorio di idee, di proposte, di sinergie, e non soltanto un organo preposto al pur importante monitoraggio e coordinamento delle azioni. Nella nostra visione, l'organismo dovrebbe essere composto da una cabina di regia di indirizzo politico e da un comitato scientifico, che dovrebbe riunirsi con cadenza mensile: oltre ai soggetti istituzionali, alle parti sociali e aziendali direttamente coinvolte, sarebbe opportuna l'apertura al contributo di istituti di ricerca, atenei, uffici studi sindacali e datoriali, e professionisti ed esperti di settore.

L'obiettivo è quello di provvedere a un vero e proprio “rinascimento urbano” anche tramite lo sviluppo delle “smart cities”: il rafforzamento del carattere pubblico del servizio dei trasporti, la garanzia della sua universalità sono condizioni essenziali per una migliore ripartenza, per una “rinascita” urbana, logistica, economica e sociale. I trasporti sono fattori democratici di fondamentale importanza: la loro efficienza disegna e decide l'isolamento o la connessione dei territori, delle persone, delle merci. Nostro compito, dunque, sarà anche quello di contribuire a ridisegnare un modello sostenibile e partecipativo, che valorizzi anche l'esperienza dei comitati di sicurezza aziendali nati in seno all'emergenza Covid-19.

A nostro giudizio sono tre, in particolare, gli ambiti su cui la cabina di regia regionale sulla mobilità dovrà operare: il trasporto pubblico collettivo e la viabilità; porti, merci e logistica; trasporto aereo.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico e la viabilità, a nostro parere l'Osservatorio dovrà monitorare i processi di attuazione normativa, definire le procedure di gara per l'affidamento dei servizi, con una specifica attenzione alle garanzie

di salvaguardia occupazionale, e predisporre studi e proposte sui processi di aggregazione imprenditoriale. Ribadiamo l'importanza, inoltre, di creare sinergie orientate all'intermodalità secondo il concetto della Mobility as a Service (Maas), ovvero di un trasporto organizzato attorno al servizio di mobilità piuttosto che al mezzo, con la persona al centro di una rete multimodale. Sarà inoltre fondamentale affrontare il tema dell'innovazione tecnologica anche attraverso percorsi

formativi lungimiranti, orientati all'Intelligent Transport System (Its) e all'Ict (app di gestione della mobilità e della scelta del miglior sistema di trasporto che caratterizzano il principio del Maas).

Per quanto riguarda il sistema portuale, l'Osservatorio potrebbe diventare il luogo dello scambio di idee e proposte sulle principali azioni di rafforzamento di sistema in termini occupazionali e di sviluppo, ad

iniziare dalle opportunità legate alla costituzione della Zls (zona logistica semplificata). Dovrà poi essere affrontato il tema dell'e-commerce, e della cosiddetta “logistica del capriccio”: molti sono i punti da predisporre, come l'adozione di piani di distribuzione dei punti ritiro urbano, di piani di decongestionamento stradale e ambientale, l'incentivazione del rinnovo del parco mezzi per l'ultimo miglio e l'ultimo metro, il monitoraggio delle dinamiche di dumping ed elusione contrattuale, tramite la previsione di certificazioni di qualità per le aziende. Sui riders dovrebbero essere previsti percorsi di facilitazione della contrattazione.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, alle prese con una crisi di grande portata, dovremmo ragionare sulla presenza, sul territorio laziale, del più importante scalo aeroportuale del Paese e del più efficiente nel panorama internazionale, valorizzandolo al massimo dal punto di vista sia produttivo che occupazionale.

**Il rafforzamento del carattere pubblico del servizio dei trasporti, la garanzia della sua universalità sono condizioni essenziali per una migliore ripartenza**

*Marino Masucci*  
Segretario generale Fit-Cisl  
Lazio

# Dopo lo shock: il dilemma della crescita sostenibile

*I trasporti hanno bisogno di soluzioni praticabili e green*

La Lombardia in epoca Covid-19 sembra rimandare ai racconti degli anni Cinquanta sugli effetti di una bomba al neutrone o, per gli amanti del genere, ricorda l'universo distopico di Solaria raccontato da Asimov ne "Il sole nudo".

In questo scenario, la crisi sanitaria innescherà uno shock economico la cui ampiezza è già piuttosto chiara: la più grave fra le recessioni sta franando addosso alla quasi totalità del pianeta.

La situazione italiana è particolarmente drammatica: le debolezze strutturali che da oltre un trentennio rendono asfittica la crescita del nostro Paese rischiano ora di trascinarci irrimediabilmente verso il fondo. No, non andrà tutto bene se non cominciamo a comprendere che potrebbero esserci ripercussioni come ad esempio gravi problemi di tenuta sociale all'interno dei singoli Stati.

Venendo alla nostra regione, nei trasporti, stati di crisi profondissima hanno coinvolto anche aziende "storiche" (Atm, gruppo Fs, Trenord) che avevano fatto della solidità la propria immagine. Migliaia di lavoratori vivono oggi ripercussioni pesantissime soprattutto nei settori immediatamente colpiti dalla crisi (punti vendita, biglietterie, assistenza alla clientela) e che non troveranno un'immediata soluzione neppure al verificarsi della lenta ripresa.

Il settore aereo è stato martoriato dagli effetti della crisi: tre aeroporti su quattro sono chiusi e l'unico rimasto aperto è adibito al solo trasporto cargo.

Il segmento della logistica è schiacciato fra aziende che chiudono e altre realtà oberate di lavoro.

Quello dell'igiene ambientale è probabilmente il terreno su cui si gioca la battaglia più complessa riguardo i protocolli sulla sicurezza anti Covid-19: come gestire la raccolta dei rifiuti in una regione dove i contagiati che sfuggono alla contabilità ufficiale sono legioni?

Ma è nostro dovere guardare al futuro e al superamento di questa fase di emergenza. Per trovare delle soluzioni prati-

cabili che consentano la ripresa, però, è necessario approfondire il contesto di partenza: stanno coabitando tre diversi tipi di "shock", l'uno sanitario, l'altro economico (di geometria simmetrica dal lato della domanda e dell'offerta) e infine quello meno esaminato ma altrettanto importante, di tipo tecnologico.

Tutti questi aspetti ridisegneranno il "tempo delle città" (tema su cui da anni ci si interroga anche sindacalmente): da un lato si dovranno costruire le condizioni affinché il pendolarismo sia ridotto alle sole attività la cui presenza fisica è necessaria e, dall'altro, bisogna impedire che l'unico canale "sicuro" d'accesso alle città sia quello delle singole autovetture private.

Uno studio dell'Università di Harvard aggiunge prove solide al presunto legame tra inquinamento atmosferico e gravità dell'epidemia da Covid-19. Secondo la nuova analisi, le aree geografiche con le più elevate concentrazioni di polveri sottili 2.5 (le più fini, capaci di entrare negli alveoli polmonari, dove avviene l'ossigenazione del sangue) sono anche quelle con il tasso di letalità più elevato da coronavirus. Ci sarebbe insomma un legame statistico molto solido tra l'esposizione a lungo termine al particolato atmosferico e la probabilità di incorrere nelle forme più gravi della malattia. Inquinamento non solo dovuto alle autovetture, ma anche e soprattutto dall'uso di fertilizzanti sintetici (in quantità sopra la media) come l'azoto.

Anche da questo dobbiamo trarre una lezione: la sostenibilità ambientale prevista in uno degli obiettivi dell'Agenda Onu 2030 (i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile) dovrà essere una delle basi sulle quali ricostruire, in altezza, l'edificio della crescita italiana.

**È nostro dovere guardare al futuro e al superamento di questa fase di emergenza**

*Giovanni Abimelech  
Segretario generale Fit-Cisl  
Lombardia*

# Logistica e trasporto marittimo cardini della ripresa

*Da qui dobbiamo ripartire per rilanciare economia e occupazione*



**I**l sistema sanitario in Italia, come anche in altri Paesi occidentali, si è trovato impreparato a fronteggiare il coronavirus per carenza di strutture e risorse pubbliche adeguate. L'impoverimento del sistema sanitario pubblico ha trasformato il virus in una catastrofe senza precedenti nella storia dell'umanità e una minaccia per il sistema economico italiano e per la tenuta sociale del nostro Paese.

È chiaro che le misure più incisive per invertire questa rotta possono essere prese solo a livello europeo o nazionale, ma quello che possiamo fare al livello regionale non è affatto poco. Come Fit-Cisl Puglia abbiamo avanzato proposte precise che possono aiutare a risollevare la nostra economia e l'occupazione.

Nella logistica, il trasporto ferroviario, sia intermodale che convenzionale, movimentata quantità di merce su lunghe distanze, con percorsi fissi e monitorabili, e con un utilizzo del personale limitato e facilmente controllabile dal punto di vista sanitario. Il trasporto intermodale ferroviario è più efficace sulle lunghe distanze e quello stradale per la distribuzione finale. Si tratta di un sistema chiuso, facilmente tracciabile e regolabile. Sin dall'inizio dell'emergenza, i vari settori della catena logistica hanno adottato una serie di misure per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, recependo e, spesso, anticipando le indicazioni delle autorità. Questo è un settore fragile, che va tutelato ora più che mai, così come gli appalti nel gruppo Fsi.

Anche le condizioni del trasporto marittimo destano grande preoccupazione; il sindacato si è subito attivato affinché tutti

**Una proposta potrebbe essere la diffusione dell'istituzione di Zes, Zone economiche speciali, anche interregionali**

i lavoratori del settore possano ricevere una forma di sostegno al reddito e, quindi, oltre al fondo Solimare, è necessario adoperarsi per l'esigibilità di un ulteriore strumento capace di dare copertura alle migliaia di marittimi che, non essendo in costante rapporto di lavoro, non potranno accedere alle prestazioni del fondo. Il brusco rallentamento della circolazione delle merci e le prenotazioni in calo per le navi da crociera, su tutto il territorio nazionale, impatteranno sulle finanze dello Stato, con un conseguente mancato incasso dei dazi. Per incentivare gli approdi, Confraspporto-Confcommercio

chiede la riduzione della tassa di ancoraggio e dei canoni di concessione. Inoltre, chiedono che le procedure sanitarie siano omogenee in tutte e 15 le Autorità di Sistema Portuale. Per la ripresa economica del Paese, serviranno soluzioni di diverso impatto, soprattutto per rilanciare le aree più colpite; una proposta potrebbe essere

lo sviluppo dell'istituzione di Zes, Zone economiche speciali, anche interregionali e la realizzazione di zone franche, oltre ad intervenire sulla leva fiscale e snellire da tanta burocrazia le procedure amministrative.

Una riflessione sull'utilizzo dello smart working: il lavoro agile rappresenta una modalità per evitare che certe attività si fermino in questa delicata fase. Ovviamente, l'attivazione senza accordo individuale (come prevede la prassi) è giustificabile solo in periodi come l'attuale. Inoltre, lo smart working, per le mansioni per le quali è possibile, non è telelavoro, ma un modo diverso di intendere e organizzare l'attività lavorativa: per obiettivi condivisi, più che per orari; per risultati conseguiti ed efficienza, più che per luoghi e presenza fisici, con più flessibilità ed autonomia, ma anche più responsabilità. Però, soprattutto quando è forzato, come in questo periodo, può essere molto alienante per chi lo pratica, poiché verrebbe a mancare la distinzione tra il tempo di vita personale e quello del lavoro, oltre a venir meno la dimensione sociale e relazionale del lavoro. Quindi, quando si tornerà alla normalità, sarebbe utile rivedere l'impostazione del lavoro agile.

*Franco Spinelli*  
Segretario generale Fit-Cisl  
Puglia

# Coronavirus, dall'emergenza anche spiragli per rinascere

*La pandemia ci ha colti in un momento di crisi. Ma ci sono opportunità da non farsi scappare*

**Q**uando l'emergenza coronavirus ci ha colpito, la nostra Sardegna stava già attraversando un periodo difficile dal punto di vista economico e quindi anche trasportistico. Come Fit-Cisl Sardegna da tempo siamo impegnati a lavorare per il nostro sistema dei trasporti, funestato da problematiche dalle radici antiche alimentate da scelte politiche scellerate.

La cronica carenza di infrastrutture adeguate, il fallimento di Air Italy, la crisi del Porto Canale di Cagliari con centinaia di posti di lavoro a rischio e CIG in scadenza al 30 agosto, la vicenda Moby sono solo alcuni dei problemi che stavamo gestendo, quando la pandemia è arrivata e ha assestato un duro colpo a un sistema che appunto era già in crisi. E la conta dei danni è al momento

A titolo di esempio, lo scorso dicembre la Commissione europea ha lanciato il Green New Deal. Si tratta di una strategia, cioè di un insieme di misure di diversa natura – fra cui soprattutto nuove leggi e investimenti – che saranno realizzate nei prossimi trent'anni e sono finalizzate alla transizione dell'economia europea in modo che diventi più ecologica e insieme continui a crescere.

Sappiamo che la Sardegna è stata incomprensibilmente esclusa dalle Ten-T, le grandi reti infrastrutturali di trasporto finanziate dall'Europa, se si eccettuano le autostrade del mare, per cui il Green New Deal e gli altri provvedimenti che certamente arriveranno sono occasioni da cogliere assolutamente. Noi siamo pronti in questo senso, ma le aziende e le istituzioni lo sono?

**Come Fit-Cisl vogliamo scrivere una storia di rinascita dopo una tragedia mondiale come quella della pandemia**

Ci sono scadenze che non aspettano i tempi della politica: il domani di Airtaly e i suoi lavoratori, il futuro del Porto Canale di Cagliari, piattaforma logistica strategica per il mediterraneo, la decisione sulle concessioni del trasporto pubblico locale in scadenza al prossimo 2 dicembre.

La Giunta regionale, insediata ormai da 2 anni, non ha mai ritenuto di coinvolgere le parti sociali per confrontarsi su un piano regionale dei trasporti per la Sardegna da presentare al Consiglio regionale, per tracciare il futuro delle infrastrutture necessa-

impossibile: non sappiamo quando finirà l'emergenza sanitaria e possiamo solo immaginare quanto sarà danneggiata la stagione turistica estiva.

Ma a noi della Fit-Cisl Sardegna non piace stare a guardare: non è quello che ci chiedono le nostre iscritte e i nostri iscritti. Da questa sciagurata pandemia possiamo e dobbiamo rialzarci più forti di prima. Tutte le parti coinvolte, sindacati, associazioni datoriali, aziende e istituzioni sarde, devono saper cogliere le opportunità che sono e saranno offerte a livello sia nazionale che europeo.

rie allo sviluppo della nostra amata isola, visto che l'ultimo approvato risale al 1993.

Come Fit-Cisl vogliamo scrivere una storia diversa, una storia di rinascita dopo una tragedia mondiale come quella della pandemia. Lo vogliamo e lo dobbiamo alle nostre iscritte e ai nostri iscritti: la strada è chiara e non bisogna perdere tempo.

*Valerio Zoccheddu  
Segretario generale Fit-Cisl  
Sardegna*



# Una cabina di regia per rilanciare i trasporti

*Nuove infrastrutture e più occupazione: la ricetta per la ripartenza*

**I**n questa situazione di emergenza, che sembra non finire mai, nel campo dei trasporti e dei servizi ambientali in Toscana si vive in un clima che sembra sospeso, isolati dal resto del Paese. Si continua a lavorare per garantire la mobilità e una corretta gestione dei rifiuti, anche se in alcuni comparti con servizi molto ridotti, ma le lavoratrici e i lavoratori continuano a temere di venir contagiati e contagiare i propri cari. Molto spesso, infatti, la paura non è per sé stessi ma per la famiglia, dove ci possono essere anziani e bambini, che sono il bene più prezioso.

Nel nostro comparto lo slogan “Restate a casa” suona un po’ stonato, perché qui si deve lavorare per garantire la mobilità delle persone, gli approvvigionamenti alimentari e sanitari o per assicurare la pulizia delle nostre città. Le lavoratrici e i lavoratori sono orgogliosi di svolgere questi mestieri, ma lo devono fare in sicurezza e certi che tutti gli strumenti per preservare la salute siano stati messi in campo.

In tutto questo periodo come sindacato abbiamo spinto per il rispetto delle regole e soprattutto per la salvaguardia della sicurezza nei posti di lavoro, spronando gli imprenditori a fornire gli strumenti idonei, a partire da mascherine, guanti, gel e altro materiale. Inoltre, ci siamo adoperati per mettere in sicurezza tutte le lavoratrici e tutti i lavoratori coinvolti dalla riduzione di lavoro attraverso gli strumenti a disposizione, sia quelli di carattere generale come la cassa integrazione, sia con i fondi di sostegno al reddito interni al comparto. Poi, abbiamo spinto per adoperare il più possibile lo strumento dello smart working, creando per le persone le condizioni più idonee a svolgere il proprio lavoro dalla propria abitazione.

Oggi siamo però a un bivio e non è più possibile aspettare che le aziende si attrezzino e mettano i lavoratori in condizioni di sicurezza; come sindacato abbiamo scritto, telefonato, dichiarato tramite i mass media. Ora, laddove le garanzie per lavorare sicuri non ci siano, dobbiamo semplicemente fermarci, anche qualche giorno, aspettare che l’azienda metta in sicurezza il posto di lavoro, fornisca al personale gli strumenti di sicurezza e solo dopo riprendere a lavorare. La salute al primo posto, la salute è la vita.

**Il nostro settore vive una profonda crisi, che necessita di attenzione immediata**

Il trasporto vive una profonda crisi, che necessita di attenzione immediata, con provvedimenti ad hoc da parte del Governo per garantire il reddito e l’occupazione, ma è necessario anche il rinvio di mutui e tasse, semplificando i pagamenti direttamente per via telematica, abolendo moduli e procedure infinite da fare nelle banche. È necessario guardare anche al dopo, ai primi cenni di ripresa e normalità, è necessario fare ingenti investimenti in infrastrutture partendo da quelle iniziate e ancora da terminare, dimostrando a livello internazionale le capacità ingegneristiche e professionali per cui siamo famosi, il tutto sostenuto da un massiccio piano di assunzioni in tutti i settori.

Pertanto già oggi è necessario cominciare sul serio a discutere su quali provvedimenti mettere in campo, ridando valore e ruolo ai corpi intermedi, attraverso la creazione di una cabina di regia dove ci siano tutti gli stakeholder: imprese, sindacato, società civile, istituzioni regionali e il Governo, per gettare le basi per un piano straordinario di investimenti nella nostra Toscana, accompagnati da nuove regole che mettano al riparo le procedure da ricorsi e altri blocchi.

Altro imperativo è utilizzare questo periodo per mettere in sicurezza i luoghi di lavoro partendo dal protocollo sottoscritto il 14 marzo dal sindacato, Confindustria e Governo mettendo al centro le lavoratrici e i lavoratori, consegnando mascherine, guanti, occhiali protettivi, cuffie, camici, gel igienizzanti e modificando anche dove necessario l’organizzazione del lavoro per garantire la sanificazione, disinfezione e la ventilazione degli spazi. Progettare tutto oggi per poter ripartire domani.

*Stefano Boni  
Segretario generale Fit-Cisl  
Toscana*

# Nomisma: così cambierà la nostra vita dopo il coronavirus

Geivù

*Il lockdown ha inciso in modo determinante sulle abitudini e sulle preferenze degli italiani*

**L**o scenario determinato dall'emergenza sanitaria legata al Coronavirus ha imposto agli italiani drastici cambiamenti: nel volgere di un mese, infatti, la popolazione è stata costretta a mutare profondamente i propri stili di vita in funzione del distanziamento sociale reso necessario dalla lotta al Covid-19.

La società di consulenza Nomisma ha deciso di intercettare le trasformazioni in atto per orientare la ripresa economica del nostro Paese. Le rilevazioni verranno raccolte in un Osservatorio che avrà un aggiornamento settimanale.

La prima rilevazione effettuata dalla società mette in luce che il 74% degli italiani ritiene giusto il "blocco" nazionale e il 41% si aspetta un ritorno alle prime forme di normalità a maggio, per il 27% degli italiani, invece, bisognerà attendere giugno.

L'Osservatorio evidenzia, inoltre, che nelle ultime tre settimane solo il 14% è stato di buon umore, mentre il 43% ha vissuto alti e bassi a causa della situazione di incertezza e dell'isolamento. Il 41% si è detto preoccupato soprattutto per la salute dei propri cari.

Il lockdown ha inciso in modo determinante sulle preferenze degli italiani negli acquisti: il 40% degli intervistati ha dichiarato di aver dato più spazio a farine e lieviti, ammettendo però, nel 36% dei casi, che ridurrà l'acquisto di questo tipo di prodotti al termine della quarantena. Stessa tendenza in crescita per l'approvvigionamento di alimenti a lunga conservazione: il 31% ha fatto scorta durante il lockdown, ma il 24% tornerà alle vecchie abitudini quando sarà finita l'emergenza coronavirus.

Con il lockdown sono cambiate anche le modalità di acquisto: la percentuale di chi ha fatto la spesa online è aumentata del 10%. Nelle ultime tre settimane 3 italiani su 4 hanno ordinato cibo da asporto.

Nei negozi fisici cambiano le priorità. Tra i fattori che orientano la scelta dei prodotti da mettere nel carrello della spesa c'è l'attenzione alla provenienza: il 22% dei consumatori ha sottolineato di aver scelto il Made in Italy e le filiere corte; il 41% di chi

si occupa della spesa ha dichiarato di fare attenzione alla data di scadenza di ciò che acquista. Forte poi l'attitudine ad acquistare cibi che garantiscono benessere e uno stile di vita salutare, una tendenza che nel periodo di quarantena tocca quota 49%.

Cresce anche la percentuale di chi sceglie i negozi di vicinato, passata dal 40% al 54%. Il cambio di passo è determinato dalla paura di spostarsi e di creare assembramenti, ma gli italiani sono intenzionati a tornare a frequentare gli stessi negozi a cui erano abituati prima del lockdown.

La casa è il nuovo cuore pulsante di lavoro e tempo libero. Su questo fronte l'Osservatorio ha evidenziato che il 77% delle famiglie italiane sta trascorrendo la quarantena in una casa di proprietà fornita di apparecchiature tecnologiche che facilitano il lavoro in smart working: tocca quota 43% la percentuale di occupati che nelle ultime settimane

ha lavorato almeno qualche giorno da casa.

Nuove abitudini anche sul fronte del tempo libero: in generale 9 su 10 dispongono di un device con connessione wi-fi; il 62% ha una smart TV. Nelle lunghe giornate a casa l'intrattenimento on-demand viene considerato fondamentale: proprio durante la quarantena il 12% dei consumatori ha sottoscritto un abbonamento a una o più piattaforme streaming e, in generale, aumenta per il 46% delle famiglie il tempo dedicato a informazione e comunicazione.

Tra le altre attività tradizionalmente destinate ai momenti di svago diminuiscono sport e allenamento (per il 28% dei consumatori), mentre aumenta quello dedicato alle pulizie (36%) e alla cucina (35%).

Come sarà la ripresa secondo gli italiani? Sebbene la maggioranza dei nostri connazionali sia consapevole che la ripresa sarà graduale e improntata, almeno per i primi tempi, al distanziamento sociale, quando l'emergenza sarà finita tra i desideri più forti c'è quello di riabbracciare i propri cari: lo ha dichiarato il 49% delle famiglie. Tra le maggiori preoccupazioni per il futuro c'è l'economia (per l'85% degli italiani) e inoltre la sanità pubblica, che è da ripensare secondo il 70% dei cittadini.

**Tra le maggiori preoccupazioni per il futuro c'è l'economia (per l'85% degli italiani) e inoltre la sanità pubblica, che è da ripensare secondo il 70% dei cittadini**

# Non solo coronavirus: «Entro il 2030 possibile debellare l'Hiv»



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

Non c'è solo il coronavirus: sono tante le malattie contro cui non bisogna abbassare la guardia. «Entro il 2030 vogliamo debellare l'Hiv, il virus che causa l'Aids, la sindrome da immunodeficienza acquisita». È un obiettivo ambizioso? Forse.



Ma l'Anlaids, l'Associazione nazionale per la lotta contro l'Aids, se lo è posto coraggiosamente. D'altronde, come spiega il suo presidente **Bruno Marchini**, «i dati pubblicati a novembre dello scorso anno dall'Istituto Superiore di Sanità e relativi al 2018, confermano la lenta ma costante diminuzione delle nuove trasmissioni di infezione, che è in corso da qualche anno».

## La malattia, che terrorizzava ancora pochi decenni fa, oggi non è più una minaccia?

«L'insieme delle strategie di prevenzione e cura oggi disponibili ci permettono di essere ottimisti sull'importante traguardo che vogliamo raggiungere a livello globale per il 2030. Tuttavia alcune considerazioni di tipo sociale devono essere fatte: sono ancora migliaia le nuove infezioni da Hiv diagnosticate ogni anno in Italia. Esse non solo costituiscono di per sé una sconfitta per chi si impegna da sempre in attività di prevenzione, ma troppe volte sono diagnosticate tardivamente, spesso molto ravvicinate, quando non concomitanti, alla diagnosi di Aids».

## I passi avanti fatti dalla medicina per curare la malattia possono consentire di abbassare la guardia?

«Gli straordinari successi raggiunti dalla medicina hanno alzato l'aspettativa di vita delle persone che vivono con Hiv quasi al pari delle persone sieronegative. Inoltre, se grazie ai farmaci la carica virale, ovvero il numero di particelle virali presenti in un millilitro di sangue periferico, non è rilevabile, la persona non può trasmettere il virus. Queste evidenze scientifiche, se ci permettono di guardare al futuro con ottimismo, ci invitano a lavorare ancora di più sulla prevenzione e

sull'incentivazione del test, proprio per scongiurare diagnosi tardive. Quindi no, non possiamo abbassare la guardia».

## Dal presidente Anlaids Marchini cauto ottimismo sullo stop globale all'Aids

### Nel caso dell'Hiv e dell'Aids quindi la prevenzione resta centrale oggi come ieri.

«Sì, è sempre più questo il problema: riuscire a comunicare ad ogni livello e verso target molto differenti l'importanza della corretta informazione, dell'utilizzo delle moderne strategie preventive e dell'importanza di sottoporsi al test, proporzionalmente alle proprie esperienze di rischio reale di trasmissione del virus. L'accesso al test, dopo il periodo finestra dal comportamento a rischio, deve essere facilitato e reso possibile anche nei circuiti extra ospedalieri secondo le volontà del cittadino.

In caso di positività si deve accedere il prima possibile al trattamento farmacologico antiretrovirale individualizzato, prescritto dal medico specialista: in questo modo l'infezione viene controllata in modo efficace, anche se il programma terapeutico è ancora, purtroppo, previsto per tutta la vita».

### Qual è il vostro progetto che attualmente vi sta più a cuore?

«Ne abbiamo moltissimi. Ma siccome crediamo nella prevenzione, vogliamo ricordare che dal 2003 abbiamo attivo un Progetto nazionale Scuole che viene effettuato in diverse regioni italiane e raggiunge circa 300mila studenti delle scuole superiori, fornendo informazioni corrette su Hiv e infezioni sessualmente trasmissibili e formando giovani nel concetto della peer education.

Inoltre, in molte delle nostre sedi abbiamo attivato il Progetto Test rapido: si effettua il test per Hiv rapido salivare, gratuito e riservato, in un contesto a bassa soglia e più friendly rispetto all'ospedale.

I nostri operatori sono sempre impegnati a fornire informazioni tramite counselling telefonico, online e tramite app: siamo presenti su Grindr e Planet Romeo e abbiamo anche un numero Whatsapp.

Si può dire che il nostro ruolo, da 35 anni ormai, è stato ed è ancora quello di fare in modo che dell'Hiv si parli in modo corretto, perché continuare a essere negativi al test è meglio, ma se si fosse contratta l'infezione è oggi possibile curarsi ed evitare di trasmetterla ad altri».

Per maggiori informazioni: [Anlaidsonlus.it](http://Anlaidsonlus.it).

# 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 Pellicchia**

Segretari Nazionali:  
**Maurizio Diamante, Monica Mascia**



## FIT-CISL

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Via Antonio Musa, 4 - 00161 Roma  
T 06 44 286 307 - F 06 44 286 361  
[fit@cisl.it](mailto:fit@cisl.it) - [www.fitcisl.org](http://www.fitcisl.org)



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



@FitCisl

## Sedi Segreterie Regionali FIT-CISL

### Abruzzo

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

### Alto Adige

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

### Basilicata

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

### Calabria

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

### Campania

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

### Emilia Romagna

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

### Friuli Venezia Giulia

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

### Lazio

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

### Liguria

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

### Lombardia

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

### Marche

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

### Molise

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

### Piemonte

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

### Puglia

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

### Sardegna

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

### Sicilia

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

### Toscana

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

### Trentino

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

### Umbria

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

### Val D'aosta

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

### Veneto

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

# CONSORZIO NAZIONALE COOPERATIVE PLURISERVIZI

Società Cooperativa

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



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

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





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

**LA NOSTRA MISSIONE SEI TU**

Anche in questo momento  
così difficile per il nostro Paese

**L'INAT**

**HA VOLUTO STARTI VICINO**

prevedendo

**SENZA AUMENTO DI PREMIO**

la garanzia della

**QUARANTENA A CASA**

a seguito di infezione da COVID-19

nella Copertura **RICOVERI DIPENDENTE**



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



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

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

Seguici anche sui social



INAT - Istituto Nazionale  
Assistenza Trasporti



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